

Lagrådsremiss

Godkännande och marknadskontroll av fordon

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 3 september 2015

Anna Johansson

Jonas Ragell
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag på de författningsändringar som behövs för att verkställa Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

De gällande direktiven 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 samt 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 har omarbetats och ersatts av ramförordningen (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon respektive ramförordningen (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Genom förordningarna upphävs ramdirektiven 2003/37/EG och 2002/24/EG.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

Innehållsförteckning

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Beslut | 5 |
| 2 | Lagförslag | 6 |
| 2.1 | Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift..... | 6 |
| 2.2 | Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) | 8 |
| 2.3 | Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister | 12 |
| 2.4 | Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner..... | 14 |
| 2.5 | Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)..... | 23 |
| 3 | Ärendet och dess beredning | 26 |
| 4 | Bakgrund..... | 26 |
| 5 | Gällande rätt..... | 28 |
| 5.1 | Fordonsbeteckningar | 28 |
| 5.2 | Godkännande av fordon | 32 |
| 5.2.1 | Typgodkännande av traktorer..... | 33 |
| 5.2.2 | Typgodkännande av mopeder och godkännande av cyklar | 33 |
| 5.2.3 | Anmälan av tekniska tjänster..... | 33 |
| 5.2.4 | Registrering av fordon..... | 34 |
| 5.3 | Marknadskontroll | 35 |
| 5.4 | Annan närliggande tillsyn av fordonsområdet..... | 36 |
| 5.4.1 | Tillsyn enligt fordonslagen..... | 37 |
| 5.4.2 | Tillsyn över produktsäkerhet | 37 |
| 5.4.3 | Sanktioner..... | 37 |
| 5.5 | Behörighet att köra traktor | 38 |
| 5.6 | Behörighet att framföra moped och cykel | 41 |
| 5.7 | Trafikregler m.m. | 41 |
| 5.7.1 | Bakgrund | 41 |
| 5.7.2 | Generella bestämmelser..... | 42 |
| 5.7.3 | Trafikregler för traktorer på väg och i terräng | 42 |
| 5.7.4 | Trafikregler för mopeder och cyklar | 43 |
| 5.7.5 | Bemyndiganden..... | 44 |
| 5.8 | Yrkesmässig trafik..... | 44 |
| 5.8.1 | Tillstånd till yrkesmässig trafik | 44 |
| 5.8.2 | Kör- och vilotider | 47 |
| 5.8.3 | Överlastavgift | 47 |
| 5.9 | Beskattning av traktorer | 48 |
| 5.10 | Beskattning av motorcykel, moped och cykel..... | 50 |
| 5.11 | Trafikförsäkring | 50 |
| 5.12 | Något om behöriga myndigheter | 50 |

| | | |
|--------|--|----|
| 6 | De nya ramförordningarna | 51 |
| 6.1 | Allmänt..... | 51 |
| 6.2 | Nya regleringar som är gemensamma | 51 |
| 6.2.1 | Godkännandemyndighet..... | 52 |
| 6.2.2 | Marknadskontrollmyndighet | 52 |
| 6.2.3 | Tekniska tjänster..... | 53 |
| 6.2.4 | Sanktioner..... | 53 |
| 6.3 | Särskilda regleringar – ramförordningen nr 167 | 54 |
| 6.3.1 | Ny fordonskategori..... | 54 |
| 6.4 | Särskilda regleringar – ramförordningen nr 168 | 54 |
| 6.4.1 | Nya fordonskategorier | 54 |
| 6.4.2 | Vikt och effekt på vissa två-, tre- och fyrhjuliga motorfordon | 55 |
| 7 | Internationell jämförelse | 57 |
| 7.1 | Behörighet att köra traktor i några andra länder..... | 57 |
| 7.2 | Synen på och reglerna för motoriserad cykel och tvåhjulig moped – sammandrag..... | 59 |
| 8 | Överväganden och förslag..... | 61 |
| 8.1 | Allmänt om verkställande av ramförordningarna..... | 61 |
| 8.2 | Nya fordonsbeteckningar..... | 63 |
| 8.3 | Ändrad betydelse av vissa fordonsbeteckningar..... | 64 |
| 8.4 | Anpassad betydelse av vissa fordonsbeteckningar | 71 |
| 8.4.1 | Moped och motorcykel..... | 71 |
| 8.4.2 | Terrängskoter och terrängvagn | 74 |
| 8.5 | Registrering av släp dragna av traktorer..... | 75 |
| 8.6 | Behörighetskrav för att köra traktor b | 76 |
| 8.7 | Överlastavgift..... | 78 |
| 8.8 | Tillsyn..... | 80 |
| 8.9 | Sanktioner..... | 80 |
| 8.10 | Godkännandemyndighet..... | 81 |
| 8.11 | Marknadskontrollmyndighet | 82 |
| 8.12 | Yrkesmässig trafik..... | 83 |
| 8.13 | Kör- och vilotider | 84 |
| 8.14 | Beskattning av traktorer | 84 |
| 9 | Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser..... | 85 |
| 10 | Konsekvenser..... | 85 |
| 10.1 | Allmänt – den nya traktorn..... | 85 |
| 10.2 | Allmänt – det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet | 86 |
| 10.3 | Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter | 86 |
| 10.3.1 | Transportstyrelsen | 86 |
| 10.3.2 | Polismyndigheten | 86 |
| 10.3.3 | Domstolarna | 87 |
| 10.4 | Ekonomiska konsekvenser för kommuner och länsstyrelser..... | 87 |
| 10.5 | Ekonomiska konsekvenser för företag | 87 |
| 10.5.1 | Den nya traktorn..... | 87 |
| 10.5.2 | Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet | 88 |

| | | |
|----------|---|-----|
| 10.6 | Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner..... | 89 |
| 10.6.1 | Den nya traktorn..... | 89 |
| 10.6.2 | Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet | 89 |
| 10.7 | Konsekvenser för trafiksäkerheten..... | 90 |
| 10.7.1 | Den nya traktorn..... | 90 |
| 10.7.2 | Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet | 91 |
| 10.7.3 | Övriga anpassningar av fordonsbeteckningar..... | 91 |
| 10.8 | Konsekvenser för miljön..... | 91 |
| 10.8.1 | Den nya traktorn..... | 91 |
| 10.8.2 | Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet | 92 |
| 11 | Författningskommentar..... | 93 |
| 11.1 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift..... | 93 |
| 11.2 | Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)..... | 93 |
| 11.3 | Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister | 94 |
| 11.4 | Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner..... | 94 |
| 11.5 | Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)..... | 95 |
| Bilaga 1 | Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 | 97 |
| Bilaga 2 | Lagförslagen i promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon | 148 |
| Bilaga 3 | Förteckning över remissinstanser vid remissbehandling av promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon | 159 |
| Bilaga 4 | Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 | 160 |
| Bilaga 5 | Lagförslagen i promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar | 237 |
| Bilaga 6 | Förteckning över remissinstanser vid remissbehandling av promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar | 248 |

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
2. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
3. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
4. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
5. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

2 Lagförslag

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1 §¹

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om *något av följande framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen:*

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

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

2. en buss,

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

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

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2009:1349.

Denna lag gäller inte i fråga om ett fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, används hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1, 2 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §¹

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, *terrängvagn och motorredskap klass I* får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

Personbil, lastbil, buss, motorcykel *och* moped klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

2 §

Traktor med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får köras endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B.

Nuvarande lydelse

5 §²

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

| Beteckning | Körkortsbehörighet |
|------------|--------------------------------------|
| AM | moped klass I |
| A1 | lätt två- eller trehjulig motorcykel |

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2012:876.

- A2 1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten.
2. lätt trehjulig motorcykel
- A två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
- B 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
2. *terrängvagn*
3. *motorredskap klass I*
4. trehjulig motorcykel
5. fyrehjulig motorcykel
- BE bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
- C1 tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
- C1E bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
- C tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
- CE bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil.
- D1 buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
- D1E buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.
- D buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
- DE buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.

Föreslagen lydelse

5 §

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

| Beteckning | Körkortsbehörighet |
|------------|---|
| AM | moped klass I |
| A1 | lätt två- eller trehjulig motorcykel |
| A2 | 1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. 2. lätt trehjulig motorcykel |
| A | två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt. |
| B | 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. 2. trehjulig motorcykel 3. fyrehjulig motorcykel |
| BE | bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till en sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. |
| C1 | tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. |
| C1E | bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton. |
| C | tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. |
| CE | bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil. |

- D1 buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
- D1E buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.
- D buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
- DE buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.
-

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs att 12 och 13 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §¹

Följande fordon *skall* med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas.

Följande fordon *ska* med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ 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,

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.

4. Släpvagnar som dras av traktorer *skatteklass 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*.

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 *bil som byggts om till motorredskap*.

13 §²

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2006:239.

² Senaste lydelse 2010:95.

motsvarande sätt som en traktor motsvarande sätt som en traktor
klass II, *skatteklass II,*

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besikt-
ningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för registrerings-
besiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för test-
körning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning, eller fordon
som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för
provning inför ett enskilt godkännande,

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

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

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

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

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

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid
hos besiktningssorganet eller provningsorganet medföras och på till-
sägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att *Om en* polisman *finner* anled-
anta att fordon som han anträffar i ning att anta att *ett* fordon som han
trafik inte är i föreskrivet skick *eller hon* anträffar i trafik inte är i
tillämpas första stycket 4 på mot- föreskrivet skick tillämpas första
svarande sätt. stycket 4 på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs att 2 och 2 a §§ lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

| Beteckning | 2 § ¹ Betydelse |
|----------------|---|
| Bärighetsklass | Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). |
| Cykel | <ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.2. Ett eldrivet fordon <i>utan</i> tramp- eller vevanordning <i>som är</i><ol style="list-style-type: none">a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i>b. <i>inrättat för att föras av den åkande, och</i>c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i>3. Ett eldrivet fordon <i>med en</i> tramp- eller vevanordning <i>om elmotorn</i><ol style="list-style-type: none">a. <i>endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i>b. <i>inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</i>c. <i>har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.</i> |

¹ Senaste lydelse 2012:875.

Cykelkärra

Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

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

1. två hjul samt

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

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

2. tre hjul samt

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

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

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

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

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

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

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

| | |
|--------------------|--|
| | <p>Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds <i>massa</i> ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Mopeder delas in i klass I och klass II.</p> |
| Moped klass I | En moped som inte hör till klass II. |
| Moped klass II | En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt. |
| Motorcykel | <p>1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.</p> <p>2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.</p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels <i>massa</i> skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p> |
| Motordrivet fordon | Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. |
| ----- | ----- |
| Terrängmotorfordon | Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller |

| | |
|--|--|
| | godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. |
| Terrängskoter | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar. |
| Terrängsläp | Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon. |
| Terrängvagn | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar. |
| Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap | Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren. |
| ----- | ----- |
| Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn | Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt. |
| Traktor | Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap <i>och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.</i> En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. |
| Traktor <i>klass I</i> | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I. |

| | |
|-------------------------|--|
| Traktor <i>klass II</i> | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II. |
| Traktortåg | En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon. |

Föreslagen lydelse

| Beteckning | 2 § Betydelse |
|----------------|--|
| Bärighetsklass | Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). |
| Cykel | <p>1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.</p> <p>2. Ett eldrivet fordon <i>med en tramp- eller vevanordning om elmotorn</i></p> <p style="margin-left: 2em;">a. <i>endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i></p> <p style="margin-left: 2em;">b. <i>inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</i></p> <p style="margin-left: 2em;">c. <i>har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.</i></p> <p>3. Ett eldrivet fordon <i>utan tramp- eller vevanordning</i> som är <i>avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är</i></p> <p style="margin-left: 2em;">a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i></p> <p style="margin-left: 2em;">b. <i>inrättat för att föras av den åkande, och</i></p> <p style="margin-left: 2em;">c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i></p> <p>4. Ett eldrivet fordon <i>utan tramp- eller vevanordning</i> som <i>uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen</i></p> <p style="margin-left: 2em;">a. <i>har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller</i></p> <p style="margin-left: 2em;">b. <i>är självbalanserande.</i></p> |

Cykelkärra

Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, *om det drivs av en förbränningsmotor med gnistständning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har*

1. två hjul samt *en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,*
2. tre hjul och *en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*
3. fyra hjul och *en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*
4. fyra hjul, *ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt.*

Vid beräkningen av en mopeds vikt 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.

| | |
|--------------------|---|
| Moped klass II | <p>En moped som <i>har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och</i></p> <p><i>1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller</i></p> <p><i>2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.</i></p> |
| Motorcykel | <p>Ett motorfordon vars <i>nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har</i></p> <p><i>1. två hjul, eller</i></p> <p><i>2. tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilogram, eller</i></p> <p><i>3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilogram eller högst 600 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt.</i></p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels <i>vikt ska</i> i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.</p> <p>Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p> |
| Motordrivet fordon | <p>Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.</p> |
| Terrängmotorfordon | <p>Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.</p> |

| | |
|--|---|
| Terrängskoter | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 450 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar. |
| Terrängsläp | Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon. |
| Terrängvagn | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 450 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar. |
| Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap | Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren. |
| ----- | |
| Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn | Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt. |
| Traktor | Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. <i>Traktorer delas in i traktor a och traktor b.</i> |
| <i>Traktor a</i> | <i>En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.</i> |
| <i>Traktor b</i> | <i>En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.</i> |
| Traktor skatteklass I | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I. |

Traktor *skatteklass II* En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.

Traktortåg En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §²

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

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som moped, motorcykel, personbil, terrängskoter, terrängvagn, traktor klass I eller klass II gäller fortfarande.

² Senaste lydelse 2009:226.

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 4 a §§ och 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

2 kap.

2 §¹

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 EU-rättsakter på området (*EG-typgodkännande*), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenade nationernas ekonomiska kommission för

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 EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenade nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-

¹ Senaste lydelse 2011:324.

Europa (ECE-typgodkännande) typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande eller som nationellt typgodkännande.

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

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i avgasreningsslagen (2011:318).

4 a §²

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

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

1. ett *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller

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

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

5 kap.

8 §³

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. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningsstekniker, samt
6. avgifter.

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

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

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

² Senaste lydelse 2009:224.

³ Senaste lydelse 2010:39.

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

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

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

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

4. tillsynen över att denna lag följs, *liksom* av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, i den ursprungliga lydelsen, samt av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, i den ursprungliga lydelsen,

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

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

7. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, i den ursprungliga lydelsen, samt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, i den ursprungliga lydelsen.

3 Ärendet och dess beredning

Den 5 februari 2013 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon¹. Den 15 januari 2013 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar². Den svenska versionen av förordningen nr 167 finns i *bilaga 1* och den svenska versionen av förordningen nr 168 finns i *bilaga 4*.

Den 14 mars 2015 publicerades en rättelse till vardera ramförordningen. I rättelserna anges att i hela respektive rättsakt ska termen marknadstillsyn ersättas med marknadskontroll i alla dess grammatiska former och i alla ordsammansättningar innehållande den termen^{3 4}. Rättelsen till ramförordningen nr 168 innehåller fler punkter, jfr avsnitt 4. Rättelserna innebär således att namnet på båda förordningarna numera innehåller ordet marknadskontroll.

Under hösten 2014 och vintern 2015 utarbetades inom Näringsdepartementet två promemorior: Två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar – godkännande och marknadskontroll samt Jordbruks- och skogsbruksfordon – godkännande och marknadskontroll, nedan benämnda Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon respektive Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Eftersom de två promemoriorna i stora delar hanterar ändringar och kompletteringar i samma lagar – och förordningar – behandlas de gemensamt i denna lagrådsremiss.

Lagförslagen i promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon finns i *bilaga 2* och i promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar finns i *bilaga 5*. Promemoriorna har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna för promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon finns i *bilaga 3* och en förteckning över remissinstanserna för promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar finns i *bilaga 6*. Remissvaren och en remissammanställning för respektive promemoria finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2015/1432/MRT.

4 Bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, utfärdades den 5 februari 2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, utfärdades den 15 januari

¹ EUT L 60, 2.3.2013, s. 1, Celex 32013R0167.

² EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, Celex 32013R0168.

³ EUT L 70, 14.3.2015, s. 66–66 (SV), Celex 32013R0167R(02).

⁴ EUT L 70, 14.3.2015, s. 65–65 (SV), Celex 32013R0168R(03).

2013. Båda förordningarna trädde i kraft den 22 mars 2013. Ett flertal svenska bestämmelser måste därför ändras och/eller kompletteras.

Förordningarna kräver inget införlivande i nationell lagstiftning utan gäller direkt enligt sin lydelse och ska tillämpas av domstolar och myndigheter i sin respektive EU-rättsliga form. Om författningarna strider mot EU:s regler och i den utsträckning nationell lag och en EU-förordning står mot varandra ska principen om EU-rättens företräde gälla. Förordningarna kan dock i praktiken inte börja tillämpas förrän de kompletterats med genomförandeförordningar innehållande tekniska krav och krav på utformning av intyg om överensstämmelse. Förordningarna kommer att kompletteras under perioden fram till den 1 januari 2016.

Genom förordningen nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, ramförordningen nr 167, tillkommer en traktor som till sin konstruktiva hastighet i nationell lagstiftning i dag skulle betraktas som lastbil eller motorcykel beroende på fordonsutformning och vikt.

Genom förordningen nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, ramförordningen nr 168, tillkommer möjligheten att typgodkänna ett fordon kallat en motordriven, eller motoriserad, cykel med en motoreffekt av högst 1 kilowatt. Framdrivningen får antingen vara en elmotor eller en förbränningsmotor. Motorns effekt ska stängas av när fordonet når en hastighet av 25 kilometer i timmen. Denna kategori av fordon stämmer inte överens med den cykeldefinition som finns i svensk lagstiftning i dag utan liknar mer den nationella definitionen av en moped klass II. Kategorierna för typgodkännande av två-, tre- och fyrhjuliga fordon i ramförordningen nr 168 avviker också i vissa fall från nationell lagstiftning. Det har bland annat tillkommit krav på mått och vikter för vissa kategorier av fordon. Dessa krav överensstämmer inte med vad som följer av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Som nämnts i avsnitt 3 har det gjorts rättelser till båda ramförordningarna. Rättelsen till ramförordningen nr 168 lyder i sin helhet:

1. I hela rättsakten ska termen ”marknadstillsyn” ersättas med ”marknadskontroll” i alla dess grammatiska former och i alla ordsammansättningar innehållande den termen.
2. I hela rättsakten ska termen ”mopedbil” ersättas med ”fyrhjulig med karosseri” i alla dess grammatiska former.
3. I hela rättsakten ska termen ”passagerarbefordran” ersättas med ”personbefordran” i alla dess grammatiska former.
4. På sidan 56, artikel 2.2 h, ska det
i stället för: ”h) Pedalassisterade cyklar som är ...”
vara: ”h) Cyklar konstruerade för att trampas som är ...”.
5. På sidan 62, artikel 3.94 b, ska det
i stället för: ”b) en elektrisk hjälpmotor som monterats på ett pedalassisterad fordon.”
vara: ”b) en elektrisk hjälpmotor som monterats på ett fordon konstruerat för att trampas.”

5 Gällande rätt

5.1 Fordonsbeteckningar

I 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns olika beteckningar med angivna betydelser. Beteckningarna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Trafikförordningen (1998:1276), körkortslagen (1998:488), fordonslagen (2002:574), lagen (2001:558) om vägtrafikregister – liksom andra författningar på vägtrafikområdet – hänvisar till lagen om vägtrafikdefinitioner. I dessa författningar anges att de beteckningar som används i respektive författning har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Av 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår följande beteckningar.

- Cykel
1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
 2. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är
 - a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
 - b. inrättat för att föras av den åkande, och
 - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotor
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
 - c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
- Moped
- Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har
1. två hjul samt
 - a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller
 - b. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift,
 2. tre hjul samt
 - a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

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

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

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

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

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

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

Vid beräkningen av en 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.

Moped klass II

En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.

Motorcykel

1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

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

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

| | |
|--------------------|--|
| Motordrivet fordon | Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. |
| Motorfordon | Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder. |
| Terrängmotorfordon | Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. |
| Terrängskoter | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar. |
| Terrängvagn | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar. |
| Traktor | Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. |
| Traktor klass I | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I. |
| Traktor klass II | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II. |
| Traktortåg | En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon. |

| | |
|-----------------------|---|
| Motorredskap | Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II. |
| Motorredskap klass I | Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen. |
| Motorredskap klass II | Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen. |
| Terrängmotorfordon | Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. |

I regeringens prop. 2001/02:130 Fordonslag, m.m. anförde regeringen att en utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet var att de svenska definitionerna så långt möjligt skulle stämma överens med de definitioner som fanns i EG:s lagstiftning på området. I samband med att en ny fordonslag trädde i kraft ändrades även ett antal beteckningar i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Liksom i förarbetet till fordonslagen konstaterades i regeringens prop. 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m., att de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna i praktiken hade en vidare betydelse än annars i svensk lagstiftning på området. I prop. 2008/09:53 s. 30, yttrades följande med anledning av detta:

”Även trafikförordningen (1998:1276), körkortslagen (1998:488) och vägtrafikskattelagen (2006:227) 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 fordonslag 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 är då rimligt att i vart fall presumera att uppgifterna i vägtrafikregistret är riktiga.”

Mot denna bakgrund infördes bestämmelsen 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner enligt vilken följer att ett fordon, oavsett vad som anges i 2 §, som registrerats med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

Ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt, hör således till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

5.2 Godkännande av fordon

Inom fordonsområdet har en omfattande harmonisering av regleringen skett med tyngdpunkt i förfarandet för typgodkännande av olika slag av fordon avsedda för färd på väg. Harmoniseringen har skett genom att tre så kallade ramdirektiv⁵ beslutats. Inom loppet av drygt 35 år har den inre marknaden blivit en realitet, inte bara när det gäller personbilar utan även för lastbilar, bussar, släpvagnar, traktorer, motorcyklar och mopeder.

Typgodkännande kan enligt 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) 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 EU-rättsakter på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande. Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande). Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns dels i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, dels i avgasreningsslagen (2011:318). I 2 kap. 1–5 a §§ fordonslagen finns vissa bestämmelser om vad ett typgodkännande innebär och vilka grundläggande skyldigheter tillverkaren som ansöker om typgodkännande har. Dessa bestämmelser i fordonslagen gäller oberoende av vilket fordonsslag som ska typgodkännas.

Fordonsförordningen (2009:211) innehåller ytterligare föreskrifter om fordons beskaffenhet, utrustning och kontrollformer. Även fordonsförordningen är, liksom fordonslagen, tillämplig på flera slag av fordon, exempelvis jordbruks- och skogsbruksfordon samt två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Ett EG-typgodkännande för fordon innebär att en medlemsstat, genom ett harmoniserat förfarande, bekräftar att en fordonstyp uppfyller kraven i ramdirektiven och i de tillämpliga särdirektiven/särförordningarna. Av direktiven framgår att fordonstillverkaren ska bekräfta att ett fordon med angivet identifieringsnummer överensstämmer med den godkända fordonstypen. Bekräftelsen görs med ett ”intyg om överensstämmelse” (Certificate of Conformity, CoC). De tekniska och administrativa kraven för EG-typgodkännande är harmoniserade och fordonen har fri rörlighet

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

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 system komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon.

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.

inom unionen. Detta innebär att medlemsstaterna inte får ställa ytterligare krav för att fordonen ska få saluföras, registreras och brukas.

5.2.1 Typgodkännande av traktorer

De nuvarande bestämmelserna om typgodkännande av jordbruks- och skogsbruksfordon finns i 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 tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG⁶. Direktivet är genomfört i svensk rätt genom fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner samt genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:72, TSFS 2010:112 och TSFS 2012:97).

5.2.2 Typgodkännande av mopeder och godkännande av cyklar

De nuvarande bestämmelserna om typgodkännande av mopeder finns i 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/EEG⁷. Direktivet är genomfört i svensk rätt genom fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), avgasreningenslagen (2011:318), avgasreningensförordningen (2011:345) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59, TSFS 2010:72, TSFS 2010:87 och TSFS 2010:112).

Cyklar behöver inte vara typgodkända men måste vara säkra i enlighet med bestämmelserna i produktsäkerhetslagen (2004:451).

5.2.3 Anmälan av tekniska tjänster

Ett EG-typgodkännande sker alltså genom att provning och bedömning av om fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är representativa för den typ som ska godkännas, överensstämmer med de tekniska bestämmelser som anges i respektive direktiv: 2002/24/EG, 2003/37/EG och 2007/46/EG.

Av de tre ramdirektiven framgår att en ”teknisk tjänst” är 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. Bestämmelserna i ramdirektiven har inarbetats i 1 kap.

⁶ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1 (Celex 32003L0037).

⁷ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

4 § fordonsförordningen varav framgår att en teknisk tjänst är ett organ som utsetts för att utföra provning och inspektion för godkännandemyndighetens räkning.

Av 3 kap. 5 och 8 §§ fordonsförordningen framgår att frågor om typgodkännande prövas av godkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren och EG-godkännande meddelas på grundval av provning som har utförts av en teknisk tjänst. Godkännandemyndigheten kan även själv utöva denna funktion. Transportstyrelsen är den myndighet som utser den tekniska tjänsten och ska anmäla den tekniska tjänsten på det sätt som anges i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, ska på begäran av den som vill utses till organ, som ska anmälas som teknisk tjänst, göra en bedömning av om den tekniska tjänsten har den kompetens som behövs för den uppgift som anmälan avser och i övrigt är lämplig för uppgiften. Även om Transportstyrelsen är den myndighet som utser den tekniska tjänsten har Swedac därmed en viktig roll. Uppdelningen mellan de två myndigheterna skapades med grund i artikel 42 ramdirektivet 2007/46/EG, som öppnade för att den som skulle upprätta en bedömningsrapport antingen var den godkännande myndigheten eller en utsedd myndighet eller ett ackrediteringsorgan som agerar på godkännandemyndighetens vägnar. Detta förfarande skiljer sig från hur det är reglerat i ramförordningarna nr 167 och nr 168.

Bestämmelser om tekniska tjänster finns även i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:72) om utseende och anmälan av organisation för Transportstyrelsens räkning som teknisk tjänst. Samma regler gäller även tekniska tjänster som i dag ingår i ramdirektiven för traktor, mc/moped samt avgaser för mobila maskiner och därtill hörande rättsakter samt för ECE-reglementen.

5.2.4 Registrering av fordon

För att ett fordon ska få brukas måste det vara registrerat i vägtrafikregistret. Registrering av fordon regleras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Normalt ska fordonet också vara påställt, jfr 17 § lagen om vägtrafikregister. En påställning av ett fordon görs genom en anmälan till Transportstyrelsen.

Lagen om vägtrafikregister gäller inte fordon som tillhör Försvarsmakten, 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, se 1 §.

Enligt 12 § lagen om vägtrafikregister ska följande fordon 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.

Vid registrering av fordon används de beteckningar och dess betydelse (klassificering av fordon) som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Beteckningarna stämmer dock inte helt överens med begreppen i EU-lagstiftningen.

I 13–16 och 18 §§ lagen om vägtrafikregister anges vissa undantag från kravet på registrering. Exempelvis behöver inte fordon som uteslutande används inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande områden vara registrerade.

I 6 kap. 7 a § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges att fordon som inte yrkesmässigt tillverkats i eller importerats till Sverige, dvs. fordon som omfattas av direktivet 2003/37/EG, endast får registreras om det finns ett giltigt typgodkännande, ett intyg om överensstämmelse, CoC, ska alltså lämnas. Bestämmelsen i 6 kap. 7 a § gäller inte för begagnade fordon eller för nya fordon som godkänts vid enskilt godkännande. I 8 kap. 15 § anges vidare att ett sådant fordon, dvs. ett fordon som omfattas av ett typgodkännande och som har registrerats med stöd av ett CoC, får ställas på första gången endast om det intyget fortfarande är giltigt.

Vanligtvis behöver inte släpvagnar som dras av traktorer vara registrerade för att brukas, men om släpvagnen ska dras av en traktor klass I måste släpvagnen vara registrerad för att fordonsskatt ska kunna påföras, jfr ovan.

Av ovanstående framgår dock att cykel och moped klass II, som huvudregel, inte behöver vara registrerade för att få brukas. I sammanhanget bör dock nämnas att mopeder klass II får tas i bruk endast om de omfattas av ett i Sverige giltigt typgodkännande, om de är försedda med ett typgodkännandemärke och om det finns ett intyg om överensstämmelse eller de har godkänts vid en mopedbesiktning.

5.3 Marknadskontroll

Marknadskontroll är sedan 2008 reglerat på unionsnivå genom förordningen (EG) nr 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll⁸ vilken är en del av det så kallade varupaketet. Förordningen innehåller ett över-

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

gripande ramverk med huvudsakligen regler om ackreditering och marknads kontroll.

Syftet med de gemensamma reglerna om marknads kontroll kan sägas vara att se till att kontroll bedrivs på ett likvärdigt sätt i medlemsstaterna och därigenom se till att produkter som omfattas av den fria rörligheten för varor inom unionen uppfyller krav som tillgodoser en hög skyddsnivå för allmänna intressen som bland annat hälsa och säkerhet i allmänhet. Samtidigt ska säkerställas att den fria rörligheten för varor inte begränsas mer än vad som tillåts enligt harmoniserad unionslagstiftning eller annan relevant unionslagstiftning. Förordningen (EG) nr 765/2008 är direkt tillämplig i Sverige, men eftersom förordningen riktar sig mot medlemsstaterna medför detta att det finns ett behov av nationella bestämmelser som gör att förordningen kan tillämpas och få genomslag. Vad gäller ackreditering och CE-märkning har förordningen (EG) nr 765/2008 kompletterats i nationell rätt genom lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll samt förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll. Med stöd av lagen (2014:140) med bemyndigande att meddela vissa föreskrifter om marknads kontroll av varor och annan närliggande tillsyn har regeringen även meddelat förordningen (2014:1039) om marknads kontroll av varor och annan närliggande tillsyn som kompletterar förordningen (EG) nr 765/2008 vad avser marknads kontroll.

Begreppet marknads kontroll är inte entydigt, men används unionsrättsligt för kontroll av att produkter uppfyller harmoniserad unionslagstiftning. Enligt 2 § förordningen om marknads kontroll av varor och annan närliggande tillsyn betyder marknads kontroll ”den verksamhet som en statlig myndighet eller en kommun bedriver och de åtgärder som den vidtar för att se till att en vara som tillhandahålls på marknaden uppfyller gällande krav”.

Ett flertal bestämmelser i förordningen (EG) nr 765/2008 riktar sig direkt till marknads kontrollmyndigheter. I förordningen om marknads kontroll av varor och annan närliggande tillsyn anges inte vilka myndigheter som ska vara behöriga myndigheter enligt EU-förordningen. I stället utgår förordningen från en definition av statliga marknads kontrollmyndigheter, som enligt 3 § bland annat årligen ska utarbeta och genomföra program för marknads kontroll och följa upp tidigare års program. På vissa varuområden finns utpekade marknads kontrollmyndigheter enligt (EG) nr 765/2008, men det finns inte någon sådan utpekad myndighet på motorfordonsområdet.

5.4 Annan närliggande tillsyn av fordonsområdet

Förutom den ram som förordningen (EG) nr 765/2008 anger finns andra särskilda bestämmelser på en rad områden som kan sägas ha samma syfte och delvis vara av samma natur eller med samma verkan. Motorfordonsområdet är föremål för omfattande tillsyn i olika hänseenden.

5.4.1 Tillsyn enligt fordonslagen

Med stöd av 5 kap. fordonslagen (2002:574) utövar Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, och Transportstyrelsen tillsyn över besiktningsverksamheten enligt fordonslagen. Tillsynen är uppdelad så att Swedac utövar tillsyn över de ackrediterade besiktningsföretagen medan Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen ska även enligt 8 kap. 22 § fordonsförordningen (2009:211) utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen, fordonsförordningen och de föreskrifter som meddelats med stöd av fordonsförordningen, jfr 5 kap. 3 b § fordonslagen. Därigenom kan tillsyn utövas över bland annat den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller annan utrustning till fordon.

Transportstyrelsen har även ett bemyndigande enligt 3 kap. 31 § fordonsförordningen och åtagande att, som typgodkännandemyndighet, fortlöpande kontrollera att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt. Det finns således redan ett mandat att utöva tillsyn och tillsynsverksamhet rörande typgodkännande, men som är begränsat till sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som Transportstyrelsen typgodkänt.

5.4.2 Tillsyn över produktsäkerhet

I produktsäkerhetslagen (2004:451) finns bestämmelser tillämpliga i fråga om varor och tjänster som tillhandahålls i näringsverksamhet och varor som tillhandahålls i offentlig verksamhet. En förutsättning för tillämpligheten av lagen är att varan eller tjänsten är avsedd för konsumenter eller kan antas komma att användas av konsumenter.

Den centrala tillsynsmyndigheten på produktsäkerhetsområdet är Konsumentverket, som enligt 3 § produktsäkerhetsförordningen (2004:469) ska se till att bestämmelserna i produktsäkerhetslagen samt föreskrifter och beslut som har meddelats med stöd av lagen efterlevs.

Av 3 § produktsäkerhetsförordningen följer dock att en statlig myndighet, som enligt någon annan författning har tillsyn över efterlevnaden av särskilda bestämmelser om produktsäkerhet i fråga om vissa varor, tjänster eller risker, är tillsynsmyndighet även enligt produktsäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Därigenom är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn enligt produktsäkerhetslagen inom fordonsområdet.

5.4.3 Sanktioner

Enligt 5 kap. 1 § fordonslagen döms den som uppsåtligt hindrar eller försvårar en inspektion eller kontroll enligt 2 kap. 10–14 §§ fordonslagen till böter. I övrigt kan dömas till böter enligt föreskrifter som beslutats med stöd av de bemyndiganden som anges i 5 kap. 8 § fordonslagen. I

8 kap. 5–12 §§ fordonsförordningen finns bestämmelser om sådana sanktioner.

Av 8 kap. 5 § fordonsförordningen framgår bland annat att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet lämnat oriktig uppgift i samband med ansökan om typgodkännande, i ett intyg om överensstämmelse eller i typgodkännande kan dömas till böter.

I regeringens prop. 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m. uttalas på s. 54 följande angående behovet av tillsynsmyndighet:

”I övrigt kan det konstateras att tillverkarnas skyldigheter enligt direktivet och enligt den svenska lagstiftningen i de allra flesta fall är mer eller mindre självreglerande och att det i allmänhet ligger i tillverkarens eget intresse att följa de bestämmelser som finns och att samarbeta med myndigheterna. Det finns emellertid fall där situationen är en annan. Exempelvis när det gäller skyldigheten för fordons-tillverkare att lämna specifik information till tillverkare av komponenter och separata tekniska enheter kan tillverkaren ha ett starkt intresse av att inte göra detta. Någon form av påtryckningsmedel är därför motiverat. En straffrättslig sanktion framstår emellertid inte som ändamålsenligt. En tillverkare är praktiskt taget alltid en juridisk person, där det kan vara svårt att utreda om det är någon enskild individ, och i sådant fall vem, som bör få bära 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 tillsynsmyndigheten även i dessa fall kunna meddela förelägganden för att förmå tillverkarna att fullgöra sina skyldigheter.”

5.5 Behörighet att köra traktor

Gemensamma bestämmelser för körkort och behörighet att föra motorfordon inom EU och EES finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG, körkortsdirektivet.

I artikel 4 körkortsdirektivet anges körkortskategorier och åldersgränser för motorfordon. I artikeln anges också att jordbruks- och skogsbrukstraktorer inte omfattas av direktivets definition av motorfordon. Därmed reglerar körkortsdirektivet inga bestämmelser om körkort för att få köra traktor. Behörigheten får således regleras helt genom nationella regler.

Kraven för att få framföra en traktor regleras i körkortslagen (1998:488) och i körkortsförordningen (1998:980). Av 2 kap. 1 § framgår att det krävs behörighet för att köra vissa angivna fordon. För att få köra personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, terrängvagn och motorredskap klass I krävs att man har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet. I 2 kap. 5 § körkortslagen finns de körkortsbehörigheter och beteckningar som kan anges i körkort.

| | |
|-----|---|
| AM | moped klass I |
| A1 | lätt två- eller trehjulig motorcykel |
| A2 | 1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. 2. lätt trehjulig motorcykel |
| A | två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt. |
| B | 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. 2. terrängvagn 3. motorredskap klass I 4. trehjulig motorcykel 5. fyrehjulig motorcykel |
| BE | bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. |
| C1 | tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. |
| C1E | bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton. |
| C | tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. |
| CE | bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil. |

| | |
|-----|---|
| D1 | buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss. |
| D1E | buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss. |
| D | buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss. |
| DE | buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss. |

Enligt 2 kap. 2 § körkortslagen får en traktor med gummihjul (och motorredskap klass II) köras på väg endast av den som har gällande körkort (AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, D1, D1E, C, CE, D och DE) eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Ett traktorkort får enligt 3 kap. 16 § körkortslagen utfärdas för den som

1. har fyllt 16 år eller, om det finns särskilda skäl, 15 år,
2. har körkortstillstånd och som
3. genom godkänt kunskapsprov visat sig uppfylla de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Med ett godkänt traktorkort får förutom traktor även motorredskap klass II (motorredskap konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen) och moped klass II (mopeder konstruerade för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen) framföras. Den som vill erhålla behörighet att köra traktor kan som alternativ till traktorkort genomföra godkänt prov för moped klass I, AM. Vid godkänt prov för AM erhåller den sökande ett körkort och uppfyller därmed kravet i 2 kap. 2 § körkortslagen – att ha ett gällande körkort – för att få köra traktor. Ålderskravet för AM är 15 år.

En del traktorförare arbetar i yrkesmässig trafik, vilket betyder att de ställer fordon och förare till allmänhetens förfogande, transporterar gods eller passagerare och tar betalt för transporten. Om traktorföraren då ska köra s.k. traktortåg (traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon) i yrkesmässig godstrafik krävs behörigheten C eller CE enligt 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen (2012:210). Regeringen har tidigare klargjort som sin uppfattning, i propositionen 2011/12:80, Nya lagar för yrkestrafik och taxi, s. 65, att persontransporter med terrängmotorfordon och traktortåg inte omfattas av den s.k. trafikstillståndsförordningens tillämpningsområde och därmed inte heller av tillståndskrav för yrkesmässig trafik i enlighet med den förordningen, jfr nedan avsnitt 5.8.1. Vid transporter av

passagerare i yrkesmässig trafik finns därför inga särskilda EU-rättsliga behörighetskrav – här gäller bestämmelserna i körkortslagen.

Av 1 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens framgår att bestämmelserna i lagen endast avser grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon. Eftersom traktorn inte är ett motorfordon omfattas förare av traktortåg inte av kravet på yrkeskompetensbevis, något som annars gäller för fordon som enligt 2 kap. 5 § körkortslagen kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE i de fall föraren utför kommersiella transporter, jfr 2 kap. 1 § och 4 § 7 lagen om yrkesförarkompetens.

5.6 Behörighet att framföra moped och cykel

Kraven för att få framföra en moped regleras också i körkortslagen och körkortsförordningen. Av 2 kap. 1 § framgår att det krävs behörighet för att köra vissa angivna fordon. För att få köra personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, terrängvagn och motorredskap klass I krävs att man har ett gällande körkort för fordonet. Körkortsbehörigheten för moped klass I har beteckningen AM, vilket framgår av 2 kap. 5 § körkortslagen.

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller har fyllt 15 år och har förarbevis för moped klass II. Den som fyllt 15 år före den 1 oktober 2009 behöver inte ha förarbevis.

Det finns inget behörighetskrav för framförande av cykel.

5.7 Trafikregler m.m.

5.7.1 Bakgrund

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968. Genom ratifikationen har Sverige åtagit sig folkrättsligt att följa konventionen. Konventionen gäller emellertid inte direkt som svensk lag, utan myndigheter och domstolar utövar myndighet enligt bestämmelserna i den nationella lagstiftningen. Det är riksdagen och regeringen som ansvarar för att Sverige uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Sverige har valt att anpassa lagstiftningen främst genom att föra över bestämmelser i konventionen till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276). Sverige har även ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler, given i Wien den 8 november 1968 och genomfört denna i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter med stöd av denna. Till skillnad från fordonslagstiftningen har således trafiklagstiftningen inte sitt ursprung i gemenskaps- eller unionsrättsliga bestämmelser.

Konventionerna beskriver ett internationellt system för trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik. Syftet med båda konventionerna är att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränser genom att regler, utmärkning och anvisningar för trafik i princip är desamma oavsett vilket land du som trafikant befinner dig i. Genom konven-

tionerna har således Sverige anslutit sig till det internationella system som finns för trafikregler och som tillämpas i de flesta länder.

Inom områden som saknar reglering i konventionerna finns vissa möjligheter att besluta om avvikande regler. Vid framtagande av nya trafikregler måste konventionernas bestämmelser, och de eventuella begränsningar konventionen sätter för nationell lagstiftning, beaktas. I samband med sådana beslut krävs också en bedömning av om den tänkta ändringen är förenlig med Sveriges internationella åtaganden.

5.7.2 Generella bestämmelser

Bestämmelser om trafik med fordon på väg och i terräng finns således främst i trafikförordningen (1998:1276) och i föreskrifter meddelade med stöd av den. Vidare innehåller vägmärkesförordningen (2007:90) bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på vägar och i terräng.

Trafikförordningen innehåller dels bestämmelser med specifika krav på föraren hur fordon får eller inte får framföras vid vissa situationer, dels bestämmelser som kan beskrivas som generella aktsamhetskrav. Exempel på generella aktsamhetskrav är allmänt hållna krav på föraren om hastighetsanpassning och anpassning av körsätt. Exempel på specifika krav är krav på vilket körfält som ska användas, krav på att fordon inte får framföras under vissa förutsättningar och att föraren ska ge tecken vid byte av körfält.

I trafikförordningen finns gemensamma bestämmelser för alla trafikanter, men även bestämmelser som gäller endast trafik med fordon liksom bestämmelser som gäller endast trafik med motordrivna fordon. Trafikförordningen hänvisar till de beteckningar som finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner och det finns således en avgränsad grupp av fordon som är att betrakta som motordrivna fordon.

I förordningen finns även bemyndiganden till kommuner och förvaltningsmyndigheter att meddela föreskrifter med särskilda trafikregler.

5.7.3 Trafikregler för traktorer på väg och i terräng

Traktorer är motordrivna fordon som är inrättade för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och är konstruerade för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen, jfr ovan. Traktorer framförs därför i lägre hastigheter än de flesta andra motordrivna fordon och ligger närmare de hastigheter som cyklar, mopeder och motorredskap klass II framförs i. Av den anledningen finns det särskilt reglerat vad som gäller för dessa fordon när de framförs i olika trafiksituationer, framför allt av trafik- och framkomlighetsskäl. Dessa fordon som framförs långsamt ska därför föras så nära som möjligt den högra vägkanten av vägrenen eller av den bana som används. De får inte framföras på motorväg eller motortrafikled. Det kan även finnas skäl att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter som förbjuder trafik med traktor på andra vägar. I övrigt gäller samma trafikregler för traktorer på väg som för övriga motordrivna fordon.

Vid förändring av motorfordon i terräng finns särskilda trafikregler i trafikförordningen. Bland annat råder det väjningsplikt mot gående och väjningsplikt mot andra fordon när man kör ut på en väg från terräng. Motordrivna fordon får endast undantagsvis framföras i terräng enligt de särskilda bestämmelser som gäller enligt terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594).

5.7.4 Trafikregler för mopeder och cyklar

Ett motorfordon är ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till gods- eller personbefordran. Motorfordon delas i sin tur in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Mopeder delas in i två klasser, klass I och II. En moped klass II är en moped som är konstruerad för en högsta hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt. En moped klass I är en moped som inte tillhör klass II. Definitionen av cykel inbegriper fordon som helt eller delvis drivs av motorer.

Trafikreglerna för de olika klasserna av mopeder och cyklar skiljer sig åt. Trafikreglerna vid förändring av moped klass I följer i princip dem som gäller vid förändring av motorcykel medan trafikreglerna vid förändring av moped klass II i huvudsak följer de trafikregler som gäller vid förändring av cykel. Bland annat ska moped klass II och cykel framföras på cykelbana om sådan finns. Moped klass II och cykel ska också föras så nära den högra kanten av vägrenen som möjligt eller den bana som används. Fordonen får framföras på körbanan, även om det finns en cykelbana, när det är lämpligare med tanke på färdmållets läge. Vidare får cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar en cykelkärra eller en cykel som har en sidvagn föras på körbanan även om det finns en cykelbana om det är lämpligare med hänsyn till fordonets bredd. Om särskild försiktighet iaktas får trehjuliga mopeder klass II även föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd. För de fordon som får föras på cykelbana finns även generella bestämmelser, till exempel väjningsplikt vid utfart från cykelbana mot en väg. En cyklist och en förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelpassage ska ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara. Cyklande ska färdas efter varandra. När det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd. Cyklande och mopedförare ska hålla minst en hand på styret. Mopedförare ska dessutom hålla båda fötterna på pedalerna eller fotstöden.

Vad avser passagerare på cykel och moped klass II så får det inte samtidigt färdas fler på en cykel eller en moped än vad fordonet är byggt för. Om föraren fyllt 15 respektive 18 år får emellertid fler barn upp till 10 års ålder färdas på en cykel eller en moped klass II om den har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna.

Vid färd med moped, både klass I och klass II, finns krav på att skyddshjälm ska användas medan det för färd med tvåhjulig cykel finns krav på att använda cykelhjälm eller annat huvudskydd för den som inte fyllt 15 år. Vägverkets föreskrifter (VVFS 2004:174) om användning av

cykelhjälms gällande regler gäller fortfarande och där anges i de allmänna råden bland annat att annat huvudskydd än cykelhjälms bör anses som lämpligt om det har skyddsegenskaper som minst motsvarar cykelhjälms, såsom skyddshjälms för motorcykel eller moped, småbarnshjälms, ridhjälms, skidhjälms och inlineshjälms. Den som skjutsar ska se till att passagerare under 15 år använder sådant skydd.

Varken moped klass I, moped klass II eller cykel får framföras på motorväg eller motortrafikled. Som nämnts under avsnitt 5.7.3 finns särskilda trafikregler i trafikförordningen för färd i terräng med motor drivna fordon.

I motsats till motordrivna fordon omfattas inte cykel av bestämmelserna i terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen och får därför generellt framföras i terräng. En cyklist kan inte heller enligt lagen (1951:649) om trafikbrott dömas för rattfylleri som en förare av ett motordrivet fordon kan.

5.7.5 Bemyndiganden

Med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har regeringen genom trafikförordningen meddelat föreskrifter för trafik på väg eller i terräng, p. 8. Vidare har regeringen med stöd av 2 § samma lag i trafikförordningen bland annat överlåtit åt kommun och länsstyrelse att meddela särskilda trafikregler på väg och i terräng. I trafikförordningen finns även bemyndiganden till kommuner och förvaltningsmyndigheter att meddela föreskrifter med särskilda trafikregler. Regeringen har även genom vägmärkesförordningen meddelat bestämmelser om trafik på väg och i terräng samt bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg och i terräng.

5.8 Yrkesmässig trafik

5.8.1 Tillstånd till yrkesmässig trafik

Bestämmelser om rätten att bedriva yrkesmässig trafik samt utövande av yrket återfinns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237) innehåller kompletterande bestämmelser till förordningen (EG) nr 1071/2009 samt bestämmelser om vissa internationella vägtransporter.

Ett företag som uppfyller villkoren i förordningen (EG) nr 1071/2009 får tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Enligt artikel 2 avses med yrkesmässig trafik dels sådan verksamhet som bedrivs av ett företag, som med motorfordon eller fordonskombinationer, transporterar gods för annans räkning (yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg), dels sådan verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler

än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören (yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg).

Fordonsbegreppen i yrkestrafiklagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Däremot sägs i förarbetena, propositionen 2011/12:80, Nya lagar för yrkestrafik och taxi, s. 65, att

”[E]n definition av begreppet motorfordon finns i 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. Av artikel 3 i ramdirektivet framgår att med motorfordon avses 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. Denna definition är dock inte uttryckligen tillämplig på trafiktillståndsförordningen.

[---]

Eftersom begreppet motorfordon inte definieras i trafiktillståndsförordningen och det inte heller finns någon generellt inom EU tillämplig definition av begreppet måste grunden för bedömningen av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde sökas på annat sätt. Av förordningen framgår att ett syfte med att reglera villkoren för tillträde till marknaden för yrkesmässig trafik i en förordning, och inte som tidigare i ett direktiv, har varit att få reglerna att tillämpas mer enhetligt inom unionen. Grunden för förordningens tillämpningsområde vilar i stor utsträckning på begreppet motorfordon. Att varje medlemsstats nationella definition av begreppet skulle utgöra grunden för förordningens tillämpningsområde skulle inte bidra till en enhetlig tillämpning och kan enligt regeringens mening knappast ha varit avsikten. I avsaknad av en generell definition av begreppet ligger det därför närmast till hands att tillämpa definitionen i ramdirektivet. Vidare bör enligt samma resonemang hänvisningar i förordningen till begreppet fordon tolkas som hänvisningar till de motorfordon eller fordonskombinationer som omfattas av förordningens tillämpningsområde.”

En traktor ska således betraktas som ett motorfordon vid tillämpning av förordningen (EG) nr 1071/2009.

I propositionen konstateras vidare:

”Yrkesmässig trafik med terrängmotorfordon bedrivs i dag bland annat som beställningstrafik med buss, dvs. som persontransporter. Även transporter med traktortåg kan bedrivas som persontransporter. [---] Definitionen av yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg i artikel 2.2 i trafiktillståndsförordningen omfattar endast persontransporter med motorfordon som är lämpliga att transportera fler än 9 personer och avsedda för det, dvs. bussar. Vidare avses transporter på väg. Persontransporter med terrängmotorfordon och traktortåg omfattas således enligt regeringens uppfattning inte av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och därmed inte heller av tillståndskrav.

Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med terrängmotorfordon eller traktorer som har minst fyra hjul, en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim och en vikt överstigande 3,5 ton omfattas dock enligt regeringens uppfattning som huvudregel av förordningens tillämpningsområde. Uttryckliga undantag kan dock vara tillämpliga.”

Trafiktillstånd krävs således endast för godstransporter med traktor – inte för persontransporter med traktor.

Enligt artikel 1 punkten 4 ska förordningen, förutsatt att inte annat föreskrivs i nationell lagstiftning, inte tillämpas på följande:

- Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Medlemsstaterna får dock sänka denna tröskel för alla eller vissa typer av vägtransportverksamhet. Av 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen framgår att förordningen (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas även på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.
- Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg.
- Företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 kilometer i timmen.

Enligt artikel 1 punkten 5 förordningen (EG) nr 1071/2009 får medlemsstaterna undanta från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i den förordningen endast sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av

- det transporterade godsets karaktär, eller
- det korta transportavståndet.

Av 1 kap. 2 § yrkestrafikförordningen framgår att bestämmelserna i förordningen (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen inte ska tillämpas på företag som uteslutande bedriver

- transporter med utryckningsfordon,
- transporter av döda,
- transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
- transporter som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
- transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,
- transporter av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetning av dessa produkter, eller
- transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

Även gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och för persontransporter med buss regleras i förordningen (EG) nr 1071/2009.

5.8.2 Kör- och vilotider

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 beskriver kör- och vilotidsregler för fordon över 3,5 ton.

Enligt artikel 2 förordningen nr 561/2006 ska förordningen tillämpas på fordon som används för vägtransporter av gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

Artikel 3 förordningen nr 561/2006 innehåller bestämmelser om fordon och vägtransporter som inte omfattas av förordningen och därmed kravet på användning av färdskrivare. Undantagna enligt artikel 3 är bland andra transporter med fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen.

Om totalvikten överstiger 3,5 ton för fordonet eller fordonskombinationen och fordonet får framföras med en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen omfattas även traktorer av förordningen nr 561/2006 och därmed kravet på färdskrivare.

Enligt artikel 13 förordningen 561/2006 får medlemsstaterna medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5–9. Undantagen finns i 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Traktorer kan omfattas av följande undantag:

1. Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget.

2. Jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.

5.8.3 Överlastavgift

Av 1 § lagen (1972:435) om överlastavgifter framgår bland annat att överlastavgift tas ut om

- en lastbil, som inte är EG-mobilkran,
- en buss,
- en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller

- en släpvagn, som dras av en bil, en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av ett motorredskap klass 1

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

En överlastavgift enligt lagen om överlastavgifter ska således tas ut av en fordonsägare vars lastbil, buss eller visst annat fordon förs på väg med högre vikt eller större dimensioner än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Vad som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen i fråga om allmän väg, gata eller annan allmän plats bestäms inte i lagen om överlastavgifter, utan framgår av bestämmelser för trafik på väg och i terräng som i huvudsak finns i trafikförordningen (1998:1276) och föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen.

Bestämmelserna om indelning av vägar i bärighetsklasser omfattar inte enskilda vägar. På enskilda vägar avgör den enskilda vägens ägare i vilken utsträckning trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådan får ske. Med uttrycket väg i lagen om överlastavgifter avses också endast allmän väg, gata eller annan allmän plats. På enskilda vägar är således inte lagen om överlastavgifter tillämplig.

Trafikförordningen är i stort uppbyggd kring ett system med allmänna trafikregler, dit bestämmelserna om bärighetsklasser hör, och förutsättningar för olika myndigheter att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter. Systemet med bärighetsklasser utgör trafikregler med bestämmelser om indelningen av vägar i bärighetsklasser samt bestämmelser om tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt vid färd på vägar som inte är enskilda. Bestämmelserna om bärighetsklasser och vad som är tillåtet för respektive bärighetsklass finns främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen och bilaga 1–3 till förordningen.

Så som framgår av 1 § lagen om överlastavgifter är lagen inte tillämplig på alla motordrivna fordon. Traktorer, liksom motorredskap oberoende av klass och samtliga tunga terrängvagnar, omfattades tidigare av lagen om överlastavgifter, men sedan en ändring omfattas i stället – vad gäller motorredskap och tunga terrängvagnar – endast tunga terrängvagnar som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, släpvagnar som dras av sådana samt släpvagnar som dras av motorredskap klass I. I dag omfattar lagen om överlastavgift bland annat *inte* traktorer, motorredskap klass II och tunga terrängvagnar med en konstruktiv hastighet upp till 30 kilometer i timmen.

5.9 Beskattning av traktorer

Enligt 2 kap. 15 § vägtrafikskattelagen (2006:227) delas traktorer i skattehänseende in i skatteklass I och skatteklass II. Av 1 kap. 6 § vägtrafikskattelagen framgår att skattevikten för traktorer (och motorredskap) är densamma som tjänstevikten. Med tjänstevikt för traktorer avses den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med

- det tyngsta karosseri som hör till fordonet,
- verktyg och reservhjul som hör till fordonet
- bränsle
- smörjolja
- vatten
- föraren.

Till *skatteklass I* hör enligt 2 kap. 16 § vägtrafikskattelagen traktorer som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på allmänna vägar, om inte annat följer av 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen. Till skatteklass I hör också bilar som har byggts om till traktorer och traktorer som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

Fr.o.m. den 1 januari 2011 är skatten för traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I

| Skattevikt, kilogram | Skatt, kronor grundbelopp | Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen |
|-------------------------|---------------------------------|---|
| 0– 1 300 | 370 | 0 |
| 1 301– 3 000 | 425 | 55 |
| 3 001– 7 000 | 1 360 | 95 |
| 7 001– | 5 160 | 168 |

Som ett exempel blir alltså skatten för en traktor i skatteklass I, som väger 3,5 ton, 1 740 kronor per helt år. Skatten kan också tas ut för del av år och blir då följaktligen lägre.

Till *skatteklass II* hör enligt 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen sådana traktorer som avses i 2 kap. 16 § 1, om de uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske. Vid användning i skogsbruk får lasten emellertid inte sammanlagt överstiga 15 ton. Till skatteklass II hör vidare traktorer som endast används för transporter som är begränsade till

- transport av endast traktor med förare
- godstransport vid passage över en väg
- transport av gods som är lastat på traktorn
- transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som ska drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass II hör också traktorer som inte hör till skatteklass I.

Traktorer skatteklass II är normalt inte skattepliktiga. Emellertid är en sådan traktor enligt 2 kap. 18 § första stycket vägtrafikskattelagen skattepliktig om den används tillfälligt på ett sådant sätt som avses i 2 kap. 16 § vägtrafikskattelagen. Fordonsskatt tas alltså ut för en traktor skatteklass II om den används tillfälligt som en traktor skatteklass I, dvs. för transporter på allmänna vägar. Skatteverket meddelar allmänna råd om beskattning av traktorer som kan användas som vägledning.

5.10 Beskattning av motorcykel, moped och cykel

Av 2 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) framgår att motorcyklar är skattepliktiga. Enligt 2 kap. 6 § samma lag är fordonsskatten 180 kronor för ett skatteår. Mopeder och cyklar är inte skattepliktiga.

5.11 Trafikförsäkring

Av 2 § trafikskadelagen (1975:1410) framgår att det ska finnas en trafikförsäkring för motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet. Moped klass II är inte registrerade i vägtrafikregistret men är försäkringspliktiga enligt trafikskadelagen om de brukas i trafik. I normalfallet ska försäkringen tecknas av ägaren.

Beträffande registrerade fordon är övervaknings- och sanktions-systemet i hög grad automatiserat och effektivt. Systemet är baserat på övervakning genom vägtrafikregistret. Om det saknas trafikförsäkring debiteras den försäkringspliktige en s.k. trafikförsäkringsavgift i enlighet med 34 § trafikskadelagen. Detta system kan dock inte tillämpas på ett oregistrerat fordon, t.ex. en moped klass II. För dessa fordon måste övervakningen i stället utföras av polisman ute i trafiken. Av 37 § trafikskadelagen framgår att förare av moped, som inte är registrerad i vägtrafikregistret men som omfattas av kravet på trafikförsäkring, ska ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran kunna visa upp det för polisman.

5.12 Något om behöriga myndigheter

Transportstyrelsen har behörigheter inom de flesta områden som påverkas av de nya ramförordningarna nr 167 och nr 168.

Transportstyrelsen har flera bemyndiganden att meddela föreskrifter på fordonsområdet och är utsedd att vara typgodkännandemyndighet samt att utse och anmäla tekniska tjänster. Vidare har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter och föreskriva undantag när det gäller reglering på trafikområdet.

Enligt 8 kap. 5–6 §§ körkortsförordningen samt 7 och 12 §§ förordningen om trafikskolor (1998:978) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om förarprov och kursplan för traktorkort. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:50) om kunskapsprov för traktorkort samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:26) om kursplan, traktorkort regleras vad som gäller vid avläggande av kunskapsprov för traktorkort samt vilka kunskapskrav som ställs för att klara kunskapsprovet.

Enligt 8 kap. 5 § körkortsförordningen, 7 och 12 §§ förordningen om trafikskolor, 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt 7 kap. 2 § militärförordningen (2009:212) får Transportstyrelsen vidare meddela föreskrifter om

bland annat förarprov för körkort A1, A2, A och B samt kursplaner för dessa behörigheter och förarbevis för moped klass II.

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:51) om kunskapsprov, behörighet AM, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:14) om förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM regleras vad som gäller vid avläggande av kunskapsprov för behörighet AM och förarbevis för moped klass II samt vilka kunskapskrav som ställs för att klara det kunskapsprovet.

Transportstyrelsen är även behörig myndighet att utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, att tillfälligt dra in eller återkalla dessa tillstånd samt utöva tillsyn över tillståndshavare.

Transportstyrelsen ansvarar också för frågor om överlastavgift och får meddela föreskrifter om inbetalning av överlastavgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift. Transportstyrelsen har emellertid inte något bemyndigande att utföra marknadskontrollsåtgärder enligt förordningen (EU) nr 765/2008.

6 De nya ramförordningarna

6.1 Allmänt

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon ersätter 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 system komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon. Ytterligare ett antal direktiv som finns angivna i ramförordningen upphör att gälla. Ramförordningen nr 167 trädde i kraft den 22 mars 2013 och ska tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar ersätter 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 ytterligare ett antal direktiv som finns angivna i ramförordningen upphör att gälla. Ramförordningen nr 168 trädde i kraft den 22 mars 2013 och ska också tillämpas från och med den 1 januari 2016.

6.2 Nya regleringar som är gemensamma

Omfattningen av ramförordningarna nr 167 och nr 168 har utökats jämfört med ramdirektiven 2003/37/EG och 2002/24/EG bland annat genom att bestämmelser om marknadskontroll har införts.

Ramförordningen nr 167 ska tillämpas för godkännande av hjultraktorer, bandtraktorer och släpvagnar som är avsedda att dras av

traktorer samt dragen utrustning som är avsedd för användning inom jordbruk eller skogsbruk och som dras av traktorer. Ramförordningen nr 168 ska tillämpas vid godkännande av motoriserad cykel, två-, tre- och fyrhjuliga mopeder samt två-, tre- och fyrhjuliga motorcyklar. Båda förordningarna ska även tillämpas vid godkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter till fordon som respektive förordning avser.

Vidare innehåller ramförordningen nr 167 administrativa och tekniska krav för typgodkännande, definitioner om tillverkare, kategorier för klassificering av traktorer och släpvagnar, bestämmelser om skyldigheter för medlemstaterna, godkännandemyndigheterna, tillverkare, marknadskontrollmyndigheter samt bestämmelser om teknisk tjänst, fordons funktionssäkerhet och arbetarskydd. På motsvarande sätt innehåller ramförordningen nr 168 administrativa och tekniska krav för typgodkännande, definitioner om tillverkare, kategorier för klassificering av två-, tre- och fyrhjuliga fordon, bestämmelser om skyldigheter för medlemstaterna, godkännandemyndigheterna, tillverkare, marknadskontrollmyndigheter samt bestämmelser om teknisk tjänst, fordons funktionssäkerhet och arbetarskydd. Ramförordningen nr 168 innehåller även bestämmelser om nationellt typgodkännande av små serier.

Ramförordningarna nr 167 och nr 168 innehåller även ett antal skyldigheter för medlemsstaterna. Svensk lagstiftning måste bland annat kompletteras med bemyndiganden till olika myndigheter för att fullgöra de skyldigheter som följer av den nya ramförordningen. Enligt ramförordningarna ska bland annat typgodkännandemyndighet och marknadskontrollmyndighet utses.

6.2.1 Godkännandemyndighet

Enligt artikel 5 ramförordningen nr 167 och artikel 6 ramförordningen nr 168 ska medlemsstaterna inrätta eller utnämna de godkännandemyndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden.

Godkännandemyndigheterna ska se till att tillverkare som ansöker om typgodkännande uppfyller sina skyldigheter enligt ramförordningarna. Av artikel 6 respektive artikel 7 framgår vidare att godkännandemyndigheterna endast ska godkänna sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i den aktuella ramförordningen. Vidare framgår att godkännandemyndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som önskar utnännas har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i ramförordningen.

Som nämnts under avsnitt 5.2.3 skiljer sig denna reglering från de tidigare ramdirektiven 2003/37/EG och 2002/24/EG.

6.2.2 Marknadskontrollmyndighet

Enligt artikel 5 ramförordningen nr 167 och artikel 6 ramförordningen nr 168 ska medlemsstaterna också inrätta eller utnämna de marknadskontrollmyndigheter som är behöriga i fråga om marknadskontroll enligt förordningarna.

Ramförordningarna innehåller regler om marknadskontrollåtgärder samt hantering av produkter som utgör en allvarlig risk. Enligt ramförordningarna ska marknadskontrollmyndigheterna i tillräcklig omfattning utföra lämplig dokumentkontroll för typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. För övriga delar och annan utrustning är artikel 19.1 förordningen (EU) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 tillämplig.

Ramförordningarna är direkt tillämpliga i Sverige men det åligger Sverige som medlemsstat att utse de myndigheter som ska utföra uppgifter enligt förordningen. Att en myndighet får ett bemyndigande att utföra tillsyns- och marknadskontrolluppgifter enligt förordningen är en förutsättning för att Sverige ska fullgöra sina förpliktelser.

6.2.3 Tekniska tjänster

I och med att ramförordningarna nr 167 och nr 168 träder i kraft ändras förutsättningarna för tekniska tjänster avseende EU-typgodkännanden. Det kan även antas att samma förfarande kommer att finnas med i den kommande EU-ramförordningen för motorfordon, vilken förväntas ersätta ramdirektivet 2007/46/EG.

Såväl enligt ramförordningarna nr 167 och nr 168 som gällande nationell lagstiftning ska en teknisk tjänst vara kompetent och lämplig för verksamheten – detta ska fastställas i en bedömningsrapport. Därefter ska den tekniska tjänsten anmälas till Europeiska kommissionen.

Ramförordningarna ställer inget krav på ackreditering, såvida det inte rör sig om en tillverkare som vill agera som teknisk tjänst.

Enligt artikel 62 ramförordningen nr 167 och artikel 66 ramförordningen nr 168 ska den utnämmande godkännandemyndigheten upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som vill bli utnämnd har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i förordningen och de delegerade akter som antagits enligt förordningen. En skillnad mellan ramdirektivet 2007/46/EG och ramförordningarna nr 167 och nr 168 är att begreppet ”behörig myndighet” i fråga om upprättande av bedömningsrapporter inte finns i de nya ramförordningarna. I stället anges bland annat att det är godkännandemyndigheten som ska upprätta bedömningsrapporten.

Detta förfarande skiljer sig således, som redovisats under avsnitt 5.2.3., från förfarandet i 7 kap. 6 § fordonsförordningen (2009:211), som reglerar en del av den roll som Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, har i fråga om anmälan av tekniska tjänster.

6.2.4 Sanktioner

Enligt artikel 72 ramförordningen nr 167 och artikel 76 ramförordningen nr 168 ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer vid överträdelser av respektive förordning och de delegerade akter eller genomförandeakter som antas enligt förordningarna. Medlemsstaterna ska vidare vidta nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna

tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Av artikel 72 och artikel 76 följer således en skyldighet för Sverige att fastställa sanktioner för vissa aktörer. I artikel 72 punkten 2 ramförordningen nr 167 respektive i artikel 76 punkten 2 ramförordningen nr 168 anges vilka överträdelse som bland annat ska medföra sanktioner. Det utesluts således inte att även andra överträdelse ska kunna leda till sanktioner. Det finns dock endast övergripande krav vad gäller typen av sanktioner.

6.3 Särskilda regleringar – ramförordningen nr 167

6.3.1 Ny fordonskategori

Enligt ramförordningen nr 167 blir det möjligt att godkänna hjultraktorer konstruerade för hastigheter över 40 kilometer i timmen, så kallade traktor b. På motsvarande sätt kan släpvagnar avsedda att dras av traktor godkännas för en hastighet över 40 kilometer i timmen. I och med den högre hastigheten förväntas dessa snabbare traktorer ge ett bredare användningsområde för jordbruksnäringen. Användningen ger ökad tillgänglighet för bland annat jord- och skogsbrukare med utspridda ägor och skogsskiften. Transporter som i dag kräver att jord- och skogsbrukare har både en traditionell traktor och en lastbil för att klara av vissa typer av godstransporter (till exempel för att hämta utsäde) kommer att kunna genomföras med bara ett fordon – en snabbare traktor.

Med gällande svenska trafikregler skulle en traktor b komma att få framföras i den högsta hastighet som gäller för vägen eller i terrängen. Det gäller även för traktorer med en eller flera släpvagnar tillkopplade. Traktor b kommer dock inte att få framföras på motorväg eller motortrafikled i Sverige, eftersom endast fordon som betecknas som motorfordon i enlighet med lagen om vägtrafikdefinitioner får föras in på dessa vägar.

6.4 Särskilda regleringar – ramförordningen nr 168

6.4.1 Nya fordonskategorier

Ramförordningen nr 168 ska tillämpas på de fordonskategorier som framgår av artikel 4. Kategorin L1e avser *lätta tvåhjuliga motordrivna fordon* (light two-wheel powered vehicle). Till denna kategori finns två underkategorier: L1eA-fordon, Motordriven cykel, eller även motoriserad cykel, (powered cycle), och L1eB-fordon, Tvåhjulig moped (two-wheel moped). Den ”motoriserade cykeln” är en ny företeelse för Sverige.

En väsentlig skillnad mellan ramförordningen nr 168 och det tidigare direktivet 2002/24/EG är dock att ramförordningen omfattar möjlighet att typgodkänna en motoriserad cykel med en motoreffekt av högst 1 kilowatt. Framdrivningen får vara såväl en elmotor som en för-

bränningsmotor. Motorns effekt ska stängas av när fordonet når en hastighet av 25 kilometer i timmen.

Många länder i EU/EES området har redan motoriserade cyklar med starkare motorer, dvs. över 250 watt, än vad Sverige har. För den kategori som i ramförordningen nr 168 betecknas L1e-A, Motoriserad cykel finns det i dag olika reglering avseende användarvillkor. I avsnitt 7 finns en kort översikt över vad som gäller i några andra europeiska länder.

Inom kategorin L6e *Lätt fyrhjuling* finns vidare en ny underkategori kallad L6e-A, *Lätt fyrhjuling med karosseri*, med samma vikt-begränsningar, men inom vilken nettoeffekten eller effekten av kontinuerlig drift får uppgå till 6 kilowatt i stället för 4 kilowatt för övriga fordon i kategorin. En förutsättning för kategorin L6e-A, och därmed den högre effekten, är att fordonet har ett inneslutet förar- och passagerarutrymme, dvs. ett karosseri, tillgängligt genom högst tre dörrar. Fordon som godkänns inom kategorin har således samma begränsningar vad gäller vikt och konstruktiv hastighet som övriga mopeder och lätta fyrhjulingar men får ha en motor med något högre effekt.

6.4.2 Vikt och effekt på vissa två-, tre- och fyrhjuliga motorfordon

Kategorierna för typgodkännande av två-, tre- och fyrhjuliga fordon i ramförordningen nr 168 avviker i vissa fall från nationell lagstiftning. Bland annat har det tillkommit krav på mått och vikt vid klassificeringen för vissa kategorier av fordon, vilket inte överensstämmer med vad som följer av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Ändrade viktbegrepp

Det tidigare ramdirektivet 2002/24/EG reglerade typgodkännande i kategorin L, som omfattar samtliga två- och trehjuliga motorfordon som är avsedda för vägtrafik samt komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon. Ramdirektivet var också tillämpligt på vissa fyrhjuliga fordon, artikel 1.3. Dessa fyrhjulingar skulle uppfylla de tekniska kraven för trehjuliga mopeder respektive trehjuliga motorcyklar. Direktivet var bland annat tillämpligt på fyrhjulingar vars massa (vikt) utan last, exklusive batteri för ett eldrivet fordon, är högst 400 kilogram (550 kilogram för transportfordon – ”vehicles intended for carrying goods”). Definitionen av fyrhjuliga motorfordon som är motorcyklar enligt lagen om vägtrafikdefinitioner stämmer överens med viktgränserna för typgodkännande av fyrhjuliga fordon enligt ramdirektivet. Även viktgränserna för tre- och fyrhjuliga mopeder enligt definitionerna i lagen om vägtrafikdefinitioner överensstämmer vad gäller vikter med kategorierna för typgodkännande enligt ramdirektivet.

I ramdirektivet används viktbegreppet *massa utan last* för klassificering. Begreppet finns definierat i direktiv 93/93/EEG⁹, som också upphävs genom ramförordningen nr 168. I ramförordningen används för klassificering i stället begreppet *vikt i körklart skick*. Av artikel 5 framgår hur man fastställer vikten i körklart skick. Den avgörande skillnaden mellan massa utan last och vikt i körklart skick är att vikten i körklart skick, förutom massan utan last, även omfattar 90 % bränsle och den standardutrustning som fordonet normalt sett levereras med. Vikt i körklart skick är således närmare det vi nationellt kallat tjänstevikt.

Ändrade vikt- och effektgränser

I likhet med ramdirektivet 2002/24/EG möjliggör ramförordningen nr 168 typgodkännande i kategori L av vissa fyrhjulinga fordon, som i förordningen kallas lätta och tunga fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar på väg, tunga terränggående fyrhjulingar samt tunga fyrhjulingar med karosseri avsedda för gods- respektive personbefordran. Liksom i ramdirektivet 2002/24/EG anger ramförordning nr 168 en gräns, angiven i vikt i körklart skick, för att vissa fyrhjulinga motorfordon ska kunna klassificeras inom kategori L.

Kategorin L2e Trehjulig moped enligt ramdirektivet stämmer överens med vår nationella definition av trehjuling moped. Ramförordningen nr 168 inför dock en begränsning av vikten i körklart skick för kategorin L2e Trehjulig moped till 270 kilogram, vilken inte finns i vår nuvarande nationella lagstiftning. För kategorin L2e Trehjulig moped finns samma begränsning till högst 500 kubikcentimeter slagvolym för motorer med kompressionständer (i huvudsak dieseldrivna motorer).

För kategorin L5e Motoriserad trehjuling, vars vikt- och effektbegränsningar nationellt motsvaras av trehjuling motorcykel, införs också en viktbe­gränsning som inte finns i ramdirektivet. För att kategoriseras som motoriserad trehjuling får vikten i körklart skick uppgå till högst 1 000 kilogram.

Även inom kategorin L6e Lätt fyrhjuling är de ändrade viktgränserna av betydelse. Viktgränserna enligt det tidigare ramdirektivet, angivna som massa utan last, stämmer överens med vad vi nationellt definierat som fyrhjuling moped. Genom ramförordningen nr 168 ändras viktgränsen från 350 kilogram massa utan last till 425 kilogram vikt i körklart skick. Till skillnad från ramdirektivet finns vidare i kategorin L6e Lätt fyrhjuling en begränsning av slagvolymen på motorer med kompressions­ständer till 500 kubikcentimeter.

I kategorin L7e Tung fyrhjuling anges att vikten i *körklart skick* ska understiga 450 kilogram för passagerarbefordran och 600 kilogram för gods­befordran, jfr ovan. Viktgränserna är således högre än i ramdirektivet, inte enbart på grund av det ändrade viktbegreppet.

⁹ Rådets direktiv 93/93/EEG av den 29 oktober 1993 om två- och trehjulinga motorfordons vikt och dimensioner.

7 Internationell jämförelse

7.1 Behörighet att köra traktor i några andra länder

I de flesta länder i EU/EES-området finns det redan traktorer som får köras i högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Flertalet länder har en åldersgräns på 18 år för de snabbare traktorerna. Vissa har speciella trafiktraktorkort medan andra tillåter den som har lägst B-körkort att köra dessa fordon. Några få länder har samma krav oavsett traktorernas hastighet. Nedan följer några exempel.

Danmark

Det är tillåtet att ta körkort för traktor vid 16 års ålder. Körkort klass B berättigar också körkortshavaren att köra traktor. En traktor får inte köras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen på väg. Danmark förefaller inte ha några planer på förändringar av nuvarande regler med anledning av ramförordningen.

Finland

I Finland finns en s.k. trafiktraktor som kan köras i en högre hastighet än 40 kilometer i timmen dock högst 50 kilometer i timmen. För att få framföra ett sådant fordon ska man ha LT-körkort som är ett särskilt körkort för just trafiktraktorer. Ett LT-körkort kräver att man fyllt 18 år, har avlagt ett teoriprov för fordonskategorin och utfört ett manöverprov. Det finns inga krav på någon obligatorisk förarutbildning.

Trafiktraktor definieras som en lastbärande traktor med hydraulisk ledningsstyrning som är avsedd för godstransporter. Den högsta konstruktiva hastigheten för en trafiktraktor är 50 kilometer i timmen och tekniska krav begränsar fordonskombinationens massa. Yrkeskompetens för lastbilsförare (utbildning 140 timmar och fortbildning 35 timmar) tillämpas på förare av trafiktraktorer vid andra transporter än lantbruks-transporter. Kategorierna C1 och C innehåller kategori LT.

Norge

I Norge har behovet av effektiva transporter mellan jordbruksegendomar ökat och således även behovet av traktorer som kan köras upp till en hastighet av 50 kilometer i timmen. Det finns flera tusen traktorer inom lantbruket som är konstruerade för högre hastigheter än 40 kilometer i timmen. Stora traktorer som går snabbare än 40 kilometer i timmen klassificeras som T5 traktorer och för att få köra en sådan krävdes tidigare behörighet för C eller CE vilket upplevdes som både dyrt och tidskrävande. Den 1 september 2014 infördes därför nya regler, vilket innebär att alla som har tagit körkort efter den 1 januari 2005 ska ha CE behörighet för att få köra traktor över 50 kilometer i timmen med släpvagn alternativt gå en kompletterande kurs (50-lappen). Detta är nationella föreskrifter i Norge.

Belgien

Förare födda före den 1 oktober 1982 behöver inte ha körkort för att köra traktor, oavsett hastighet. Förare som är födda efter den 1 oktober 1982 ska ha ett nationellt körkort klass G (eller lägst B). Om traktorn inte ska köras för jordbruksprodukter krävs minst B-behörighet (beroende av vikt på traktor eller släp). Utländska medborgare är undantagna från krav på körkort klass G.

Bulgarien

Föraren måste ha uppnått en ålder av 18 år för att få köra traktor.

Kroatien

Samma krav gäller oavsett traktor. Lägsta ålder för att ta ett traktor-körkort, klass F, är 16 år.

Storbritannien

I Storbritannien är T5 traktorer tillåtna och får köras upp till 64 kilometer i timmen under förutsättning att de är utrustade med ABS-broms, däck som inte sliter på vägen och oberoende fjädring (independent suspension). Har traktorn släpvagn ska den ha däck som är lämpliga för hastigheten.

Jordbrukstraktorer används främst för att köra utanför allmänna vägar på jordbruksegendomar. Eftersom åkrar/fält många gånger korsar allmänna vägar har man beslutat om ett särskilt körkort för dessa fordon. Kategori F är den nationella körkortsklassen för en jordbruks- eller skogstraktor. En jordbruks- eller skogstraktor definieras som ett fordon som främst används utanför allmänna vägar för jordbruk eller skogsbruk. B-körkort ger också rätt att köra traktorer, oavsett hastighet.

”Full Category f” ger behörighet att bogsera ett fordon eller en trailer av fri storlek, men det får endast fraktas sådant som härrör från jordbruks- och/eller skogsbruksproduktion. En förare som fraktar annan typ av gods kan bara göra detta med ett lämpligt körkort baserat på fordonets vikt.

För att erhålla ett ”full category f” körkort krävs ett körprov för bil eller traktor. Minimiåldern för att få köra en jordbrukstraktor på väg är 16 år för fordon som har en begränsad bredd (2,45 meter för traktorn och släpfordon högst 2,45 meter breda med två hjul eller fyra hjul tätt ihop) och 17 år övriga fall.

Storbritannien diskuterar just nu att höja högsta tillåtna vikt på traktortransporter från 18,29 och 24,39 ton till 21 och 31 ton. Det skulle ge lantbrukaren möjlighet att transportera mer produkter samtidigt och på så sätt bättre motsvara ett modernt jordbruk. Samtidigt undersöks också möjligheterna att tillåta vanliga traktorer att köra i en hastighet av 40 kilometer i timmen (25 mph) att jämföra med nuvarande 32 kilometer i timmen (20 mph) i linje med EU-regler. Inga beslut har tagits ännu.

Tyskland

I Tyskland får man köra traktor som går i högst 40 kilometer i timmen när man fyllt 16 år och en traktor som går i 60 kilometer i timmen när man fyllt 18 år. För att få köra i högst 40 kilometer i timmen ska man genomgå en teoretisk och praktisk utbildning som avslutas med ett teoretiskt prov. Samma gäller för den som ska köra traktorer över 40 kilometer i timmen men då ingår också ett praktiskt prov. Inga förändringar i lagstiftningen planeras med anledning av ramförordningen.

Österrike

I Österrike kan man ta körkort (nationellt körkort kategori F) för traktor när man fyllt 16 år med vissa begränsningar. Från att man fyllt 18 år får man köra en traktor som högst går i 50 kilometer i timmen. Inga förändringar i lagstiftningen planeras.

Luxemburg

Minimiålder för att köra en traktor i högst 40 kilometer i timmen är 16 år och tills man fyller 18 år får man bara köra på en omkrets av 15 kilometer från jordbruket. Det krävs antingen körkort B eller nationellt körkort klass F. När man fyllt 18 år får man, under förutsättning att man har körkort enligt ovan, köra en traktor med en hastighet över 40 kilometer i timmen.

Malta

Malta gör skillnad mellan olika traktorer men inte baserat på hastighet utan på vikt. För att få köra en traktorkombination måste föraren vara minst 18 år samt ha genomgått ett teoretiskt och praktiskt prov.

Lettland

Det finns ett speciellt körkort för förare av jordbrukstraktorer. Körkortet ska vara anpassat för den typ av traktor man kör.

7.2 Synen på och reglerna för motoriserad cykel och tvåhjulig moped – sammandrag

Många länder i EU/EES området har redan motoriserade fordon, klassificerade som cyklar, med starkare motorer än vad Sverige har, dvs. med en motoreffekt över 250 watt. För kategori L1e-A, motoriserad cykel, varierar regleringen mellan olika europeiska länder. I en del länder ställs krav på registrering och cykelhjälm, andra länder har liknande krav som för moped medan några få länder inte har några särskilda krav.

För kategori L1e-B, tvåhjulig moped, är tendenserna i europeiska länder att ställa krav på körkort eller förarbevis, trafikförsäkring samt en

minimiålder på 16 år. Vanligtvis ställs inga krav på skyddshjälm/mopedhjälm eftersom en sådan uppfattas som för tung och för varm för dessa lätta fordon.

Det pågår ett liknande arbete i andra EU/EES länder som det som nu sker i Sverige, dvs. man diskuterar och överväger vilka krav som eventuellt ska ställas på de nya fordonen. Nedan återges några exempel på regleringen i olika länder.

Finland har liknande regler för ”moped med låg effekt” som Sverige har för moped klass II. En ”moped med låg effekt” i Finland får ha en motoreffekt om högst 1 kilowatt och framförs i högst 25 kilometer i timmen. I likhet med i Sverige diskuteras i Finland om den motoriserade cykeln, kategori L1e-A, kan klassificeras som en ”moped med låg effekt” eller om den ska klassificeras som cykel. I Finland finns krav på skyddshjälm för cyklister och cykelpassagerare. I Norge är L1e-A fordon i dag klassificerade som moped. Till skillnad från många andra europeiska länder har inte Norge lättnader i användarvillkoren för de långsammare mopederna, ”trege mopeder”. Enligt nuvarande regler i Danmark kan en cykel vara utrustad med en elektrisk motor men inte med andra typer av motorer. Högsta motoreffekt är 250 watt och motorn ska bara ge kraft upp till en hastighet av 25 kilometer i timmen.

I Nederländerna ställs inga särskilda krav på förare av pedalassisterande cyklar i dag. Detsamma gäller i Belgien om motorn slutar assistera vid en hastighet av 25 kilometer i timmen.

Om man är 14 år eller äldre i Storbritannien behöver man inte körkort för att cykla med en elcykel under vissa förutsättningar. Den behöver inte vara registrerad, försäkrad eller skattad. Elcykeln ska ha pedaler som går att använda, motorn ska inte ha en motoreffekt över 200 watt och den elektriska motorn ska inte driva cykeln i hastigheter över 25 kilometer i timmen. Andra elektriska cyklar med högre effekt och med assistans upp till en högre hastighet måste vara registrerade och skattade. För dessa cyklar krävs att föraren har körkort, bär hjälm, ”crash helmet”, samt att fordonet är typgodkänt. För en cykel med en elektrisk motor vars motoreffekt inte överstiger 600 watt i Österrike och med en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen ställs inga särskilda krav. Fordon med en högre motoreffekt kräver körkort klass AM. I Luxemburg finns två varianter av elcyklar/mopeder i dag. För cyklar som assisterar i hastigheter upp till 25 kilometer i timmen ställs inga särskilda krav utöver att cykeln måste vara registrerad. För cyklar som assisterar i hastigheter upp till 45 kilometer i timmen krävs att föraren innehar ett körkort för kategori AM.

I Tyskland registreras tvåhjulig moped, L1e-B, i dag som ”Leichtmofa”, vilket motsvarar Sveriges moped klass II. Den tyska tolkningen innebär att kravet ”konstruktiv hastighet på högst 25 kilometer i timmen” är uppfyllt med ett gashandtag som är aktivt endast upp till 20 kilometer i timmen, fastän man får hjälp av motorn upp till 45 kilometer i timmen. I Tyskland ställs krav om åldergräns (15 år), förarbevis samt trafikförsäkring. Fordonet får framföras på cykelbana om det är uttryckligen tillåtet.

I Schweiz finns två kategorier som påminner om L1e-fordonen. Det lättaste fordonet benämns ”pedelec” och har en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen samt en motoreffekt på högst 500 watt. Det

fordonet får användas från 14 års ålder med körkort och från 16 års ålder utan körkort. Den andra kategorin kallas för ”s-pedelec” där högsta motoreffekt är 1 000 watt och högsta assisterande hastighet är 45 kilometer i timmen. För kategorin ”s-pedelec” krävs cykelhjälm, minimiålder är 14 år och trafikförsäkring samt körkort klass M krävs (oavsett ålder). Cykelväg får användas för båda fordonen.

8 Överväganden och förslag

8.1 Allmänt om verkställande av ramförordningarna

Regeringens förslag: Kompletterande bestämmelser till ramförordningarna nr 167 och nr 168 och följdändringar i fråga om typgodkännande, marknads kontroll, fordonsbeteckningar, behörighetskrav och överlast ska föras in i fordonslagen, körkortslagen, lagen om vägtrafikregister, lagen om vägtrafikdefinitioner och lagen om överlastavgift.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: *Kommerskollegium* bedömer att promemorians förslag inte i sin helhet kan undantas från anmälningsplikt enligt anmälningsdirektivet 98/34/EG. Kollegiets bedömning är att förslaget vad gäller hastighetsbegränsningar och användningskrav för traktor b i bland annat trafikförordningen kan behöva anmälas till kommissionen.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordonens förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: *Göta hovrätt* menar att det är förvirrande med två begrepp med samma innebörd i författningstext; man borde kanske utmönstra begreppen EG- och EU-typgodkännande ur lagstiftningen och enbart använda formuleringen ”typgodkännande i enlighet med EUrättsakter” alternativt ersätta ”EG-typgodkännande” med ”EU-typgodkännande”. *Kommerskollegium* bedömer att promemorians förslag inte i sin helhet kan undantas från anmälningsplikt enligt anmälningsdirektivet 98/34/EG. Kollegiets bedömning är att förslaget om ändringar i trafikförordningen rörande hjälmkrav för cyklar, mopeder och motorcyklar kan behöva anmälas till kommissionen.

Skälen för regeringens förslag: En EU-förordning är, i enlighet med artikel 288 andra stycket i fördraget om Europeiska unionens funktions sätt, till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater. EU-förordningen ska tillämpas av domstolar och myndigheter i medlemsstaterna som direkt gällande rätt och kan åberopas av enskilda.

En EU-förordning får inte införlivas eller transformeras till nationell rätt och medlemsstaterna får inte utfärda bestämmelser i sådana frågor som regleras i förordningen. Det förekommer dock att EU-

förordningarna innehåller bestämmelser av direktivliknande karaktär som innebär en uppmaning till medlemsstaterna att anta nationella bestämmelser i vissa frågor. Ändringar i nationell rätt blir också nödvändiga om de nationella bestämmelserna strider mot förordningen.

En EU-förordning hindrar inte att en medlemsstat inför regler av verkställande karaktär, bland annat för att bestämmelserna ska kunna fungera i verkligheten. Exempelvis kan det behövas nationella regler om vilken myndighet som ska ansvara för tillämpningen av förordningens bestämmelser. Medlemsstaterna är vidare skyldiga att se till att det finns bestämmelser som gör att en EU-förordning kan tillämpas i praktiken och få effektivt genomslag. I detta syfte kan det t.ex. behöva införas administrativa och processuella regler.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, ramförordningen nr 167, och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, ramförordningen nr 168, är således bindande och direkt tillämpliga i Sverige. Enligt ramförordningarna ska dock medlemsstaterna bland annat inrätta eller utnämna myndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och marknadskontroll. I detta kapitel lämnas förslag på de ändringar och kompletteringar som behövs i svensk lagstiftning.

I Sverige är det vanligt att de kompletterande bestämmelserna införs i en ny förordning eller, i vissa fall, en ny lag. Fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) innehåller bestämmelser om typgodkännande som bland annat bygger på tre EG-direktiv, se avsnitt 5.2. Ramförordningarna nr 167 och nr 168 ersätter två av direktiven. Det tredje direktivet, ramdirektivet 2007/46/EG, gäller dock fortfarande och ska tillämpas parallellt med de nya ramförordningarna. Det innebär att ändringar måste göras i såväl fordonslagen som fordonsförordningen.

Regeringen delar uppfattningarna i respektive promemoria och anser det lämpligt att de kompletterande bestämmelserna förs in i fordonslagen, och i förekommande fall i fordonsförordningen, i stället för i ny författning. Regeringen föreslår att det införs ett nytt stycke i 1 kap. 1 § fordonslagen där det anges att lagen innehåller bestämmelser som kompletterar de båda ramförordningarna.

I flera författningar på fordonsområdet finns vidare hänvisningar till EG-rätt och tidigare EG-direktiv. Enligt artikel 1 i det ändrade EU-fördraget har Europeiska unionen numera ersatt Europeiska gemenskapen. Regeringen delar bedömningen i respektive promemoria att begreppet "EG-rätt" generellt bör ersättas med "EU-rätt". I en del av paragraferna behöver således hänvisningen till EG-rätt bytas mot en hänvisning till EU-rätt. Så är fallet i 2 a § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Likaså bör ordet "EG-typgodkännande" bytas ut mot det numera mer rättvisande "typgodkännande" i enlighet med EU-rättsakter på området" i 2 kap. 4 a § fordonslagen.

I gällande rätt finns fordonsdefinitioner som hänvisar till äldre EG-direktiv och bestämmelser om typgodkännanden som skett enligt tidigare EG-direktiv. Eftersom såväl fordonsdefinitionerna som typgodkännandena fortfarande är giltiga måste de behållas. Regeringen föreslår dock, i motsats till vad som sägs i promemoriorna att de aktuella para-

graferna bör ändras till bestämmelser om fordonsdefinitioner och typgodkännanden i enlighet med EU-rättsakter på området. I 2 kap. 2 § fordonslagen bör därför anges i stället att ett typgodkännande numera kan ske i enlighet med EU-rättsakter på området. Regeringen instämmer i *Göta hovrätts* synpunkt att användningen av två liknande begrepp kan verka förvirrande.

Utöver följdändringarna i fordonslagen behöver även ändringar i fråga om fordonsbeteckningar, behörighetskrav och överlast göras i lagen (1972:435) om överlastavgift, körkortslagen (1998:488), lagen (2001:558) om vägtrafikregister och lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Regeringen är införstådd med kraven att vissa bestämmelser ska anmälas till EU-kommissionen. De delar av respektive promemorias förslag som eventuellt kan behöva anmälas är, enligt regeringens bedömning, inte föremål för denna lagrådsremiss. Denna fråga får hanteras i det fortsatta författningsarbetet.

8.2 Nya fordonsbeteckningar

Regeringens förslag: Lagen om vägtrafikdefinitioner ska kompletteras med två nya fordonskategorier, traktor a och traktor b. De nuvarande beteckningarna traktor klass I och klass II ska byta namn till traktor skatteklass I respektive traktor skatteklass II.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinleverantörerna och Lantmännen maskin AB (ALF)* tillstyrker förslaget. *Trafikverket* föreslår att det ska införas en minimivikt på traktor b.

Skälen för regeringens förslag: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, ramförordningen nr 167, skapar en möjlighet att EU-typgodkänna traktorer som är konstruerade för en högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Med nuvarande lydelse av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner omfattas inte den typen av motor drivna fordon av beteckningen/definitionen av traktorer.

Under förutsättning att ett sådant fordon registreras med stöd av ett godkännande enligt en EU-rättsakt hör dock fordonet, med tillämpning av 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner, till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. EU-typgodkända och registrerade traktorer bör därför höra till fordonslaget traktorer – oberoende av vår nuvarande definition av traktorer. Detta kan sägas innebära problem i den lagstiftning som hänvisar till de beteckningar som definieras i lagen om vägtrafikdefinitioner. Det finns därför skäl att ändra nuvarande definition av traktorer för att, i den mån det bedöms lämpligt, kunna särreglera traktorer som är konstruerade för maximalt 40 kilometer i timmen från traktorer som är konstruerade för en högre hastighet. Regleringen av de svenska definitionerna på fordonsområdet bör så långt möjligt stämma överens med de definitioner som

finns i EU:s lagstiftning på området. Även detta utgör anledning att ändra definitionen av ”traktor” utifrån ramförordningen.

Av artikel 4 ramförordningen nr 167 framgår att *fordonskategorin T* avser traktorer med hjul. Till traktor kategori T finns det ett flertal underkategorier: kategori T 1, T 2 osv. Traktorer som är konstruerade för en hastighet på högst 40 kilometer i timmen markeras därutöver med ett ”a” och traktorer som är konstruerade för en hastighet på mer än 40 kilometer i timmen med ett ”b”.

Regeringen instämmer i promemorians förslag att samma markering ska användas i lagen om vägtrafikdefinitioner och att traktorer ska kunna delas in i beteckningarna *traktor a* respektive *traktor b*. *Trafikverket* har föreslagit en minimivikt för traktor b. En nedre viktgräns är dock inte möjlig eftersom ramförordningen nr 167 inte medger en sådan nationell begränsning av vikten.

De nuvarande beteckningarna traktor klass I och traktor klass II föreslås vidare ändras till traktor skatteklass I respektive skatteklass II för att få en närmare koppling till att klassificeringen avser skatt. Regeringen delar synpunkterna i promemorian. Ändringar föreslås i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Följdändringar föreslås också göras i 12 och 13 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

8.3 Ändrad betydelse av vissa fordonsbeteckningar

Regeringens förslag: Betydelsen av fordonskategorin cykel i lagen om vägtrafikdefinitioner ska ändras så, att en begränsning avseende motoreffekten på mindre eldrivna fordon införs i vissa fall. Samtidigt ska betydelsen av fordonskategorin moped klass II i lagen om vägtrafikdefinitioner kompletteras så, att en moped som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och är konstruerat för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen också ska klassificeras som en moped klass II.

Vidare ska betydelsen av cykel följdändras så att fordon som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning och fordon som är självbalanserande inte omfattas av denna effektbegränsning. Någon ändring av den maximala hastigheten föreslås inte.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingars förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Polismyndigheten* ställer sig positiv till flera av förslagen i promemorian men påpekar att det nu blir ytterligare en fordonstyp som polisen ute på gatan får svårt att bedöma fordonsklass på. Myndigheten pekar också på svårigheterna vid bevisföring avseende brott enligt 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott om någon åker på en elcykel som typats som moped klass II men där batteriet tagit slut och fordonet framdrivs med tramporna. *Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* konstaterar att en enskild polisman kan komma att ha svårt att snabbt avgöra vilket fordon det handlar om vid en kontroll. *Trafikanalys* menar att man bör överväga att införa en reglering

även av fordonens mått med hänsyn till omkörningsmöjligheterna. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svensk Försäkring* avstyrker förslaget att klassificera det nya cykelliknande fordonet (L1eA-fordon, motoriserad cykel) som moped klass II. De båda remissinstanserna påpekar att det uppstår gränsdragningsproblem beträffande den nya motoriserade cykeln (L1e-A) och de motorförsedda cyklar som även fortsättningsvis ska klassificeras som cykel. *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svensk Försäkring* anser att registrerings- och försäkringsplikten så långt det är möjligt bör samordnas. De båda remissinstanserna pekar också på svårigheterna att identifiera stulna mopeder klass II.

Skälen för regeringens förslag: Som redogjorts för i avsnitt 6.4 ska ramförordningen nr 168 tillämpas på bland annat fordonskategorin L1e som avser lätta tvåhjuliga motordrivna fordon. Kategorin har två underkategorier: L1eA-fordon, Motordriven, eller Motoriserad, cykel, och L1eB-fordon, Tvåhjulig moped. Den motoriserade cykeln får ha en starkare motor än vad som är tillåtet enligt svensk lag i dag, upp till 1 kilowatt mot tidigare 250 watt. Fordon i kategorin L1e-A är således en ny företeelse för Sverige.

Ett mindre fordon med motor klassificeras enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som en cykel endast under vissa förutsättningar. Fordonet ska antingen vara eldrivet, *utan* tramp- eller vevanordning, vara

- a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
- b. inrättat för att föras av den åkande, och
- c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen, eller vara eldrivet *med* en tramp- eller vevanordning om elmotorn
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
 - c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

En ändring av definitionen cykel i lagen om vägtrafikdefinitioner gjordes för att fordon utan tramp- eller vevanordning, huvudsakligen inrättade för befordran av en person, inrättade för att föras av den åkande och konstruerade för en högsta hastighet om 20 kilometer i timmen skulle kunna användas i trafik, prop. 2009/10:198 Några körkorts- och fordonfrågor. Som cykel klassificeras därmed exempelvis eldrivna rullstolar, tvåhjuliga balansfordon och elskotrar. Den särskilda punkten som reglerade rullstolar behövdes då inte och togs därför bort.

Den förändring av definitionen cykel som tillkom genom prop. 2009/10:198 öppnade upp för elektrifierade fordon även utan trampor med en maxhastighet på 20 kilometer i timmen men med en högre motoreffekt än 250 watt. På den svenska marknaden finns det därför fordon som ser ut som elmopeder men som inte uppfyller de krav som finns för mopeder utan motsvarar den nuvarande cykeldefinitionen. Dessa fordon får därför köras av personer under 15 år som saknar tillräckliga färdigheter i att hantera ett fordon med så stark motor och inte heller har tillräcklig kunskap om de regler som gäller i trafiken.

I prop. 2009/10:198 s. 24 anförde regeringen:

”Det finns ett uppenbart behov av s.k. förflyttningsfordon: de används som alternativ till cykel, moped, bil eller allmänna kommunikationsmedel och kan vara till hjälp för personer som har svårt att gå längre

sträckor. Särskilt för äldre personer kan dessa fordon ha stor betydelse genom att de kan användas för förflyttningar i närområdet och därmed minska behovet av hjälp vid utomhusvistelser, inköp m.m. På sikt skulle fordonen eventuellt kunna minska behovet av färdtjänst. Fordonen kan därmed få en liknande användning som rullstolar men inte bli klassificerade som medicintekniska produkter. Det finns också ett önskemål om att s.k. balansfordon ska kunna användas i trafik. Nu gällande bestämmelser är inte utformade med tanke på dessa nya typer av fordon och det finns därför ett behov av att revidera bestämmelserna.”

Inriktningen i propositionen är fortfarande aktuell. Regeringen har en tydlig ambition att öka cyklandet. Ett ökat cyklande ger även positiva effekter på folkhälsan och är en viktig del av lösningen för att hantera trängseln i storstäderna. Under många decennier har infrastrukturen i stor utsträckning utformats utifrån bilismens behov och krav. Cyklister och fotgängare har fått gemensamma ytor att dela på, som om de har samma behov och krav. Cykling tar nu i större utsträckning sin plats i transportsystemet och ses ofta som ett eget transportsätt med specifika behov i infrastrukturen. Det finns också en tydlig trend i Kina och Europa som visar en ökad försäljning och användning av motoriserade cyklar. Den är så pass tydlig att användningen av sådana fordon med stor säkerhet också kommer att öka i Sverige och därmed också öka cyklandet. Om man förutsätter att fordonet bidrar till ett ökat cyklande kommer fordonet också att bidra till en ökad hälsa genom att det underlättar cyklandet men ändå ger motion, vilket ger hälsovinster enligt flera studier. Dessutom kommer elcykeln att underlätta för personer att pendla längre sträckor. Den motoriserade cykeln kräver mindre muskelkraft och ger en högre hastighet vilket visar sig i att man transporterar sig längre sträckor jämfört med en vanlig cykel. Dessa fordon attraherar också den äldre generationen, vilket gör det möjligt att transportera sig på ett miljövänligt sätt och samtidigt få motion.

Samtidigt utgör den motoriserade cykeln ett potentiellt trafiksäkerhetsproblem. Den kan framföras i högre hastigheter och väger mer än en vanlig cykel, vilket kommer att medföra problem, såväl för ”cyklisten” som för medtrafikanterna. Den motoriserade cykeln kommer att bidra med en ökad rörelseenergi i transportsystemet vilket medför högre risker, både för olyckor och för skador. Speciellt problematiskt blir detta eftersom det nya fordonet förväntas attrahera den äldre generationen som redan är en utsatt grupp som oskyddade trafikanter. Den olyckstyp som förs fram som det stora problemet, både för den som cyklar på en vanlig och den som cyklar på en motoriserad cykel, är singelolyckan.

Trivector Traffic genomförde under tiden den 1 september 2013 – den 15 september 2014 på uppdrag av Trafikverket, en studie av trafiksäkerhetsaspekter av en ökad användning av elcyklar i Sverige, Rapport 2014:50. I rapporten sägs sammanfattningsvis bland annat följande:

”Enligt bedömningen i denna rapport, kommer troligtvis antalet olyckor och även antalet olyckor med allvarliga konsekvenser, öka på grund av ökad elcykelanvändning i Sverige. Detta är dels på grund av ökad exponering, högre hastigheter, flera äldre cyklister, felaktiga förväntningar bland övriga trafikantgrupper (elcyklister ser ut som vanliga

cyklister men hastigheten kan vara högre), överflyttning från bil till elcykel samt flera olyckor under en invänjningsfas. Risken att råka ut för en olycka med allvarlig skada är troligtvis generellt högre än vid vanlig cykling. För de äldre elcyklisterna (50 år och framförallt 75 år eller äldre) är olycksrisken högre än för den genomsnittliga cyklisten och konsekvenserna av olyckorna allvarligare.

Om man ser till olika olyckstyper, är det troligt att kollisioner mellan elcyklister och cyklister respektive fotgängare blir vanligare och ger allvarligare skador än vid vanlig cykling, eftersom elcykling bidrar till större hastighetsskillnader på gång- och cykelvägnätet. Samtidigt kommer den vanligaste orsaken till allvarlig skada för elcyklister troligtvis vara singelolycka liksom vid vanlig cykling, eftersom dessa olyckor i dag är så dominerande.”

Regeringen har tidigare yttrat i prop. 2009/10:198 s. 25:

”Eftersom de nya balansfordonen, och som tidigare elrullstolar etc., ska betraktas som cyklar föreslås inte några krav på förarbevis, nedre åldersgräns eller allmänt krav på hjälm för framförande av denna typ av fordon. Av samma skäl avser regeringen inte utreda frågan om eventuell trafikförsäkring.”

För att man fortsatt ska kunna stimulera ett ökat cyklande, oavsett om det sker utan eller med hjälp av en assisterande motor, måste man samtidigt försöka förebygga befarade allvarliga olyckor. Det har nu gått ett antal år sedan prop. 2009/10:198 kom och utvecklingen har gått betydligt snabbare än vad som kunnat förutses. Regeringen anser därför att det finns anledning att nu reglera villkoren för dessa mindre motor-drivna, motoriserade, fordon som hittills klassificerats som cyklar men som har en högre motoreffekt än vad som förväntades och vad som i dag kan anses lämpligt för en cykel. I ramförordningen nr 168 finns inget undantag för den här typen av fordon. Dessa fordon – som inte vare sig är pedalassisterade eller självbalanserande – bör därför kunna typgodkännas som tvåhjuliga mopeder. Ett fordon av kategorin L1e-A påminner i hastighet och effekt också mer om en moped klass II än om en cykel. En moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, har en motor av högst 50 kubikcentimeter och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt.

Med utgångspunkt från vad som redovisats är det logiskt att klassificera den nya motoriserade cykeln som moped klass II, i synnerhet som den också kan ha en förbränningsmotor. Fordonet blir definitionsmässigt ett motordrivet fordon och räknas även som motorfordon. När det gäller nationella användningskrav och trafikregler är dock bedömningen att elfordon med motorer svagare än 250 watt kan ha samma användningskrav och trafikregler som den vanliga cykeln och därför bör få finnas kvar i cykeldefinitionen. Betydelsen av beteckningen cykel ändras därmed så att en cykel med tramp- eller vevanordning begränsas till att ha en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt. *Trafikanalys* har föreslagit att man också ska införa en reglering av fordonens mått. Längd, bredd och höjd utgör gemensamma klassificeringsgrunder för fordon i

kategori L. Måtten finns i bilaga 1 till ramförordningen nr 168. Någon ytterligare nationell reglering är inte möjlig.

För att få föra det nya fordonet kommer det således att krävas att man ska ha fyllt 15 år och ha förarbevis för moped. Alternativ till förarbevis är traktorkort eller körkort. Den som har körkort eller traktorkort behöver inte ta ett förarbevis och undersökningar visar på att de som använder elassisterade cyklar i dag oftast är äldre. Man torde därför kunna utgå ifrån att en stor grupp av dessa har körkort med behörighet B.

Regeringen har förståelse för vad *Polismyndigheten, Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikförsäkringsföreningen och Svensk Försäkring* framfört beträffande svårigheterna att bedöma vilken fordonsklass respektive fordon hör till. Remissinstanserna menar att nuvarande moped klass II vållar praktiska problem för att de utseendemässigt är praktiskt taget omöjliga att skilja från de registreringspliktiga mopederna klass I. Regeringen instämmer i att det redan i dag kan vara svårt att skilja vissa fordon åt. Det finns en tendens att försöka få mindre fordon att ge intryck av att vara kraftfullare än de är. Genom den yttre designen på mindre motoriserade fordon försöker man ofta efterlikna större och tyngre fordon. Detta förhållande gäller såväl dagens motoriserade cyklar som mopeder: fordonen ska helst se så anslående ut som möjligt för att attrahera presumtiva köpare. Sannolikt kommer denna typ av fordon att likna varandra mer och mer. Svårigheten att bedöma fordonen kommer således att finnas oavsett hur fordonen klassificeras. Regeringen gör bedömningen att detta dilemma knappast går att komma tillrätta med genom en annan fordonsklassificering och ansluter sig därmed till promemorians förslag.

En moped klass II omfattas inte av registreringsplikt enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister, men den ska vara typgodkänd eller vara godkänd vid en mopedbesiktning.

Om fordonet omfattas av ett typgodkännande ska detta framgå av en skylt på fordonet och ett intyg om överensstämmelse, jfr avsnitt 5.2. Tidigare var det möjligt att nationellt typgodkänna mopeder, men i dag kan fordonen endast godkännas genom EU-typgodkännande eller, vad gäller enstaka fordon, vid mopedbesiktning. En moped klass II som godkänts vid en mopedbesiktning ska av besiktningsorganet tilldelas en beteckning som är specifik för det fordonet. Fordonsskatt betalas inte för moped klass II.

Mopedklassificeringen innebär vidare ett uttryckligt krav på trafikförsäkring, jfr avsnitt 5.11. Därmed finns möjligheten till trafikskadeersättning, ett försäkringsskydd som i dag saknas för cyklister. Det är här fråga om ett fordon som vid en olycka kan medföra allvarliga och kostsamma personskador. Om fordonet vid en olycka är oförsäkrat är den skadelidande berättigad till trafikskadeersättning, trots att ägaren inte betalat någon försäkringspremie. Denna ersättning utges då av Trafikförsäkringsföreningen. Som redogjorts för är regeringen införstådd med det gränsdragningsproblem som *Trafikförsäkringsföreningen* och *Svensk Försäkring* pekar på. Regeringen kan instämma i Trafikförsäkringsföreningens och Svensk Försäkrings synpunkt att registrerings- och försäkringsplikten så långt det är möjligt bör samordnas. Regeringen yttrade emellertid i propositionen 2000/01:95 Lag om vägtrafikregister, m.m. s. 59:

”De grundläggande principerna för fordonsregistreringen har gällt under lång tid och har tillsammans med de undantag som efterhand tillkommit visat sig fungera väl. Regeringen anser inte att det för närvarande finns anledning att ändra principerna för fordonsregistreringen. Inte heller är aktuellt att justera de huvudsakliga undantag från registreringsplikten som redan gäller.”

Vidare gjorde regeringen, i propositionen 2008/9:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, den bedömningen att mopeder klass II även i fortsättningen skulle få användas utan att vara registrerade i vägtrafikregistret, och yttrade s. 62 f.:

”Det är i och för sig rimligt att anta att övervakningen av mopedförare i vissa avseenden skulle underlättas genom ett krav på registrering av moped klass II. Det finns dock flera vägande skäl emot en sådan reform.

För det första kan man inte bortse från den börda för den enskilde som en administrativ påлага i form av registreringsplikt skulle innebära. Ett krav på att inställa alla befintliga mopeder för registrering skulle, förutom kostnaden för den enskilde, upplevas som ingripande och besvärligt inte minst i glesbygd. Avstånden till närmaste besiktningställe kan där vara stort. På landsbygden och mindre orter används mopeden ofta som transportmedel av etablerade och erfarna mopedister. De skäl som Vägverket och Rikspolisstyrelsen anfört som motiv till sitt förslag om registrering väger därmed inte lika tungt i dessa områden. Både i städer och i glesbygd skulle kravet att ställa in sin moped för registrering också vara en retroaktiv påлага för många personer som valt moped klass II av det skälet att det är ett enklare fordon som är omgärdat av färre regler och mindre administration.

För det andra talar mycket för att de problem som har ansetts motivera registrering kan antas minska med nu framlagda förslag. De nya behörighetskraven – kravet på körkortstillstånd för moped klass I och körkort respektive förarbevis, möjligheterna till återkallelse och varning – syftar alla till att höja trafiksäkerheten och regelefterlevnaden. Med dessa åtgärder skapas förutsättningar för ett mer ansvarsfullt beteende hos mopedister. Inte minst vetskapen att ett AM-körkort för moped klass I kan återkallas bör verka avhållande för den som t.ex. överväger att olovligen ta bort sin registreringsskylt för att i strid mot gällande regler köra sin moped klass I på cykelbana. Möjligheterna till återkallelse och varning bör kunna leda till att även problemen med trimning av mopeder, både för klass I och klass II, minskar. Det framstår som osäkert vilka ytterligare fördelar som skulle stå att vinna med en så omfattande administrativ åtgärd som registrering av alla mopeder klass II. [– – –]

Det är även värt att notera att problemen med olovlig avskyltning av mopeder är hänförliga till ägare av mopeder klass I. Det bör krävas starka skäl innan man åtgärdar regelbrott som begås av en grupp trafikanter genom en ingripande påлага av retroaktiv karaktär mot en annan grupp, dvs. ägare av mopeder klass II.

Sammantaget kan ett krav på registrering inte, med beaktande av övriga nu framlagda förslag, antas ha sådan trafiksäkerhetshöjande effekt att fördelarna skulle överväga de nyss redovisade nackdelarna. Något sådant krav bör därför inte införas.”

Regeringen har ingen annan uppfattning i dag. I propositionen redovisades också att Vägverkets beräkning av antalet mopeder klass II då var ca 140 000 st. Kostnaden för att registrera samtliga moped klass II beräknades av Vägverket uppgå till ca 99 miljoner kronor. Vägverket antog att antalet mopedolyckor skulle minska och att man skulle göra en besparing på ca 130 miljoner kronor under efterföljande femårsperiod till följd därav. Dagens kostnad för att registrera samtliga redan befintliga mopeder klass II och de nu introducerade fordonen uppgår troligen till minst samma belopp. Några beräkningar hur mycket som skulle sparas avseende mopedolyckor finns emellertid inte. Enligt regeringens mening bör en registreringsplikt för moped klass II inte heller nu införas. Regeringen menar att det ändå är viktigt att även de nya fordon som klassificeras som moped klass II omfattas av försäkringsplikten. Vid identifieringen av fordon, såväl vid ibruktagandet som vid en eventuell stöld, borde, enligt regeringens mening, respektive fordonens ramnummer kunna användas i större utsträckning. Regeringen kommer att följa introduktionen av de nya fordonen och hur användningen utvecklas.

Som redogjorts för i avsnitt 6 ska ramförordningen nr 168 inte tillämpas på vissa fordon. Förordningen nämner specifikt fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och självbalanserade fordon¹⁰. Dessa fordon är i dag alltså klassificerade som cyklar i svensk lagstiftning och ska även fortsättningsvis vara det. Betydelsen av beteckningen cykel ska därför ändras så att detta uttryckligen framgår.

Det bör här uppmärksammas, att tillgången till väl fungerande hjälpmedel för många personer med en funktionsnedsättning är en förutsättning för att kunna leva ett självständigt liv och vara delaktig i samhället. Regeringen har velat stärka individens självbestämmande i frågor som rör den egna vardagen, och sett det som en självklar utgångspunkt att personer med behov av hjälpmedel utifrån den egna kunskapen om sin funktionsnedsättning, sin livssituation och sitt önskemål själva ska ha möjlighet till delaktighet och inflytande i valet av hjälpmedel, se prop. 2013/14:67 Mer inflytande för den enskilde i valet av hjälpmedel, s. 11 f. Samma tankegångar ligger till grund för den nya patientlagen (2014:821), prop. 2013/14:106 Ny patientlag. Syftet med lagen är att stärka och tydliggöra patientens ställning samt att främja patientens integritet, självbestämmande och delaktighet. Av 7 kap. 2 § patientlagen framgår att vid valet av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning, ska patienten ges möjlighet att välja det alternativ som han eller hon föredrar. Patienten ska få det valda hjälpmedlet, om det med hänsyn

¹⁰ Bestämmelser om krav på och godkännande av fordon särskilt avsedda för personer med funktionsnedsättning finns i lagen (1993:584) om medicintekniska produkter och Rådets direktiv 93/42/EEG av den 14 juni 1993 om medicintekniska produkter samt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och direktivet.

till hans eller hennes behov och till kostnaderna för hjälpmedlet framstår som befogat.

Denna bestämmelse trädde i kraft den 1 januari 2015 och innebär att en patient numera ska ha möjlighet att välja ett hjälpmedel som är en konsumentprodukt och inte en sådan produkt som avses i lagen (1993:584) om medicintekniska produkter.

Det torde således finnas möjlighet att, som hjälpmedel för förflyttning, välja vilken typ av fordon som helst, dock med beaktande bland annat av bestämmelserna i 7 kap. 2 § patientlagen, socialförsäkringsbalken (2010:110), förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder och lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst. Den som väljer den nya mopeden klass II, jfr nedan avsnitt 8.4, som hjälpmedel, kommer som alla trafikanter att omfattas av de allmänna villkor och krav som ställs vid förande av ett sådant fordon.

8.4 Anpassad betydelse av vissa fordonsbeteckningar

8.4.1 Moped och motorcykel

Regeringens förslag: Betydelsen av fordonskategorierna moped och motorcykel i lagen om vägtrafikdefinitioner ska anpassas till de vikt- och effektbegränsningar som anges i ramförordningen nr 168 för kategorierna två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. De nya gränsvikterna och gränseffekterna ska anges i enlighet med ramförordningen som vikt i körklart skick.

Betydelsen av moped ska samtidigt anpassas till hur fordonskategorin beskrivs i ramförordningen nr 168.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingars förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Swedac* föreslår att en hänvisning till ramförordningen nr 168 införs i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner när det gäller begreppet ”vikt i körklart skick”. Övriga remissinstanser yttrade sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Av ramförordningen nr 168 framgår att mopeder och motorcyklar tillhör fordonskategorin L. Som redogjorts för i avsnitt 6.4.1 öppnar nu ramförordningen nr 168 för att i kategori L typgodkänna vissa fyrhjuliga fordon som har en vikt som är tyngre än vad som tidigare varit tillåtet enligt ramdirektivet 2002/24/EG. Detta avser både fordon för väg och terränggående fordon. Vidare har vikt- och effektbegränsningar införts för vissa trehjuliga mopeder och motorcyklar.

Regeringen har redan tidigare anfört att en utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet ska vara, att de svenska definitionerna så långt som möjligt ska stämma överens med de definitioner som finns i EU-lagstiftning på området. I samband med att en ny fordonslag trädde i kraft ändrades också ett antal beteckningar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det bedömdes dock inte möjligt att fullt ut harmonisera de svenska fordonsdefinitionerna med dem som

fanns i det tidigare direktivet. Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner har mopeder och motorcyklar beteckningen motorfordon. Mopeder delas in i klass I och klass II och motorcyklar delas in i lätta respektive tunga. Dessa beteckningar och indelningar avses inte ändras. Regeringen anser i likhet med förslaget i promemorian att beteckningarna bör kompletteras med de vikt- och effektangivelser som nu tillkommer genom ramförordningen nr 168.

Enligt ramförordningen nr 168 får ett L2e-fordon, en trehjulig moped, nu väga högst 270 kilogram i körklart skick. Det finns ingen begränsning av vikten på en trehjulig moped i svensk lagstiftning, men antalet fordon som i dag klassificerats som trehjuliga mopeder och som har en vikt i körklart skick som överstiger 270 kilogram är sannolikt mycket få. På motsvarande sätt får ett L5e-fordon, en trehjulig motorcykel, nu väga högst 1 000 kilogram i körklart skick. Inte heller här finns någon begränsning i gällande svensk lagstiftning, men samma förhållande torde gälla här: antalet trehjuliga motorcyklar som har en vikt i körklart skick som överstiger 1 000 kilogram är troligtvis få.

Ett L6e-fordon, en lätt fyrhjulig, får numera väga upp till 425 kilogram i körklart skick. Tidigare fick ett sådant fordon ha en massa utan last om högst 325 kilogram. Med hänsyn tagen även till övriga fordonsegenskaper, motsvaras ett L6e-fordon i svensk lagstiftning av en moped. Genom ramförordningen nr 168 införs också en underkategori till L6e-fordon, L6e-B – en lätt fyrhjulig med karosseri – där motorn får ha en högre effekt, 6 kilowatt, än andra fordon klassade som mopeder. För att klassificeras som en lätt fyrhjulig med karosseri ska därmed fordonet ha ”ett inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom högst tre dörrar”.

Vidare får numera ett L7e-fordon, en tung fyrhjulig, väga upp till 450 kilogram i körklart skick. Ett sådant fordon fick tidigare ha en högsta vikt av 400 kilogram, angivet som massa utan last. Detta fordon motsvarar i svensk lagstiftning en motorcykel.

Betydelsen av beteckningarna moped respektive motorcykel bör alltså, som föreslås i promemorian, anpassas till ramförordningen nr 168. Beteckningarna föreslås justeras dels så att en högre vikt på fyrhjuliga mopeder och motorcyklar tillåts, dels så att en viktbegränsning införs för trehjuliga mopeder och motorcyklar. Beteckningen moped kompletteras också med en fjärde punkt som särskilt reglerar den högre effektbegränsningen för fyrhjuliga mopeder, dvs. fyrhjulingar med karosseri.

Genom att höja viktgränserna vid klassificering av mopeder och motorcyklar kommer potentiellt något tyngre fordon att hänföras till respektive fordonslag. Detta bedöms dock enligt promemorian inte få några betydande negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Regeringen ansluter sig till den synpunkten. Genom ramförordningens nr 168 bestämmelser och det som enligt 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner följer av registrering med stöd av en EU-rättsakt, kommer det ändå att bli tillåtet med tyngre fordon – oavsett eventuella förändringar i den svenska lagstiftningen.

De nya viktkraven förs in i betydelserna av fordonskategorierna moped respektive motorcykel i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Betydelserna av beteckningarna moped och motorcykel är i dag relativt svårtillgängliga. Båda betydelserna utformas nu på ett nytt och tydligare sätt

som korresponderar med formuleringarna i ramförordningen nr 168. Det innebär bland annat att beskrivningen av motortyp ändras så att ”inre förbränning” och ”förbränningsmotor med tändsystem” byts ut mot ”förbränningsmotor med gnisttändning” respektive ”förbränningsmotor med kompressionständning”. Mycket kortfattat är förklaringen att bränslet i bensin- och etanolmotorer vanligtvis antänds genom gnistbildning medan bränslet i dieselmotorer, och vissa fall etanolmotorer, självantänds genom hög kompression. De nya formuleringarna innebär ingen ändring i sak.

Vikt i körklart skick

Viktgränserna har betydelse för indelning i fordonsslag och därigenom bland annat för de trafikregler, behörighetskrav och den registreringsplikt som följer av kategoriseringen. Fordonsslaget är också avgörande för om det ska tas ut en vägtrafikskatt för fordonet.

I det tidigare ramdirektivet 2002/24/EG angavs vikten till ”massa utan last”. Ramdirektivet hänvisade i sin tur beträffande mått och vikter till direktivet 93/93/EEG¹¹ där det finns en definition av ”massa utan last” (unladen mass). Direktivet 93/93/EEG upphävs genom ramförordningen nr 168.

Ramförordningen nr 168 anger genomgående ett fordonets vikt som ”vikt i körklart skick”. Vikt i körklart skick för ett L-fordon fastställs enligt artikel 5 och utgörs av det olastade fordonets vikt, inklusive vikten för vätskor, standardutrustning och bränsle i bränsletanken eller bränsletankar som ska fyllas till minst 90 procent av sin kapacitet. Det föreslås att viktgränserna i lagen om vägtrafikdefinitioner anges på samma sätt som i ramförordningen nr 168. Vikt i körklart skick fastställs på något olika sätt beroende på vilket fordon som avses. Exempelvis finns bestämmelser för andra fordonstyper i ramdirektivet 2007/46/EG. Regeringen anser därför inte att lagen om vägtrafikdefinitioner bör kompletteras med en hänvisning till ramförordningen nr 168.

Vikten är en av de faktorer som avgör om ett fordon ska kategoriseras som moped eller motorcykel. Däremot har vikten ingen betydelse för hur stor skatt som tas ut. För motorcyklar tas enligt 2 kap. 6 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ut en fordonsskatt om för närvarande 180 kronor för ett skatteår. Mopeder är inte skattepliktiga. Några ändringar i vägtrafikskattelagen behövs därför inte.

För att inte redan typgodkända fordon ska påverkas av de justerade bestämmelserna behövs det övergångsbestämmelser, som säger att en klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon fortfarande ska gälla, se avsnitt 9.

¹¹ Rådets direktiv 93/93/EEG om två- och trehjuliga motorfordons vikt och dimensioner.

8.4.2 Terrängskoter och terrängvagn

Regeringens förslag: Betydelsen av fordonskategorierna terrängskoter och terrängvagn i lagen om vägtrafikdefinitioner anpassas till de viktbegränsningar som anges i ramförordningen nr 168 för kategorierna två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingars förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Som redogjorts för ovan får numera ett L7e-fordon, en tung fyrhjuling, väga upp till 450 kilogram i körklart skick. Ett sådant fordon fick tidigare ha en högsta vikt av 400 kilogram, angivet som massa utan last. Detta fordon motsvarar i svensk lagstiftning en motorcykel.

Av 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår att ett *terrängmotorfordon* är ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i *terrängvagnar* och *terrängskotrar*. Vidare framgår att en terrängvagn är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram och att en terrängskoter är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Fordonskategorierna terrängvagn respektive terrängskoter är nationella företeelser och har ingen direkt motsvarighet i ramförordningen nr 168. Typgodkännanden av terrängvagnar och terrängskotrar kan alltså inte ske enligt ramförordningen nr 168 – ett sådant fordon blir typgodkänt i en annan fordonskategori, beroende på sina respektive egenskaper.

Av 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår vidare, att oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt¹² höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. Detta innebär att ett fordon som registreras i Sverige med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt, kommer att registreras som den fordonskategori som anges i intyget om överensstämmelse. Den som har ett fordon som omfattas av ett sådant typgodkännande, behöver dock inte välja att använda intyget som underlag för registreringen. Två likadana fordon kan således registreras i olika kategorier beroende på om fordonet registreras med stöd av detta intyg om överensstämmelse eller inte. Det är således möjligt att registrera ett fordon som en terrängskoter, förutsatt att fordonet huvudsakligen är inrättat för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, trots att det typgodkänts som exempelvis motorcykel. Genom att fordonet registreras som terrängskoter krävs exempelvis lägre behörighet för att få föra fordonet. Användandet av fordonet inskränks emellertid samtidigt i huvudsak till terräng vilket följer av bestämmelserna i trafikförordningen (1998:1276).

Regeringen instämmer i promemorians förslag att man även fortsättningsvis ska kunna registrera likadana fordon antingen som motorcykel

¹² En ändring av paragrafen föreslås, jfr ovan avsnitt 8.1.

eller terrängskoter. I och med att definitionen av motorcykel föreslås ändras bör också viktgränsen för terrängskoter höjas på motsvarande sätt till 450 kilogram. Följaktligen bör också definitionen av terrängvagn ändras. Eftersom dessa fordon inte har någon motsvarighet i ramförordningen nr 168 bör inte viktangivelsen ändras utan det inarbetade begreppet "tjänstevikt" bör behållas.

Justeringen av fordonsbeteckningarna ska inte påverka rådande fordonsklassificering. En sådan justering bedöms dock inte få några negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. För att inte redan typgodkända fordon ska påverkas av de justerade bestämmelserna behövs det även här övergångsbestämmelser, som säger att en klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon fortfarande ska gälla, se avsnitt 9.

8.5 Registrering av släp dragna av traktorer

Regeringens bedömning: Några ändringar bör inte göras i lagen om vägtrafikregister när det gäller registrering av släp.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinleverantörerna och Lantmännen maskin AB (ALF)* instämmer i bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Som redogjorts för i avsnitt 5.2.4 omfattas, i enlighet med 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister, släpvagnar som dras av traktorer klass I (föreslagen skatteklass I) av registreringsplikt. Ett av de främsta skälen med registreringskravet är att skatt ska kunna påföras de traktorer och de traktortåg som i huvudsak används för verksamhet utanför ordinarie jord- och skogsbruksverksamhet. Bedömningen i promemorian är att dagens registreringsbestämmelser är tillämpliga även för släp som dras av traktor b. Regeringen delar denna bedömning och någon förändring av bestämmelserna föreslås därför inte i dagsläget. Genom det nya besiktningdirektivet¹³, som ska införlivas 2018, kan dock registreringskraven för släp komma att utökas.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordon och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

8.6 Behörighetskrav för att köra traktor b

Regeringens förslag: För att få köra en traktor b ska det krävas att man har körkortsbehörighet B eller högre. En ny bestämmelse med denna innebörd ska införas i körkortslagen.

Samtidigt ska ändringar göras i körkortslagen så att bestämmelserna om körkortsbehörighet överensstämmer med de fordonskategorier som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: *Maskinleverantörerna och Lantmännen maskin AB (ALF)* tillstyrker förslaget. *Lantbrukarnas Riksförbund* anser det bör krävas körkortsbehörighet B eller högre för att framföra traktor b på längre sträckor på väg.

Skälen för regeringens förslag: Befintliga traktorer ska i dag ha en högsta konstruktiv hastighet på 40 kilometer i timmen. Vilken förarbehörighet som krävs beror på hur de används. De får normalt köras på väg endast av den som har gällande körkort eller traktorkort, men om körningen på vägen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats, mellan en gårds ägor eller liknande ändamål ställs inga krav på minimiålder eller förarbehörighet. Om traktorer däremot används i yrkesmässig trafik, d.v.s. där traktorföraren med sin traktor och mot ekonomisk ersättning utför godstransporter och drar ett eller flera släpfordon, ett s.k. traktortåg, krävs enligt 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen (2012:210) behörighet C eller CE.

Det kan konstateras att behörighetskraven för att framföra dagens traktorer inom den egna verksamheten är relativt sett låga såväl när det gäller ålder som krav på mer specifik kompetens. Då även med hänsyn tagen till att fordonets maxhastighet är 40 kilometer i timmen. Krav på praktisk utbildning att köra traktor, med eller utan släpfordon saknas, och nuvarande krav på körkort och traktorkort innebär att traktorer får framföras av en person som fyllt 15 år och som innehar körkort med behörighet AM (moped klass I) samt av den som är 16 år och endast har genomgått ett godkänt teoretiskt kunskapsprov för traktorkort. I det perspektivet får det anses mer eller mindre självklart att införa krav på högre behörighet för dessa tyngre och snabbare traktorer – traktor b. Det kan i sammanhanget inte heller anses rimligt att en person under 18 år får framföra ett tungt och effektivt fordon på väg i en trafikmiljö med andra fordon och trafikanter utan att samtidigt ha uppnått samma ålder som krävs för att få framföra en personbil. Vid bedömningen av vilken behörighet som är lämplig för traktor b bör ett naturligt vägval vara att utgå från de behörighetskrav som i dag gäller för motorredskap klass I eftersom fordonens funktion och utformning är jämförbara. Promemorians förslag är något otydligt. Förslaget till lagtext i promemorian ger intryck av att det endast ska krävas körkortsbehörighet B om terrängvagn, motorredskap och traktor b körs på väg, medan skälen till förslaget synes utgå från att körkortsbehörighet B alltid ska krävas. Regeringen anser emellertid att – i motsats till *Lantbrukarnas Riksförbund* –

det inte räcker med en lägre behörighet än körkortsbehörighet B för att få framföra traktor b, även om traktorn endast körs kortare sträckor på väg. Därför föreslås att krav på körkortsbehörighet B – eller högre – införs. Körkortsbehörighet B ska därmed alltid krävas för att föra traktor b, oavsett om den förs på väg eller inte, så som gällande bestämmelser är för terrängvagn och motorredskap klass I. Lagtexten ska därför justeras i förhållande till promemorians förslag.

Det föreslagna behörighetskravet är tydligt kopplat till förslaget om att högsta tillåtna hastighet för traktor b ska vara 50 kilometer i timmen. Denna regel gäller även för motorredskap klass I. Den begränsade hastigheten bör i sig bidra till bibehållen konkurrensneutralitet mellan olika fordonsslag/utövare.

När det gäller användningen av traktor b i yrkesmässig trafik delar regeringen bedömningen i promemorian att det inte föreligger något behov av att ytterligare skärpa kraven på föraren. Ingen förändring föreslås varför såväl traktor a som traktor b även fortsättningsvis kommer att omfattas av de krav som ställs i 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen på behörighet C och CE om traktortåg används i yrkesmässig trafik.

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare enligt 3 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren ska också uppfylla vissa ålderskrav som anges i lagen. Av 2 kap. 1 § samma lag framgår dock att lagen ska tillämpas på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver körkortsbehörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488). De fordon som avses är bland annat tung lastbil, buss och vissa bilar med släp, dock inte traktorer. Lagen om yrkesförarkompetens omfattar således inte förare av traktorer. Regeringen delar bedömningen i promemorian att det inte synes nödvändigt att införa något slags yrkeskompetensbevis för en traktorförare som arbetar inom yrkesmässig trafik.

Den sammantagna bedömningen i promemorian är att det föreslagna behörighetskravet kommer att bidra till såväl ökad trafiksäkerhet som till ett begripligt och logiskt regelverk för jämförbara fordon. Regeringen ansluter sig till bedömningen och föreslår att de nya bestämmelserna om behörighet införs i 2 kap. 2 § körkortslagen (1998:488).

Artikel 4 Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet, innehåller bestämmelser om kategorier, definitioner och åldersgränser för körkort enligt den gemenskapsmodell som fastställs i direktivet. I artikeln räknas de fordon upp som de angivna körkorterna ger behörighet att föra. I 2 kap. 5 § körkortslagen finns en förteckning över motsvarande körkortsbeteckningar och vilken körkortsbehörighet beteckningen ger. I förteckningen i körkortslagen finns emellertid även de två fordontyperna terrängvagn och motorredskap klass I upptagna. Dessa fordon är nationella företeelser och omfattas inte av det tredje körkortsdirektivet. Enligt regeringens mening bör därför bestämmelsen om körkortsbehörighet för terrängvagn och motorredskap klass I flyttas. Omflyttningen innebär ingen ändring av de materiella behörighetskraven. Eftersom fordonet traktor b inte heller omfattas av tredje körkortsdirektivet kan dessa tre fordonskategorier lämpligen regleras i samma

paragraf. Regeringen föreslår att de nämnda bestämmelserna flyttas från 2 kap. 1 § respektive 5 § till 2 § samma kapitel.

8.7 Överlastavgift

Regeringens förslag: Lagen om överlastavgifter ska ändras så att överlastavgift kan tas ut om en släpvagn som dras av en traktor b framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Promemorian om jordbruks- och skogsbrukfordons bedömning: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund, LRF*, avstyrker förslaget. LRF anser att transporter som görs med traktorer i lantbruket vanligen är korta och mestadels sker på åkervägar och enskilda vägar. *Maskinleverantörerna och Lantmännen maskin AB (ALF)* tillstyrker förslaget eftersom överlast på traktordragna släp kan vara en bidragande orsak till olycksfall. *Sveriges lantbruksuniversitet* anser att även enskild väg/vägförening bör betraktas som väg.

Skälen för regeringens förslag: Som redogjorts för under avsnitt 5.8.3 är inte lagen (1972:435) om överlastavgifter tillämplig på alla motordrivna fordon – bland annat omfattas inte traktorer eller släpvagnar som dras av traktorer av bestämmelserna.

Traktorer har i många fall ett liknande användningsområde som motorredskap och terrängmotorfordon. Sedan tidigare finns en indelning av motorredskap i olika klasser beroende på konstruktiv hastighet. Det föreslås nu att lagen om vägtrafikdefinitioner ändras så att traktorer får olika beteckningar beroende på konstruktiv hastighet. I propositionen 1992/93:28 s. 15 om ändrade bestämmelser för traktorer och motorredskap, m.m. uttryckte departementschefen bland annat följande med anledning av den föreslagna ändringen av lagen om överlastavgifter:

”De ändringar som gjorts i lagen (1972:435) om överlastavgift och som innebär att lagens tillämpningsområde vidgas till att gälla även tunga terrängvagnar samt släpvagnar som dras av motorredskap eller traktorer eller tunga terrängvagnar grundas i huvudsak på att användningsområdet för de nämnda fordonen blir större när den nuvarande konstruktiva hastighetsbegränsningen till 30 km/tim slopas. Om de nuvarande bestämmelserna om en högsta konstruktiv hastighetsgräns för traktorer på 30 km/tim behålls bör enligt min mening lagen om överlastavgift tills vidare inte omfatta dessa fordon. Även andra typer av fordon som har en begränsning av den konstruktiva hastigheten till 30 km/tim bör av samma skäl undantas från lagen om överlastavgift. Om den konstruktiva hastighetsgränsen senare höjs för de ifrågasvarande fordonen bör regeringen återkomma till riksdagen även i denna fråga.”

Sedan denna ändring av lagen om överlastavgifter gjordes har definitionen av traktorer ändrats så att den konstruktiva hastighetsgränsen för traktorer höjts till 40 kilometer i timmen. Detta har skett utan att lagen om överlastavgifter har ändrats. Det har inte framkommit att detta utgjort ett problem. Genom att det, som det nu föreslås, i lagen om vägtrafikdefinitioner öppnas för fordon som ska kategoriseras som traktorer, trots att de har en högre konstruktiv hastighet än 40 kilometer i timmen (traktor b), finns det dock, enligt förslaget i promemorian, anledning att på nytt överväga om i vart fall släpvagnar som dras av vissa traktorer ska omfattas av bestämmelserna i lagen om överlastavgifter. Regeringen instämmer i denna synpunkt.

I dag finns en indelning av exempelvis motorredskap i olika klasser beroende på konstruktiv hastighet. Motorredskap klass I kan ha en konstruktiv hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen. I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om att sådana fordon inte får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Motorredskap klass I kan, i och med att dessa kan och får föras med en högre hastighet, antas i större utsträckning dra släpvagnar än motorredskap klass II. För traktorer, som är inrättade huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller arbetsredskap, torde användningsområdet som dragfordon av last på annat än på enskilda vägar bli större när den konstruktiva hastigheten nu höjs.

Med en högre hastighet uppstår sannolikt också ett ökat slitage på vägarna. *Lantbrukarnas Riksförbund* avstyrker emellertid förslaget med hänvisning till att belastningen på vägen snarare är liten, eftersom transportererna är korta. *Lantbrukarnas Riksförbund* menar vidare att när tyngre transporter på väg görs, exempelvis av gödseltunnor, har släpet vanligen breda däck och lågt lufttryck vilket ger en liten belastning på vägen. Regeringen kan notera att belastningen på en väg inte enbart påverkas av fordonets, eller de sammankopplade fordonens, däckdimensioner och däcktryck. Belastningen på vägen påverkas även av såväl bredden på fordonet som ekipagets totala vikt och axeltryck. Förslaget att införa överlastavgifter för traktor b med släp är emellertid inte bara betingat av hänsyn till vägarnas beskaffenhet utan ska även ses från ett konkurrensperspektiv. Det finns således en bristande konsekvens som även kan sägas vara konkurrenssnedvridande, om lastbilar och motorredskap klass I, vilka båda inom exempelvis tätbebyggt område i allmänhet inte får föras i högre hastighet än 50 kilometer i timmen, ska omfattas av lagen om överlastavgifter medan släpvagnar som dras av traktorer som kan och får föras i samma hastighet inte omfattas av lagen. Regeringen anser i likhet med förslaget i promemorian att sådana släpvagnar som dras av traktorer som har en konstruktiv hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen också ska omfattas av lagen om överlastavgifter. *Sveriges lantbruksuniversitet* anser att begreppet väg även bör avse enskild väg och väg förvaltd av vägförening. Enligt *Sveriges lantbruksuniversitet* är tyngre trafik av lastbil som används för timmertransport eller annan transport av skogsråvara vanlig även på enskild väg eller väg som underhålls av vägförening. Under förfallstider kan överlastad timmerbil orsaka stora vägsador. Av 1 § lagen om överlastavgifter framgår att med "väg" avses "allmän väg, gata eller annan allmän plats". Regeringen konstaterar att promemorian inte omfattar

frågan om en eventuell utvidgning av begreppet väg. Något beredningsunderlag för en sådan ändring finns därmed inte.

8.8 Tillsyn

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att de nya ramförordningarna och föreskrifter som meddelats med stöd av ramförordningarna följs.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon: Överensstämmer med regeringens. Vissa redaktionella justeringar har dock gjorts.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Båda ramförordningarna innehåller bestämmelser om marknads kontroll, jfr avsnitt 6.2. Av artiklarna 53.9 och 62.1 ramförordningen nr 167 samt artiklarna 57.9 och 66.1 ramförordningen nr 168 framgår också att godkännandemyndigheten ska vidta lämpliga åtgärder för att se till att efterlevnaden av bestämmelserna i respektive ramförordning efterlevs.

I dag finns bestämmelser om tillsyn i 5 kap 8 § andra stycket 4 fordonslagen (2002:574). Regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen och av föreskrifter meddelade med stöd av den lagen. Gällande bestämmelser bör enligt regeringens mening behållas men kompletteras med en bestämmelse som ger möjlighet att meddela föreskrifter med stöd av de båda ramförordningarna. Det bör klart framgå att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer (i dag Transportstyrelsen), får besluta föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av förordningarna nr 167 och nr 168.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska även fortsättningsvis få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt fordonslagen och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, 5 kap 8 § andra stycket 6. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om avgifter ska även gälla de båda ramförordningarna. Bestämmelserna förs in i en ny sjunde punkt.

8.9 Sanktioner

Regeringens bedömning: Några ändringar bör inte göras i bestämmelserna om straff i fordonslagen.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingars förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt artikel 72 ramförordningen nr 167 och artikel 76 ramförordningen nr 168 ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer vid överträdelse av respektive förordning och de delegerade akter eller genomförandeakter som antas enligt den förordningen. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. I artiklarna 72 och 76 anges att vissa särskilda överträdelse ska medföra sanktioner.

Av 5 kap. 1 § andra stycket fordonslagen (2002:574) framgår att böter kan dömas ut enligt föreskrifter som beslutats med stöd av sådant bemyndigande som anges i 5 kap. 8 § fordonslagen. Stycket är avsett som en upplysning om att straffbestämmelser även finns i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandena i 5 kap. 8 §.

Av 5 kap. 8 § fordonslagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bland annat registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon. Vidare får föreskrifter beslutas om tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter samt tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen och av föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

I 8 kap. 5 § fordonsförordningen (2009:211) anges bland annat att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg kan dömas till böter.

De överträdelse som anges i artiklarna 72 och 76 motsvarar i princip dem som anges i fordonsförordningen. Regeringen delar de slutsatser som framförs i de båda promemoriorna och instämmer i att gällande svenska regler är tillräckliga för att uppfylla kraven på sanktioner i ramförordningarna.

8.10 Godkännandemyndighet

Regeringens bedömning: Regeringen bör bestämma vilken myndighet som ska vara behörig godkännandemyndighet enligt ramförordningarna och fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt respektive förordning.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingars förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna yttrade sig inte i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I respektive promemoria föreslås att frågan om vilken myndighet som ska vara behörig myndighet enligt ramförordningen nr 167 respektive ramförordningen nr 168 lämpligen

ska regleras i förordning. Enligt ramförordningarna ska den behöriga myndigheten handlägga samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, dels handha tillståndsförfarandet. Godkännandemyndigheten ska ha behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller vägra att utfärda intyg om godkännande. Vidare ska godkännandemyndigheten fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater. Godkännandemyndigheten ska också utnämna de tekniska tjänsterna och se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse. Den behöriga myndigheten ska även fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 74 i ramförordningen nr 167 respektive enligt artikel 78 i ramförordningen nr 168.

Regeringen instämmer i att utseende av godkännandemyndighet bör göras på förordningsnivå. Som föreslagits i respektive promemoria förs en reglering enligt de nya ramförordningarna lämpligen in i fordonsförordningen (2009:211).

8.11 Marknadskontrollmyndighet

Regeringens bedömning: Regeringen bör bestämma vilken myndighet som ska vara behörig marknadskontrollmyndighet enligt ramförordningen nr 167 och enligt ramförordningen nr 168. Regeringen bör också utse marknadskontrollmyndighet i enlighet med förordningen (EG) nr 765/2008.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Swedac* menar att vissa i promemorian föreslagna bestämmelser kan innebära gränsdragningsproblem och saknar en redovisning av vilka överväganden och ställningstaganden som gjorts avseende förslaget som rör marknadskontrollbestämmelserna i ramförordningen nr 167 och i förordningen (EG) nr 765/2008.

Promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Swedac* menar att vissa i promemorian föreslagna bestämmelser kan innebära gränsdragningsproblem och saknar en redovisning av vilka överväganden och ställningstaganden som gjorts avseende förslaget som rör marknadskontrollbestämmelserna i ramförordningen nr 168 och i förordningen (EG) nr 765/2008.

Skälen för regeringens bedömning: Även frågan om vilken myndighet som ska vara behörig marknadskontrollmyndighet enligt ramförordningen nr 167 respektive enligt ramförordningen nr 168 föreslås i promemoriorna regleras i förordning. Regeringen instämmer i förslaget.

Samtidigt föreslås i respektive promemoria att regeringen också utser en marknadskontrollmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 när det gäller fordon. I

departementspromemorian Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn, Ds 2013:12, s. 66 sägs:

”Framöver bör det därför i svensk rätt uttryckligen anges vilken myndighet som är ansvarig marknadskontrollmyndighet för ett visst produktområde. Lämpligen görs detta i samband med genomförandet av nya eller reviderade direktiv som är anpassade till bestämmelserna om marknadskontroll i förordningen (EG) 765/2008 eller när bestämmelser som kompletterar EU-förordningar beslutas. Anpassning till marknadskontrollbestämmelserna i förordningen (EG) 765/2008 har redan skett på vissa områden. Lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor och förordningen (2010:1075) om brandfarliga varor är en del av genomförandet av flera direktiv på området. Lagen (2011:579) om leksakers säkerhet samt förordningen (2011:703) om leksakers säkerhet som genomför det reviderade leksaksdirektivet är ett annat exempel. Nya och reviderade rättsakter som reglerar produkter kommer på motsvarande sätt anpassas till förordningen (EG) nr 765/2008.”

Som konstaterats i avsnitt 5.3 finns inte någon utpekad marknadskontrollmyndighet på motorfordonsområdet. Av 5 § förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn framgår att det ska finnas ett marknadskontrollråd vid Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac. Vidare framgår av 6 § samma förordning att marknadskontrollrådet består av statliga marknadskontrollmyndigheter, Kommerskollegium och Tullverket. Enligt bilagan till förordningen ingår Transportstyrelsen i rådet. Även här instämmer regeringen i att en bestämmelse om vilken marknadskontrollmyndighet som är behörig enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 kan föras in på förordningsnivå. Regeringen instämmer delvis i *Swedacs* farhågor att det skulle kunna råda en osäkerhet kring vilken myndighet som ska ha marknadskontrollansvar inom ett visst område. Denna frågeställning omfattas inte av denna lagrådsremiss utan får behandlas i samband med det fortsatta författningsarbetet på förordningsnivå.

8.12 Yrkesmässig trafik

Regeringens bedömning: Några ändringar bör inte göras i yrkestrafiklagen.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinleverantörerna och Lantmännen maskin AB (ALF)* instämmer i bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Som redogjorts för i avsnitt 5.8.1 omfattas, med de undantag som anges i artikel 1 punkt 4 förordningen (EG) nr 1071/2009, endast godstrafik på väg av tillståndskrav. Om ett företag framdeles avser att bedriva yrkesmässig trafik med traktorer som är konstruerade för en hastighet över 40 kilometer i timmen, traktor b,

kommer företaget att omfattas av kravet på yrkestrafiktillstånd i enlighet med 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210). Regeringen delar promemorians bedömning att detta är rimligt. Någon ändring av bestämmelserna föreslås därför inte.

8.13 Kör- och vilotider

Regeringens bedömning: Några ändringar bör inte göras i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund, Maskinleverantörerna och Lantmännen maskin AB (ALF)* instämmer i bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller kompletterande bestämmelser till bland annat Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Av artikel 3 förordningen nr 561 framgår att förordningen inte ska tillämpas på vägtransporter med fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen. Dagens traktorer omfattas således inte av förordningen nr 561. Däremot kommer den nya traktor b att omfattas eftersom den kommer att få framföras i högst 50 kilometer i timmen.

Av 2 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. framgår dock att traktorer som används i vissa sammanhang är undantagna från bestämmelserna i förordningen, jfr avsnitt 5.8.2. I promemorian sägs att det är rimligt att undantagen gäller även fortsättningsvis och att några ändringar i förordningen inte krävs. Regeringen instämmer i denna bedömning.

8.14 Beskattning av traktorer

Regeringens bedömning: Några ändringar i vägtrafikskattelagen behöver inte göras.

Promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordons bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Lantbrukarnas Riksförbund* instämmer i bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning: Som redogjorts för i avsnitt 5.9 beskattas traktorer efter användningsområde. En ny traktor klass b kommer att tillhöra skatteklass I om den används för de ändamål som anges i 2 kap. 16 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Om traktorn används i enlighet med 2 kap. 17 § samma lag kommer den att tillhöra skatteklass II. I promemorian finner man inte några skäl att utforma

bestämmelserna i vägtrafikskattelagen på något annat sätt. Regeringen delar bedömningen och någon ändring föreslås därför inte.

9 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2016.

En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som moped, motorcykel, personbil, terrängskoter, terrängvagn, traktor klass I eller klass II ska fortfarande gälla.

Promemoriornas förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har yttrat sig i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 78 ramförordningen nr 167/2013 och artikel 82 ramförordningen nr 168/2013 ska ramförordningarna tillämpas från och med 1 januari 2016. Vidare sägs att nationella myndigheter, från och med den 22 mars 2013, efter en begäran från en tillverkare, inte får vägra att bevilja ett EU-typgodkännande eller ett nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett nytt fordon om det berörda fordonet uppfyller kraven i ramförordningarna och de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt respektive ramförordning.

De föreslagna författningsändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som moped, motorcykel, personbil, terrängskoter, terrängvagn, traktor klass I eller klass II ska dock gälla fortfarande. En övergångsbestämmelse med denna lydelse tas därför in i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

10 Konsekvenser

10.1 Allmänt – den nya traktorn

En ny traktortyp, traktor b, kommer att introduceras i Sverige i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon. I takt med att jord- och skogsbruksföretagen blir större och arealerna växer, ökar transportbehovet såväl för den enskilde lantbrukaren som för näringen i stort. Utvecklingen kommer sannolikt att fortsätta, något som innebär ett ökande antal transporter med traktorer på väg. En traktor som får köras snabbare än dagens traktorer kommer rent konkret att kunna bidra med effektivare transporter för jord- och skogsbruksnäringen som helhet. Från en marknadsaspekt kan vidare antas att traktorn kommer att få ett utökat användningsområde än i dag, inte minst

inom den yrkesmässiga trafiken. Antalet sålda traktorer per år i Sverige uppgår i dagsläget till ca 3 000. Enligt återförsäljarledet kommer uppskattningsvis ca 200 av dessa inom en nära framtid att utgöras av traktor b. De föreslagna ändringarna ger en tillräckligt hög säkerhetsnivå för framförandet av traktor b samtidigt som de generellt inte beräknas innebära några större anpassningsproblem för förare och företagare. De nationella regler som införs begränsar därför inte möjligheten för traktor b att introduceras på den svenska marknaden.

10.2 Allmänt – det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet

Om ingen nationell reglering görs kommer de svenska definitionerna av moped och motorcykel inte att överensstämma med dem som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Högsta tillåtna vikt för vissa fordon stämmer inte heller med de regler som finns i nationell lagstiftning. Därför behöver justeringar göras för att skapa en tydlighet gentemot myndigheter, tillverkare, återförsäljare, branschorganisationer, konsumenter och trafikanter om vad som gäller.

De förslag som läggs avseende definitionen av cykel får ses som en mer indirekt följd av ramförordningen nr 168. Cykeldefinitionen ändras för att få en bättre gränsdragning mellan cykel och moped.

10.3 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

10.3.1 Transportstyrelsen

Rent allmänt behövs informationsinsatser för att informera externa intressenter inom området, exempelvis myndigheter, tillverkare, återförsäljare, branschorganisationer, konsumenter och trafikanter. Det är dock kostnader som myndigheten normalt har att hantera inom sin ordinarie budget.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet avseende bland annat typgodkännande. Initialt kommer Transportstyrelsen därmed att behöva genomföra särskilda informationsinsatser om det nya regelverket för traktor b. Insatsen bedöms dock kunna hanteras inom ordinarie budget.

10.3.2 Polismyndigheten

Förslagen innebär att Polismyndighetens kontrollfunktion kompliceras något såväl avseende traktorer som cyklar och mopeder. Det kommer att finnas två typer av traktorer där regler för hastighet, behörighet och överlast skiljer sig åt. För att undvika oklarheter är det lämpligt att Transportstyrelsen använder sin möjlighet att föreskriva om exempelvis

upplysningsskyltar för att skilja traktor b från traktor a. En sådan åtgärd kan underlätta vid Polismyndighetens kontrollverksamhet.

Kontrollfunktionen avseende cyklar och mopeder kan kompliceras i den meningen att det kommer att finnas flera varianter av elfordon som är väldigt lika. Vissa av dessa är klassificerade som cyklar och andra som mopeder. En enskild polisman kan komma att ha svårt att snabbt avgöra vilket fordon det handlar om vid en kontroll. Det finns dock redan i dag olika varianter med olika krav för framförandet, varför det är svårt att åstadkomma en mer långsiktig lösning utan att göra stora förändringar i den svenska lagstiftningen. Polismyndigheten kommer att behöva vidta interna utbildningsinsatser för detta ändamål.

Förslagen bedöms leda till marginella kostnadsökningar för Polismyndigheten, men det är i nuläget svårt att närmare ange omfattningen av dessa ökningarna. De eventuella ökningarna bedöms kunna hanteras inom ordinarie budget.

10.3.3 Domstolarna

Förslagen bedöms inte få några omedelbara konsekvenser för domstolarna. Förslagen bedöms kunna leda till en ytterst begränsad måltillströmning till domstolarna som kan hanteras inom befintliga anslagsramar.

10.4 Ekonomiska konsekvenser för kommuner och länsstyrelser

Förslagen som helhet bör inte belasta kommunerna eller länsstyrelserna i någon större omfattning.

Den ökade mängden och mångfalden av fordon inom cykel- och mopedklassificeringen kan innebära ökad trängsel på gång- och cykelbanorna. Moped klass II får normalt köras på gång- och cykelbanor och det blir även fallet med den motoriserade cykeln, eftersom den kommer att bli klassificerad som moped klass II. En del kommuner upplever redan i dag kapacitetsbrist i trafikmiljön inom tätorter för cyklisterna och mopedister. Kommunernas arbete med att möta den utvecklingen kan dock inte ses som en konsekvens av införandet av den motoriserade cykeln.

10.5 Ekonomiska konsekvenser för företag

10.5.1 Den nya traktorn

Förslagen har ingen direkt ekonomisk påverkan på de företag som tillverkar traktorer eftersom typgodkännandeverksamheten i sig inte förändras. Svenska företag som däremot berörs är de ca 240 000 företag som i dag är verksamma inom jord- och skogsbruk och som kan antas ha behov av en snabbare traktor. För den enskilde företagaren innebär det i praktiken möjlighet att bedriva ett effektivare jordbruk, dels genom

snabbare transporter över de egna ägorna, dels genom effektivare transporter mellan olika målpunkter för leverans respektive hämtning av gods eller redskap. Vad effektivare transporter innebär i monetära termer har inte utretts men generellt sett kan det antas att alla former av tidsvinster bör ha en positiv effekt på såväl enskilda företag som på näringen i stort. Den högre hastigheten kan vidare bidra till att traktor b kan användas i yrkesmässig trafik, exempelvis för snöröjning och kortare transporter i närområdet.

Inledningsvis kommer troligen större företag med längre transporter vara de som först investerar i en traktor b. På längre sikt är det dock rimligt att anta att traktor b, trots sitt ca 15 % högre inköpspris, kommer att bli mer vanlig även hos mindre lantbruksföretag. Redan i dag finns ett antal traktorer i Sverige som har lagstadgade 40 kilometer i timmen som maxhastighet men som är förberedda för en högre hastighet. Tillverkaren kan i dessa fall genom en omprogrammering av maskinvaran öka maxhastigheten till knappt 50 kilometer i timmen. Branschorganisationen Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, gör bedömningen att intresset är mycket stort för att till en rimlig kostnad på detta sätt "uppdatera" sin befintliga traktor till en snabbgående traktor.

Det torde heller inte innebära några större problem för företagen själv eller för eventuella anställda med krav på körkort med behörighet B för att få framföra traktor b. De flesta företag inom jord- och skogsbruk finns på landet vilket oftast innebär att de transporter som utförs, både för privat bruk och inom verksamheten, kräver tillgång till en personbil.

I de fall ett företag avser att använda traktor b i yrkesmässig trafik kommer företaget i likhet med exempelvis renodlade åkeriföretag att omfattas av krav på yrkestrafiktillstånd. Förslaget bör därför inte innebära någon konkurrensnackdel eller annan försämring för åkerinäringen. Kravet på trafiktillstånd samt att även låta traktor b omfattas av kravet på överlastavgifter syftar således till en bibehållen konkurrensneutralitet mellan olika fordonsslag vad gäller olika utövare inom den yrkesmässiga trafiken.

10.5.2 Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet

De ekonomiska konsekvenserna för företag är svåra att säkert förutsäga. För tillverkare och återförsäljare är det beroende av vilken efterfrågan, och därmed försäljning, det kommer att vara på det nya fordonet. Det saknas i nuläget sådana beräkningar. Det kan dock noteras att elcyklar blivit ett alltmer populärt alternativ till konventionell cykel. För övriga privata företag, exempelvis budverksamhet, kan det konstateras att varianter av motoriserade cyklar kan användas för lätta transporter i städer och tätbebyggda områden.

10.6 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

10.6.1 Den nya traktorn

Majoriteten av de personer som är sysselsatta inom jord- eller skogsbruk och är över 18 år, bedöms inneha körkort med minst behörighet B varför de inte kommer att påverkas ekonomiskt.

Förslagen skulle emellertid kunna få en direkt negativ effekt för personer under 18 år som har sin sysselsättning inom ett företag där man väljer att ersätta traktor a med traktor b. Dessa yngre personer, som dock beräknas vara ett fåtal, riskerar då bli utan anställning eftersom de är för unga för att kunna skaffa sig behörighet för att få framföra fordonet.

10.6.2 Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet

Klassificeringen av L1e-A-fordon som moped klass II gör att privatpersoner som vill köpa och använda den motoriserade cykeln får ökade kostnader i jämförelse med den nuvarande elcykeln (högst 250 watt). Trafikförsäkring föreslås krävas för samtliga förare – oavsett ålder – för den motoriserade cykeln klassificerad som moped klass II.

För att få köra moped klass II krävs också att föraren har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II. Den som har ett körkort eller traktorkort behöver således inte ta förarbevis.

Vissa fordon är undantagna från ramförordningen nr 168. I förordningen anges särskilt bland annat fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och fordon som är självbalanserande. I gällande svensk lagstiftning klassificeras sådana fordon som cyklar. Avsikten är att de även fortsättningsvis ska klassificeras så.

Tillgängligt referensmaterial, som betänkandet Hjälpmedel – ökad delaktighet och valfrihet, SOU 2011:77, har visat att det finns ett intresse bland personer med funktionsnedsättning att, för att få en ökad rörlighet, köpa och äga sådana fordon som inte är att klassificera som medicintekniska hjälpmedel. Den som framdeles, i enlighet med bland annat bestämmelserna i patientlagen (2014:821), vill välja en motoriserad cykel med en motoreffekt över 250 watt, dvs. en moped klass II, som hjälpmedel kommer att omfattas av samma bestämmelser och villkor som övriga trafikanter.

Det finns inga tillgängliga studier eller någon statistik som visar hur många av dessa fordon som innehåller och/eller används av personer med funktionsnedsättning i dag. Det beror främst på att fordonen inte är registrerade.

Eldrivna fordon, som i dag ägs och brukas, och som enligt nuvarande regler anses vara cyklar, kommer även fortsättningsvis att vara klassificerade som cyklar. Det är först vid nya inköp av fordon enligt den kommande lagstiftningen som de nya reglerna blir tillämpliga.

Tillgängliga studier och undersökningar tyder dock på att de som i dag använder elcykel ofta är äldre personer. En stor del av den äldre befolkningen har ett körkort varför ingen ökad kostnad tillkommer för förar-

bevis. Samtidigt finns det i dag många unga vuxna, boende i städer som inte har körkort.

Antalet innehavare av förarbevis för moped klass II har dock ökat med ca 4 000 bevis per år från 2011 till 2014. Förra året, 2014, fanns det 24 085 förarbevis. För att ta förarbevis för moped klass II krävs att förararen har fyllt 15 år, gått en utbildning hos en behörig utbildare och blivit godkänd vid ett kunskapsprov. Utbildningen är teoretisk, men den kan också innehålla praktiska delar. Undervisningstiden är minst 10 timmar. Själva provet är bara teoretiskt (skriftligt) och består av 25–35 frågor om främst regler och risker, men också om mopeden, människan och miljön. Kostnaden för utbildningen varierar i landet samt mellan olika utbildare men ligger vanligtvis i spannet mellan 1 400 kronor–3 000 kronor. Provavgiften kan ingå i detta belopp, men ibland tillkommer en särskild provavgift på cirka 200 kronor. Utöver detta tillkommer Transportstyrelsens avgift för tillverkning av förarbeviset, 150 kronor, och en kostnad för foto till beviset.

En trafikförsäkring för moped klass II kostar cirka 1 200–2 500 kronor per år. Det är inte känt vad en trafikförsäkring kommer att kosta för den motoriserade cykeln.

10.7 Konsekvenser för trafiksäkerheten

10.7.1 Den nya traktorn

Utförande och användning av en traktor kan jämföras med terrängvagn och motorredskap. Dessa fordon används såväl i terräng som på väg, både som bärare av redskap och som utrustade eller inrättade för gods- eller personbefordran. Tung terrängvagn och motorredskap klass I får inte föras i högre hastighet än 50 kilometer i timmen och föraren ska ha körkort med behörighet B. Det har varit lämpligt av trafiksäkerhetsskäl att begränsa i vilken hastighet dessa fordon får framföras. I likhet med framförandet av terrängvagn och motorredskap I kan det vara motiverat att traktor b inte får framföras i en högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Det skulle sannolikt kräva större kunskap, än den en B-behörighet ger, att framföra en traktor b i hastigheter över 50 kilometer i timmen på ett trafiksäkert sätt.

Införandet av körkortsbehörighet B som lägsta nivå för att få framföra en traktor b kommer generellt sett att bidra till ökad trafiksäkerhet i jämförelse med nuvarande regler för traktorer. Behörighetskravet är en viktig markering för behovet av ökad och dokumenterad förarkompetens och är en förutsättning för att förslaget om höjd maxhastighet för dessa traktorer ska kunna genomföras. B-behörighet i kombination med en högsta tillåten hastighet på 50 kilometer i timmen avser säkerställa att olyckor där traktorer är inblandade inte ökar utan i stället, förhoppningsvis, minskar.

I och med introduktionen av traktor b på marknaden har behörighetsfrågan för dessa typer av fordon aktualiserats, något som på sikt även skulle kunna ge positiva trafiksäkerhetseffekter även för framförande av traktor a. I praktiken kan det betyda att den som i sin vardag kör en

traktor a även kommer att behöva kunna köra en traktor b och då får ett incitament att skaffa ett körkort med B-behörighet.

Traktor b är en ny modell av traktor utan begränsning vad gäller den konstruktiva hastigheten. De mindre modellerna av denna traktor utan karosseri kommer sannolikt att användas på liknande sätt som andra fyrhjulingar används i dag. Det finns fyrhjulingar som är registrerade som traktor, moped, motorcykel, terränghjuling eller som motorredskap. Antalet fyrhjulingar som är registrerade som traktorer är få men det ökar. På senare år har det skett flera allvarliga olyckor med fyrhjulingar och 30–40 personer omkommer eller skadas svårt varje år i olyckor. För att mildra skadorna på förare och passagerare vid en olycka med denna typ av traktor utan karosseri bör framdeles också trafikreglerna anpassas.

10.7.2 Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet

Förslaget är att den motoriserade cykeln klassificeras som en moped. Det innebär krav på förarbevis, försäkring och hjälm. Kravet på förarbevis innebär att man sätter en miniminivå för kunskap om regler och risker vilket är positivt för trafiksäkerheten.

Förslaget om en effektgräns i cykeldefinitionen för vissa mindre eldrivna fordon bedöms få en positiv påverkan på trafiksäkerheten.

10.7.3 Övriga anpassningar av fordonsbeteckningar

De anpassningar till ramförordningens nr 168 vikt- och effektbegränsningar, som görs av fordonskategorierna moped och motorcykel, bedöms inte ha någon inverkan på trafiksäkerheten. Anpassningen av fordonskategorierna terrängskoter och terrängvagn bedöms inte få några negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

10.8 Konsekvenser för miljön

10.8.1 Den nya traktorn

Marknadsintroduktionen av traktor b och de regler som föreslås bedöms inte innebära några ytterligare belastningar för miljö eller hälsa. Om den snabbgående traktorn bidrar till att vissa transporter kan ske på ett mer effektivt sätt än i dag bör införandet av traktor b snarare kunna ge positiva miljöeffekter. Ett exempel på detta är att traktor b kan köras i en högre hastighet men med ett reducerat motorvarvtal vilket förbättrar både bränsle- och miljöekonomin. I förlängningen kan en marknadsintroduktion av traktor b även bidra till en snabbare utfasning av äldre traktorer som har en högre grad av negativ miljöpåverkan.

10.8.2 Det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet

Fler eldrivna fordon jämfört med andra motordrivna fordon är positivt för miljön, framför allt i storstäder där luftmiljön kan vara försämrad med anledning av många motorfordon i trafiken. Antagandet bygger dock på att den motoriserade cykeln används som ett alternativ till bilen vid exempelvis arbetspendling.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

1 §

Första stycket 4 ändras så att det blir möjligt att ta ut överlastavgift om en släpvagn som dras av en traktor b framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Samtidigt ändras paragrafen språkligt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.7.

11.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

2 kap.

1 §

Behörighetskrav för terrängvagn och motorredskap klass I omfattas inte av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje krökortsdirektivet. Vad som tidigare behandlades i 1 § om behörighetskrav för terrängvagn och motorredskap klass I har flyttats till 2 § andra stycket. De materiella reglerna ändras dock inte.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.6.

2 §

Paragrafen innehåller behörighetskrav för vissa fordon som inte omfattas av det tredje körkortsdirektivet.

För att få köra en traktor b ska krävas att man har körkortsbehörighet B eller högre. Inte heller denna behörighet omfattas av tredje körkortsdirektivet. Bestämmelsen förs in i ett *nytt andra stycke*.

Till stycket flyttas även de behörighetskrav som gäller för terrängvagn och motorredskap klass I. Bestämmelsen fanns tidigare i 1 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.6.

5 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om körkortsbeteckning och körkortsbehörighet. Paragrafen ändras så att förteckningen motsvarar de körkortsbehörigheter som anges i tredje krökortsdirektivet, men innebär ingen ändring i sak.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.6.

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

12 §

Ändringen i *punkt 4* är en följd av att de nuvarande traktorbeteckningarna traktor klass I och klass II byter namn till traktor skatteklass I respektive traktor skatteklass II. Samtidigt ändras paragrafen något språkligt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.2.

13 §

Ändringen i *första stycket 2* är en följd av att de nuvarande traktorbeteckningarna traktor klass I och klass II byter namn till traktor skatteklass I respektive traktor skatteklass II. Samtidigt ändras paragrafen något språkligt.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.2.

11.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Av ramförordningen nr 168, artikel 2.2, framgår att förordningen inte ska tillämpas på fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och på fordon som är självbalanserande. Bestämmelserna om typgodkännande och marknads kontroll avser inte dessa fordon och medlemsstaterna kan själva välja klassificering. Betydelsen av beteckningen **cykel** ändras så att det uttryckligen framgår att dessa fordon även fortsättningsvis ska klassificeras som cyklar. Betydelsen ändras genom att *punkterna 2 och 3* omformuleras samt att en *ny punkt 4* läggs till. Bestämmelserna för fordon som är avsedda för personer med funktionsnedsättning, tidigare benämnda rullstol, och självbalanserande fordon ändras således inte. Däremot införs en begränsning för mindre eldrivna fordon. Om sådana fordon har en tramp- eller vevanordning får motorn inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och den får inte ha en nettoeffekt som överstiger 250 watt. Om motorns nettoeffekt överstiger 250 watt, men inte 1 kilowatt, är fordonet att betrakta som en moped klass II.

Betydelsen av beteckningen **moped** anpassas till ramförordningen nr 168 dels i fråga om beskrivning av motortyp, dels i fråga om de nya viktbegränsningarna avseende olika kategorier av fordonet. *Punkterna 1, 2 och 3* ändras så att beskrivningen av en moped med förbränningsmotor blir enhetlig för hela beteckningen. Den tidigare beskrivningen ersätts med det som sägs i ramförordningen och innebär ingen ändring i sak. Orden "motor med inre förbränning" byts därmed ut mot "förbränningsmotor" och termen "tändsystem" delas upp i två typer beroende på bränsle: "gnisttändning" och "kompressionständning". Betydelsen av moped ändras vidare så att viktbegränsningen tas upp i *punkterna 2 och 3*

och att en *ny punkt 4* läggs till där den lätta fyrhjulingen med karosseri, dvs. en moped med karosseri, införs.

Ett nytt cykelliknande fordon med kraftigare motor kommer i enlighet med ramförordningen nr 168 kunna typgodkännas och marknadsföras. Fordonet ska klassificeras som en **moped klass II**. Betydelsen av det nya fordonet är ett motorfordon som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och är konstruerat för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. Betydelsen av beteckningen moped klass II ändras så att betydelsen delas in i *två punkter* där det nya fordonet läggs till *punkten 2*.

Betydelsen av beteckningen **motorcykel** anpassas till ramförordningens nr 168 nya viktbegränsningar. Betydelsen av beteckningen motorcykel utformas så att *en ny punkt 3* läggs till. *Punkterna 1 och 2* formuleras om och viktbegränsningarna läggs till i samtliga punkter.

Samtidigt ändras beteckningarna **moped** och **motorcykel** redaktionellt för att bättre överensstämja med varandra. Exempelvis har orden (en effekt) ”av högst” bytts ut mot en (netto)effekt ”som inte överstiger”. Detta innebär ingen ändring i sak.

Fordonsbeteckningen traktor får ändrad betydelse och två nya fordonsbeteckningar införs: **traktor a** och **traktor b**. Beteckningarna traktor klass I och klass II byter namn till **traktor skatteklass I** respektive **traktor skatteklass II**.

Även betydelsen av fordonsbeteckningarna **terrängskoter** och **terrängvagn** anpassas till ramförordningens nr 168 viktbegränsningar.

Paragrafen behandlas i avsnitten 8.2, 8.3 och 8.4.

2 a §

I flera författningar på fordonsområdet finns hänvisningar till EG-rätt och tidigare EG-direktiv. I denna paragraf nämns endast godkännande enligt en EG-rättsakt. Ramförordningarna nr 167 och nr 168 utgör EU-rättsakter. Begreppet ”EG-rättsakt” ersätts därför med ”EU-rättsakt”.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

11.5 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

1 kap.

1 §

I paragrafen har införts ett *nytt andra stycke*. Bestämmelsen innebär att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kan besluta kompletterande föreskrifter så att bestämmelserna i ramförordningarna nr 167 och nr 168 kan tillämpas i praktiken.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

2 kap.

2 §

De fordon som omfattas av de två nya ramförordningarna kommer framdeles att typgodkännas genom ett EU-typgodkännande. Andra meningen i *första stycket* ändras så att det framgår att ett typgodkännande numera kan ske genom EU-rättsakter på området. Exemplifieringen med EG-typgodkännande och EU-typgodkännande är överflödigt och kan verka förvillande.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

4 a §

Typgodkännande av fordon kan ske på olika sätt. I *första stycket 1* anges att föreskrifter får meddelas för att en tillverkare ska kunna få ett EG-typgodkännande för komponenter eller separata tekniska enheter. Första stycket 1 ändras så att det framgår att typgodkännandet numera i stället sker i enlighet med EU-rättsakter på området.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.1.

5 kap.

8 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller för den myndighet regeringen bestämmer.

Andra stycket 4 kompletteras med bestämmelser om tillsyn över efterlevnaden av ramförordningarna nr 167 och nr 168. I stycket införs också en *ny punkt 7*. Bestämmelsen möjliggör att avgifter kan tas ut för tillsyn och ärendehandläggning i enlighet med ramförordningarna nr 167 och nr 168.

Paragrafen behandlas i avsnitt 8.8.

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 167/2013

av den 5 februari 2013

om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de natio-
nella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) För att främja den inre marknaden upprättades ett hel-
täckande system för unionens typgodkännande av trak-
torer och släpfordon och utbytbar dragen utrustning till
traktorer genom 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 tekniska enheter till
dessa fordon ⁽³⁾.

⁽¹⁾ EUT C 54, 19.2.2011, s. 42.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 20 november 2012 (ännu ej
offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 28 januari 2013.

⁽³⁾ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1.

(2) För den inre marknads utveckling och funktion är det
lämpligt att ersätta medlemsstaternas system för godkän-
nande med ett förfarande för typgodkännande på unions-
nivå som bygger på principen om fullständig harmonise-
ring, samtidigt som kostnadseffektiviteten vederbörligen
beaktas och de små och medelstora företagen uppmärk-
sammats särskilt.

(3) På Europaparlamentets begäran och i syfte att förenkla
och påskynda antagandet av lagstiftning om typgodkän-
nande har en ny regleringsmodell införts i unionens lag-
stiftning om typgodkännande av fordon, i enlighet med
vilken lagstiftaren genom det ordinarie lagstiftningsför-
farandet endast fastställer grundläggande regler och prin-
ciper, och kommissionen ges befogenhet att anta delege-
rade akter om närmare tekniska krav. Beträffande mate-
riella krav bör det därför i denna förordning endast fö-
reskrivas grundläggande bestämmelser om funktions-
säkerhet, arbetarskydd och miljöprestanda, medan kom-
missionen ges befogenhet att fastställa tekniska bestäm-
melser i delegerade akter.

(4) Kraven i denna förordning överensstämmer med princi-
perna i kommissionens meddelande av den 5 juni 2002
med titeln "Handlingsplan för en bättre och enklare lag-
stiftning".

(5) Det är särskilt viktigt att framtida åtgärder som föreslås
på grundval av denna förordning eller förfaranden som
genomförs för dess tillämpning överensstämmer med de
principer som upprepades i den rapport som offentlig-
gjordes av kommissionen 2006 "CARS 21: Ett konkur-
renskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundralet"
(nedan kallad CARS 21). För att förbättra och förenkla
lagstiftningen och förhindra att undvika ständiga upp-
dateringar av befintlig unionslagstiftning med avseende
på tekniska anvisningar bör det i denna förordning hän-
visas till gällande internationella standarder och föreskrif-
ter som är tillgängliga för allmänheten utan att dessa
behöver återges i unionens rättsliga ram.

- (6) Eftersom varken Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelförmiga föreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg ⁽¹⁾ eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner ⁽²⁾ eller denna förordning förskriver krav på utformning och konstruktion som garanterar självgående mobila maskiner som inte är avsedda för transporter på väg men som i synnerhet är avsedda för användning inom jord- och skogsbruk, bör kommissionen utvärdera behovet av en harmonisering av medlemsstaternas lagstiftningar på det området för att kunna överväga att lägga fram förslag till en lagstiftningsåtgärd i syfte att garantera en hög säkerhetsnivå, med beaktande av befintlig unionslagstiftning.
- (7) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av åtgärder som vidtas på nationell nivå eller unionsnivå och som rör användning av jordbruks- och skogsbruksfordon på väg, såsom särskilda körkortskrav, begränsningar av högsta tillåtna hastighet eller åtgärder som reglerar tillträde till vissa vägar.
- (8) I direktiv 2003/37/EG begränsades inledningsvis den obligatoriska tillämpningen av EG:s system för typgodkännande av komplett fordon till fordonskategorierna T1, T2 och T3 och det innehöll inte heller alla erforderliga krav för ansökan om EG-typgodkännande av komplett fordon på frivillig basis i andra kategorier. För att den inre marknaden ska färdigställas och fungera korrekt bör tillverkare enligt denna förordning ha möjlighet att på frivillig basis ansöka om EU-typgodkännande av komplett fordon för alla kategorier som omfattas av denna förordning, vilket gör det möjligt för dem att utnyttja fördelarna med den inre marknaden med hjälp av EU-typgodkännandet.
- (9) Direktiv 2003/37/EG föreskrev att alla terränghjulingar och terrängvagnar skulle kunna ses som traktorer i samband med EG-typgodkännande av komplett fordon. Dessa typer av fordon bör därför också omfattas av denna förordning, under förutsättning att respektive fordonstyp faller inom en fordonskategori som avses i denna förordning och uppfyller samtliga krav i denna förordning.
- (10) De nationella myndigheternas skyldigheter, som fastställs i bestämmelserna om marknadstillsyn i denna förordning, är mer specifika än motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter ⁽³⁾.
- (11) För att säkerställa en hög nivå på funktionssäkerhet, arbetarskydd och miljöskydd bör de tekniska krav och miljöstandarder som är tillämpliga på fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på typgodkännande harmoniseras.
- (12) Det är lämpligt att fastställa principen att fordon måste utformas, konstrueras och monteras så att skaderisken för fordonets förare och passagerare och övriga trafikanter minimeras. I det syftet krävs att tillverkarna ser till att fordonen uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning. Dessa bestämmelser bör omfatta, men inte begränsas till, krav för fordonets strukturella integritet, system som underlättar förarens kontroll av fordonet, system som förser föraren med insyn i och information om fordonets läge och omgivning, fordonets belysningsystem, system för skydd av förare och passagerare, fordonets yttre och tillbehör, fordonets vikt och mått samt fordonets däck.
- (13) För att se till att förfarandet för kontroll av produktionsöverensstämmelse, som är en av hörnstenarna i EU:s system för typgodkännande, har genomförts och fungerar korrekt, bör tillverkare kontrolleras regelbundet av en behörig myndighet eller av en teknisk tjänst med lämpliga kvalifikationer som utnämns för detta ändamål.
- (14) I vissa begränsade fall är det lämpligt att tillåta ett nationellt typgodkännandeförfarande för fordon i små serier. Detta bör dock begränsas till ett mycket litet antal fordon. Därför är det nödvändigt att exakt definiera begreppet små serier i fråga om antalet fordon som ska tillverkas.
- (15) Det främsta målet med unionslagstiftningen om godkännande av fordon är att se till att nya fordon, komponenter och separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden uppfyller höga krav i fråga om säkerhet och miljöskydd. Det målet bör inte äventyras av att vissa delar eller viss utrustning monteras efter det att fordonen har släppts ut på marknaden eller tagits i bruk. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att se till att delar eller

⁽¹⁾ EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 157, 9.6.2006, s. 24.

⁽³⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

- utrustning som kan monteras på fordon och som avsevärt kan försämra funktionen hos system som är nödvändiga när det gäller säkerhet eller miljöskydd, kontrolleras av en godkännandemyndighet innan de släpps ut på marknaden. De åtgärderna bör bestå av tekniska föreskrifter om de krav som dessa delar eller utrustningar måste uppfylla.
- (16) Sådana åtgärder bör enbart gälla ett begränsat antal delar och utrustning, som kommissionen bör ange i en förteckning i en genomförandeakt efter samråd med de berörda parterna. Åtgärderna bör garantera att delarna eller utrustningen i fråga inte försämrar fordonets säkerhet eller miljöprestanda samtidigt som konkurrensen på eftermarknaden i möjligaste mån upprätthålls.
- (17) Unionen är avtalslutande part i FN:s ekonomiska kommission för Europa och dess överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter (nedan kallad 1958 års reviderade överenskommelse)⁽¹⁾. För att förenkla typgodkännandelagstiftningen i överensstämmelse med rekommendationerna i CARS 21 är det lämpligt att upphäva alla särdirektiv, utan att sänka skyddsnivån. De krav som fastställs i dessa direktiv bör överföras till denna förordning eller de delegerade akter som antas enligt denna förordning och bör när det är lämpligt ersättas med hänvisningar till motsvarande Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas föreskrifter (nedan kallade FN/ECE-föreskrifter) som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till och som bifogats den reviderade överenskommelsen av 1958. För att minska den administrativa börda som typgodkännandeförfarandet innebär bör fordonstillverkare, när det är lämpligt, tillåtas att ansöka om typgodkännande enligt denna förordning direkt genom att inhämta godkännande enligt de tillämpliga FN/ECE-föreskrifter som avses i bilaga I eller de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
- (18) Därför bör FN/ECE-föreskrifter och ändringar av dem som unionen röstar för enligt beslut 97/836/EG införlivas med EU:s lagstiftning om typgodkännande. Kommissionen bör därför ges befogenhet att anta nödvändiga ändringar av bilaga I till denna förordning eller de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
- (19) Alternativt skulle hänvisningar till koder utfärdade av Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) eller till standarder från CEN/Cenelec eller ISO som är direkt tillgängliga för allmänheten och som det hänvisas till, införas i de delegerade akterna.
- (20) Det är viktigt att tillverkarna ger fordonsägarna relevant information så att felanvändning av säkerhetsanordningar undviks.
- (21) För att tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter ska kunna ansöka om EU-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller om tillstånd för delar eller utrustning, är det också viktigt att de tillverkarna har tillgång till vissa uppgifter som endast fordonstillverkaren kan lämna, såsom teknisk information, inklusive ritningar, som krävs för att utveckla delar för eftermarknaden.
- (22) För att förbättra den inre marknads funktion, särskilt när det gäller fri rörlighet för varor, etableringsfrihet och frihet att tillhandahålla tjänster, krävs icke-diskriminerande tillgång till reparationsinformation om fordonen genom ett standardiserat format för att få fram teknisk information, samt en effektiv konkurrens på marknaden för tjänster som avser information om reparation och underhåll av fordon. En stor del av denna information gäller system för omborddiagnos och deras samverkan med andra system i fordonet. Det är lämpligt att fastställa tekniska specifikationer som tillverkarnas webbplatser bör följa liksom riktade åtgärder som säkerställer rimlig tillgänglighet för små och medelstora företag.
- (23) Fordonstillverkare bör också tillåtas fullgöra sina skyldigheter att ge tillgång till reparations- och underhållsinformation rörande de protokoll för kommunikationen mellan traktorer och dragen eller monterad utrustning som fastställs i ISO 11783, genom att på tillverkarens webbplats tillhandahålla en länk till en webbplats som upprättas av flera tillverkare eller tillverkarkonsortier gemensamt.
- (24) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter⁽²⁾.

⁽¹⁾ Rådets beslut 97/836/EG av den 27 november 1997 (EGT L 346, 17.12.1997, s. 78).

⁽²⁾ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (25) I syfte att komplettera denna förordning med närmare tekniska krav bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på funktionssäkerhet, konstruktionskrav, miljö- och framdrivningsprestanda, tillgång till information om reparation och underhåll samt utnämning av och särskilda uppgifter för de tekniska tjänsterna, som komplement eller ändring av vissa icke-väsentliga delar av denna förordning. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (26) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner för överträdelse av denna förordning och de delegerade akter eller genomförandeakter som antas enligt denna förordning och säkerställa att dessa tillämpas. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (27) Denna förordning hindrar inte medlemsstaterna från att fortsätta att tillämpa sina respektive individuella system för godkännande, men kommissionen bör rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av dessa nationella system, utifrån den information som tillhandahålls av medlemsstaterna, i syfte att överväga om man bör lägga fram ett lagstiftningsförslag om en harmonisering på unionsnivå av systemet för enskilt godkännande.
- (28) Till följd av tillämpningen av det nya system som införs genom denna förordning bör följande direktiv upphävas:
- Direktiv 2003/37/EG
 - Rådets direktiv 74/347/EEG av den 25 juni 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om siktält och vindrutetorkare för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽¹⁾.
 - Rådets direktiv 76/432/EEG av den 6 april 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽²⁾.
 - Rådets direktiv 76/763/EEG av den 27 juli 1976 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om passagerarsäten på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽³⁾.
 - Rådets direktiv 77/537/EEG av den 28 juni 1977 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från motorer som används i jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁴⁾.
 - Rådets direktiv 78/764/EEG av den 25 juli 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förarsätet på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁵⁾.
 - Rådets direktiv 80/720/EEG av den 24 juni 1980 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förarutrymme, tillträde till förarplats samt dörrar och fönster på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁶⁾.
 - Rådets direktiv 86/297/EEG av den 26 maj 1986 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om kraftuttagen på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul samt skydd av dessa uttag ⁽⁷⁾.
 - Rådets direktiv 86/298/EEG av den 26 maj 1986 om baktill monterade skyddsbågar på smalspåriga jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁸⁾.
 - Rådets direktiv 86/415/EEG av den 24 juli 1986 om montering, placering, manövrering och märkning av manöverorgan på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁹⁾.
 - Rådets direktiv 87/402/EEG av den 25 juni 1987 om skyddsbågar monterade framför förarsätet på smalspåriga jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul ⁽¹⁰⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/25/EG av den 22 maj 2000 om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från motorer avsedda för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer ⁽¹¹⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/57/EG av den 13 juli 2009 om överrullningsskydd för jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul ⁽¹²⁾.

⁽¹⁾ EGT L 191, 15.7.1974, s. 5.

⁽²⁾ EGT L 122, 8.5.1976, s. 1.

⁽³⁾ EGT L 262, 27.9.1976, s. 135.

⁽⁴⁾ EGT L 220, 29.8.1977, s. 38.

⁽⁵⁾ EGT L 255, 18.9.1978, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 194, 28.7.1980, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT L 186, 8.7.1986, s. 19.

⁽⁸⁾ EGT L 186, 8.7.1986, s. 26.

⁽⁹⁾ EGT L 240, 26.8.1986, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EGT L 220, 8.8.1987, s. 1.

⁽¹¹⁾ EGT L 173, 12.7.2000, s. 1.

⁽¹²⁾ EUT L 261, 3.10.2009, s. 1.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/58/EG av den 13 juli 2009 om kopplingsanordningen och backväxeln på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽¹⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/59/EG av den 13 juli 2009 om backspeglar på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽²⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/60/EG av den 13 juli 2009 om högsta konstruktiva hastighet och lastplattformar för jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽³⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/61/EG av den 13 juli 2009 om installationen av belysnings- och ljussignalanordningar på jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁴⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/63/EG av den 13 juli 2009 om vissa delar och egenskaper hos jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁵⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/64/EG av den 13 juli 2009 om dämpning av radiostörningar (elektromagnetisk kompatibilitet) som orsakas av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer ⁽⁶⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/66/EG av den 13 juli 2009 om styrinrättningen på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁷⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/68/EG av den 13 juli 2009 om typgodkännande av delar för belysnings- och ljussignalanordningar på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽⁸⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/75/EG av den 13 juli 2009 om överrullningsskydd på jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul (statisk provning) ⁽⁹⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/76/EG av den 13 juli 2009 om bullernivån på förarplatsen i jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul ⁽¹⁰⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/144/EG av den 30 november 2009 om vissa delar och egenskaper på jordbruks- och skogsbrukstraktorer med hjul ⁽¹¹⁾.
- (29) Det är viktigt för alla berörda parter att skapa en tydlig förståelse för sambandet mellan denna förordning och direktiv 2006/42/EG för att undvika överlappning och tydligt klargöra vilka krav en viss produkt behöver uppfylla.
- (30) Eftersom målen med denna förordning, nämligen att fastställa harmoniserade bestämmelser om administrativa och tekniska krav för typgodkännande av och för marknadstillsyn för jordbruks- och skogsbruksfordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av deras omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på unionsnivå kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs administrativa och tekniska krav för typgodkännande av alla nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som avses i artikel 2.1.

Denna förordning är inte tillämplig på godkännande av enskilda fordon. De medlemsstater som beviljar sådana enskilda godkännanden ska emellertid godta varje typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som beviljats enligt denna förordning i stället för enligt de tillämpliga nationella bestämmelserna.

⁽¹⁾ EUT L 198, 30.7.2009, s. 4.

⁽²⁾ EUT L 198, 30.7.2009, s. 9.

⁽³⁾ EUT L 198, 30.7.2009, s. 15.

⁽⁴⁾ EUT L 203, 5.8.2009, s. 19.

⁽⁵⁾ EUT L 214, 19.8.2009, s. 23.

⁽⁶⁾ EUT L 216, 20.8.2009, s. 1.

⁽⁷⁾ EUT L 201, 1.8.2009, s. 11.

⁽⁸⁾ EUT L 203, 5.8.2009, s. 52.

⁽⁹⁾ EUT L 261, 3.10.2009, s. 40.

⁽¹⁰⁾ EUT L 201, 1.8.2009, s. 18.

⁽¹¹⁾ EUT L 27, 30.1.2010, s. 33.

2. I denna förordning fastställs krav för marknadstillsyn över fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande i enlighet med denna förordning. I denna förordning fastställs även kraven för marknadstillsyn över delar och utrustning för sådana fordon.

3. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av lagstiftning om trafiksäkerhet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på de jordbruks- och skogsbruksfordon som avses i artikel 4 och som är konstruerade och tillverkade i en eller flera etapper, samt på system, komponenter och separata tekniska enheter liksom delar och utrustning som konstruerats och tillverkats för sådana fordon.

Denna förordning ska särskilt tillämpas på följande fordon:

- a) Traktorer (kategorierna T och C).
- b) Släpfordon (kategori R).
- c) Utbytbar dragen utrustning (kategori S).

2. Denna förordning ska inte tillämpas på utbytbara maskiner som helt och hållet lyfts från marken eller som inte kan röra sig runt en vertikal axel när fordonet som de är kopplade till kör på väg.

3. För följande fordon får tillverkaren välja att ansöka om godkännande enligt denna förordning eller att uppfylla de tillämpliga nationella kraven:

- a) Släpfordon (kategori R) och utbytbar dragen utrustning (kategori S).
- b) Bandtraktorer (kategori C).
- c) Hjultraktorer för särskilda ändamål (kategorierna T4.1 och T4.2).

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga I gäller följande definitioner, om inte annat föreskrivs i dessa:

1. *typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

2. *typgodkännande av komplett fordon*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att ett icke färdigbyggt fordon, ett komplett fordon eller ett etappvis färdigbyggt fordon uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

3. *typgodkännande av system*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att ett system monterat i ett fordon av en viss typ uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

4. *typgodkännande av komponent*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en från ett fordon fristående komponent uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

5. *typgodkännande av separat teknisk enhet*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven med avseende på en eller flera angivna fordonstyper.

6. *nationellt typgodkännande*: förfarande för typgodkännande som fastställs i en medlemsstats nationella rätt, varvid godkännandet endast gäller på den medlemsstatens territorium.

7. *EU-typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.

8. *traktor*: jordbruks- eller skogsbruksfordon med hjul eller band, och med motor, som har minst två axlar, som är konstruerat för en högsta hastighet om lägst 6 km/tim, vars främsta funktion är som dragfordon och som konstruerats särskilt för att dra, skjuta, frakta eller driva viss utbytbar utrustning avsedd att användas inom jord- eller skogsbruk, eller för att dra släpvagnar eller utrustning för användning inom jord- och skogsbruk. Traktorn kan utrustas för transport av last i jordbruks- eller skogsbruks-sammanhang och/eller med ett eller flera passagerarsäten.

9. *släpfordon*: varje jordbruks- eller skogsbruksfordon som främst är avsett att dras av en traktor och som är avsett att i huvudsak bära last eller behandla material och vars förhållande mellan fordonets högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last och dess vikt i olastat skick är lika med eller större än 3,0.

10. *utbyttbar dragen utrustning*: fordon som används i jordbruk eller skogsbruk och som är konstruerat för att dras av en traktor, förändrar eller kompletterar dennas funktioner, permanent inkorporerar ett redskap eller är konstruerat för att behandla material, och som kan inbegripa en lastplattform konstruerad och tillverkad för att ta emot alla verktyg och anordningar som behövs för de ändamålen och tillfälligt lagra material som framställs eller krävs under arbetet, och vars förhållande mellan fordonets högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last och dess vikt i olastat skick är mindre än 3,0.
11. *fordon*: traktorer, släpfordon eller utbyttbar dragen utrustning enligt definitionerna i punkterna 8, 9 och 10.
12. *grundfordon*: fordon som används under den inledande etappen av ett etappvist typgodkännande.
13. *icke färdigbyggt fordon*: fordon som måste genomgå åtminstone ytterligare en etapp i tillverkningsprocessen för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.
14. *etappvis färdigbyggt fordon*: fordon som, efter att ha typgodkänts etappvis, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.
15. *färdigbyggt fordon*: fordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.
16. *fordon i slutserier*: fordon i lager som inte kan tillhandahållas på marknaden eller som inte längre kan tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk eftersom nya tekniska krav har trätt i kraft enligt vilka fordonet inte har godkänts.
17. *system*: sammansättning av anordningar som är kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon och som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning.
18. *komponent*: anordning som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, som är avsedd att vara en del av ett fordon som kan typgodkännas oberoende av ett fordon i enlighet med denna förordning och de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, förutsatt att dessa akter uttryckligen tillåter detta.
19. *separat teknisk enhet*: anordning som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning och som är avsedd att vara en del av ett fordon som kan typgodkännas separat, dock endast i förbindelse med en eller flera specificerade fordonstyper, förutsatt att dessa akter uttryckligen tillåter detta.
20. *delar*: varor som används för montering av ett fordon samt reservdelar.
21. *utrustning*: alla andra varor än delar som kan läggas till eller installeras på ett fordon.
22. *originaldelar eller originalutrustning*: delar eller utrustning som tillverkats enligt fordonstillverkarens specifikationer och produktionsstandarder för framställning av delar för montering av fordonet i fråga; detta innefattar delar eller utrustning som tillverkas på samma produktionslinje som dessa delar eller denna utrustning; om inte motsatsen bevisas förutsätts det att delar eller utrustning utgör originaldelar om tillverkaren intygar att delarna eller utrustningen är av samma kvalitet som de komponenter som används för montering av fordonet och att de har tillverkats i enlighet med fordonstillverkarens specifikationer och produktionsstandarder.
23. *reservdelar*: varor som ska installeras i eller på ett fordon för att ersätta originaldelar av det fordonet, inbegripet varor som smörjmedel som är nödvändiga för användningen av fordonet, dock inte bränsle.
24. *funktionssäkerhet*: frånvaro av oacceptabla risker för kroppsskada eller försämring av människors hälsa eller skada på egendom till följd av faror som orsakas av felfungerande mekaniska, hydrauliska, pneumatiska, elektriska eller elektroniska system, komponenter eller separata tekniska enheter.
25. *tillverkare*: en fysisk eller juridisk person som är ansvarig inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännande- eller tillståndsförfarandet, för att säkerställa produktionsöverensstämmelsen och som också är ansvarig för marknadstillsynsfrågor för de producerade fordonen, systemen, komponenterna och separata tekniska enheterna, oavsett om den fysiska eller juridiska personen är direkt involverad i alla led av utformningen och konstruktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som godkännandeförfarandet avser.

26. *tillverkarens ombud*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som är vederbörligen utnämnd av tillverkaren att företräda tillverkaren inför godkännandemyndigheten eller marknadstillsynsmyndigheten och handla för tillverkarens räkning i frågor som omfattas av denna förordning.
27. *godkännandemyndighet*: myndighet i en medlemsstat som inrättats eller utnämnts av medlemsstaten, och anmälts av medlemsstaten till kommissionen, och som har behörighet att handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, dels tillståndsförfarandet, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller vägra att utfärda intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utnämna de tekniska tjänsterna och att se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.
28. *teknisk tjänst*: organisation eller organ som har utnämnts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrolllaboratorium 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.
29. *självprovning*: provning i egna anläggningar, registrering av provningsresultat och inlämnande av en rapport, inklusive slutsatser, till godkännandemyndigheten av en tillverkare som utnämnts till teknisk tjänst för att kontrollera att vissa krav har följts.
30. *virtuell provningsmetod*: datorsimulationer, inklusive beräkningar, som visar om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tekniska kraven i en delegerad akt som har antagits enligt artikel 27.6, utan att det krävs att ett fysiskt fordon, ett fysiskt system, en fysisk komponent eller en fysisk separat teknisk enhet används.
31. *typgodkännandeintyg*: handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet är godkänd.
32. *EU-typgodkännandeintyg*: intyg enligt mallen i den genomförandeakt som antas enligt denna förordning eller meddelandeformuläret i tillämpliga FN/ECE-föreskrifter som avses i denna förordning eller i delegerade akter som antas enligt denna förordning.
33. *intyg om överensstämmelse*: handling utfärdad av tillverkaren, som intygar att det tillverkade fordonet överensstämmer med den godkända fordonstypen.
34. *system för omborddiagnos eller OBD-system*: system med förmåga att identifiera det sannolika felstället med hjälp av felkoder som lagrats i ett datorminne.
35. *information om reparation och underhåll av fordon*: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, omprogrammering eller återställning av originaldata när det gäller fordonet, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information; den informationen inbegriper all information som krävs för att montera delar och utrustning på fordon.
36. *oberoende aktör*: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av motorfordon, särskilt verkstäder, tillverkare eller återförsäljare av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, utgivare av teknisk information, bilklubbar, vägassistansaktörer, aktörer som erbjuder kontroll och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för installatörer, tillverkare och verkstäder av utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen.
37. *nytt fordon*: fordon som aldrig tidigare har varit registrerat eller tagits i bruk.
38. *registrering*: administrativt tillstånd för ett fordon att tas i bruk, även för vägtrafik, innefattande identifiering av fordonet och tilldelning av ett serienummer, som kallas registreringsnummer, oavsett om tillståndet är permanent, tillfälligt eller giltigt för en kort tid.
39. *utsläppande på marknaden*: det första tillhandahållandet i unionen av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning.
40. *ibruktagande*: den första användningen för avsett ändamål i unionen av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning.
41. *importör*: varje fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som släpper ut ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning från ett tredjeland.
42. *distributör*: varje fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utom tillverkaren eller importören, som tillhandahåller ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning på marknaden.

43. *ekonomisk aktör*: tillverkaren, tillverkarens ombud, importören eller distributören.
44. *marknadstillsyn*: den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av nationella myndigheter för att se till att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden uppfyller de krav som fastställs i relevant unionslagstiftning om harmonisering och inte äventyrar hälsa, säkerhet eller andra aspekter av skyddet av allmänintresset.
45. *marknadstillsynsmyndighet*: en myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att genomföra marknadstillsyn på sitt territorium.
46. *nationell myndighet*: godkännandemyndighet eller annan myndighet som arbetar med och ansvarar för marknadstillsyn, gränskontroll eller registrering i en medlemsstat med avseende på fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning.
47. *tillhandahållande på marknaden*: varje form av tillhandahållande av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning på marknaden för distribution eller användning inom ramen för en verksamhet av kommersiell natur, antingen mot betalning eller kostnadsfritt.
48. *fordonstyp*: grupp av fordon, inklusive varianter och versioner av samma kategori som åtminstone inte skiljer sig åt i sådana väsentliga avseenden som
- kategori,
 - tillverkare,
 - tillverkarens typbeteckning,
 - väsentliga konstruktions- och formgivningsegenskaper,
 - bjälkchassi/chassi med sidobalkar/midjchassi (uppenbara och grundläggande skillnader),
 - för kategori T: axlar (antal) eller för kategori C: axlar/band (antal),
 - för fordon som byggs i etapper: tillverkaren av och typen på fordonet i det föregående skedet.
49. *variant*: fordon av samma typ som åtminstone inte skiljer sig åt i följande avseenden:
- a) För traktorer:
- typ av kaross eller typ av karosseri,
 - färdigställandegrad,
- motor (förbränningsmotor/hybridmotor/elmotor/elhybridmotor),
 - funktionssätt,
 - cylindrarnas antal och arrangemang,
 - effektskillnad på högst 30 % (högsta effekten 1,3 gånger högre än lägsta effekten),
 - slagvolymsskillnad på högst 20 % (högsta värdet 1,2 gånger högre än det lägsta värdet),
 - drivaxlar (antal, placering, koppling till varandra),
 - styraxlar (antal och placering),
 - högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som inte varierar med mer än 10 %,
 - kraftöverföring (typ),
 - överrullningsskydd,
 - bromsade axlar (antal).
- b) För släpfordon eller utbytbar dragen utrustning:
- styraxlar (antal, placering, koppling till varandra),
 - högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som inte varierar med mer än 10 %,
 - bromsade axlar (antal).
50. *hybridfordon*: motorfordon som för sin framdrivning är försedd med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem (på fordonet).
51. *hybridelfordon*: fordon som för sin mekaniska framdrivning hämtar energi från de båda följande i fordonet placerade källorna för lagrad energi/effekt:
- a) ett förbränningsbart bränsle,
- b) ett batteri, kondensator eller svänghjul/generator eller annan lagringsanordning för elektrisk energi eller effekt.
- Denna definition inbegriper fordon som hämtar energi från förbränningsbart bränsle enbart för att ladda upp anordningen för lagring av elektrisk energi/effekt.
52. *fordon med endast eldrift*: fordon som drivs med ett system som består av en eller flera anordningar för lagring av elenergi, en eller flera anordningar för konditionering av eleffekt och en eller flera elapparater som omvandlar lagrad elenergi till den mekaniska energi som för fordonets drift avges vid hjulen.

53. *version av en variant*: fordon som består av en kombination av objekt som visas i det informationsmaterial som avses i artikel 24.10.

Hänvisningar i denna förordning till krav, förfaranden eller arrangemang som föreskrivs i denna förordning ska tolkas som hänvisningar till krav, förfaranden eller arrangemang som föreskrivs i denna förordning och i delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning.

Artikel 4

Fordonskategorier

I denna förordning ska följande fordonskategorier gälla:

1. *kategori T*: alla traktorer med hjul. Varje hjultraktorskategori enligt punkterna 2–8 är markerad på slutet med bokstäverna "a" eller "b", som anger vilken hastighet traktorn konstruerats för:
 - a) "a" för hjultraktorer konstruerade för en hastighet på högst 40 km/tim,
 - b) "b" för hjultraktorer konstruerade för en hastighet på mer än 40 km/tim.
2. *kategori T1*: hjultraktorer, vars minsta spårvidd på den av axlarna som är närmast föraren inte understiger 1 150 mm, vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kg och vars markfrigång inte överstiger 1 000 mm.
3. *kategori T2*: hjultraktorer vars minsta spårvidd understiger 1 150 mm, vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 600 kg och vars markfrigång inte överstiger 600 mm, om höjden för traktorns tyngdpunkt (mätt från marken) delat med medelvärdet för axlarnas minsta spårvidd är större än 0,90 ska den konstruktionsmässiga högsta hastigheten begränsas till 30 km/tim.
4. *kategori T3*: hjultraktorer, vars vikt i olastat och körklart skick är högst 600 kg.
5. *kategori T4*: hjultraktorer för särskilda ändamål.
6. *kategori T4.1 (traktorer med hög markfrigång)*: traktorer som konstruerats för arbete i högväxande odlingar, såsom vinodlingar. De kännetecknas av att deras chassi eller en del av det är upphöjt, vilket gör att de kan köra parallellt med odlingens rader med höger- och vänsterhjulen på var sin sida om en eller flera linjer. De är konstruerade för att bära eller driva redskap som kan monteras framme på traktorn, mellan dess axlar, bak eller på en plattform. När traktorn är i arbetsläge är dess markfrigång högre än 1 000 mm, mätt vinkelrätt i förhållande till odlingsraderna. När höjden för traktorns tyngdpunkt mätt från marken, vid användning av däck av normal storlek, delat med medelvärdet för axlarnas minsta spårvidd är större än 0,90 begränsas emellertid den konstruktionsmässiga högsta hastigheten till 30 km/tim.
7. *kategori T4.2 (extra breda traktorer)*: traktorer som kännetecknas av sina stora mått och som är särskilt avsedda för arbete på stora jordbruksarealer.
8. *kategori T4.3 (traktorer med låg markfrigång)*: fyrhjulsdrivna traktorer vars utbytbara utrustning är avsedd för jord- eller skogsbruk och som kännetecknas av en stödram, med ett eller flera kraftuttag, med en högsta tekniskt tillåtna vikt på inte mer än 10 ton, och där förhållandet mellan denna vikt och högsta vikt i olastat, körklart skick är mindre än 2,5 och tyngdpunktens höjd uppmätt i förhållande till marken vid användning av däck med normal storlek är mindre än 850 mm.
9. *kategori C*: bandtraktorer som drivs med ändlösa band eller en kombination av hjul och ändlösa band, vars underkategorier definieras analogt med kategori T.
10. *kategori R*: släpfordon. Varje släpvnagskategori enligt punkterna 11–14 är markerad på slutet med bokstäverna "a" eller "b", som anger vilken hastighet släpvnagen konstruerats för:
 - a) "a" för släpvnagar som konstruerats för en hastighet på högst 40 km/tim,
 - b) "b" för släpvnagar som konstruerats för en hastighet på mer än 40 km/tim.
11. *kategori R1*: släpfordon vilkas högsta tekniskt tillåtna totalvikt per axel inte överstiger 1 500 kg.
12. *kategori R2*: släpfordon vilkas högsta tekniskt tillåtna totalvikt per axel överstiger 1 500 kg men inte 3 500 kg.
13. *kategori R3*: släpfordon vilkas högsta tekniskt tillåtna totalvikt per axel överstiger 3 500 kg men inte 21 000 kg.
14. *kategori R4*: släpfordon vilkas högsta tekniskt tillåtna totalvikt per axel överstiger 21 000 kg.
15. *kategori S*: utbyttbar dragen utrustning.

Varje kategori av utbyttbar dragen utrustning är markerad på slutet med bokstäverna "a" eller "b", som anger vilken hastighet den konstruerats för:

- a) "a" för utbytbar dragen utrustning som konstruerats för en hastighet på högst 40 km/tim,
- b) "b" för utbytbar dragen utrustning som konstruerats för en hastighet på mer än 40 km/tim.
16. *kategori S1*: utbytbar dragen utrustning vars högsta tekniskt tillåtna totalvikt per axel inte överstiger 3 500 kg.
17. *kategori S2*: utbytbar dragen utrustning vars högsta tekniskt tillåtna totalvikt per axel överstiger 3 500 kg.

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 5

Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna ska inrätta eller utnämna de godkännandemyndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och de marknadstillsynsmyndigheter som är behöriga i fråga om marknadstillsyn i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska anmäla inrättandet och tillsättandet av dessa myndigheter till kommissionen.

Anmälan av godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna ska innehålla myndighetens namn, adress, inklusive elektronisk adress, samt ansvarsområde. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning och uppgifter om godkännandemyndigheterna på sin webbplats.

2. Medlemsstaterna ska tillåta utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande endast av sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i denna förordning.

3. Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller hindra utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av denna förordning om de uppfyller dess krav.

4. Medlemsstaterna ska organisera och utöva marknadstillsyn över och kontroller av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som förs in på marknaden i enlighet med kapitel III i förordning (EG) nr 765/2008.

Artikel 6

Godkännandemyndigheternas skyldigheter

1. Godkännandemyndigheterna ska se till att tillverkare som ansöker om typgodkännande uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.

2. Godkännandemyndigheterna ska godkänna endast sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i denna förordning.

Artikel 7

Marknadstillsynsåtgärder

1. För typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska marknadstillsynsmyndigheterna i tillräcklig omfattning utföra lämplig dokumentkontroll och därvid beakta etablerade riskbedömningsprinciper samt klagomål och annan information.

Marknadstillsynsmyndigheterna får kräva att de ekonomiska aktörerna tillhandahåller sådan dokumentation och information som dessa myndigheter anser sig behöva för att utföra sin verksamhet.

Om ekonomiska aktörer uppvisar intyg om överensstämmelse ska marknadstillsynsmyndigheterna ta vederbörlig hänsyn till dessa intyg.

2. För delar och annan utrustning som inte omfattas av punkt 1 i denna artikel är artikel 19.1 i förordning (EG) nr 765/2008 tillämplig i sin helhet.

Artikel 8

Tillverkarnas skyldigheter

1. När tillverkarnas fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter släpps ut på marknaden eller tas i bruk ska de se till att de är tillverkade och godkända i enlighet med kraven i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning.

2. Vid etappvis typgodkännande ska varje tillverkare ansvara för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförs under den tillverkningsetapp tillverkaren ansvarar för. En tillverkare som ändrar komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper ska ansvara för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för dessa ändrade komponenter och system.

3. Tillverkare som ändrar ett icke färdigbyggt fordon så att det klassificeras i en annan fordonskategori med följden att lagfästa krav som redan bedömts i en tidigare etapp ändras, ska också ansvara för överensstämmelse med tillämpliga krav för den fordonskategori som det ändrade fordonet klassificeras i.

4. För godkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av denna förordning ska tillverkare som är etablerade utanför unionen utnämna ett enda ombud som är etablerat i unionen för att företräda dem inför godkännandemyndigheten.

5. Tillverkare som är etablerade utanför unionen ska dessutom utnämna ett enda ombud – etablerat i unionen – för frågor som gäller marknadstillsyn, som kan vara samma ombud som avses i punkt 4 eller ytterligare ett ombud.

6. Tillverkarna ska inför godkännandemyndigheten ansvara för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämmelsen, oberoende av om de är direkt engagerade i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

7. I enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning ska tillverkarna se till att det finns rutiner som säkerställer att serietillverkningen fortsätter att överensstämma med den godkända typen. Ändringar av ett fordon, ett system, en komponents eller en separat teknisk enhets konstruktion eller egenskaper och ändringar i de krav som ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet intygas överensstämma med ska beaktas i enlighet med kapitel VI.

8. Förutom den obligatoriska märkningen och de typgodkännandemärken som anbringas på fordon, komponenter eller separata tekniska enheter i enlighet med artikel 34 ska tillverkarna även ange sitt namn, registrerade handelsnamn eller registrerade varumärke, den adress i unionen på vilken de kan kontaktas rörande deras fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden, eller, om detta inte är möjligt, på förpackningen eller i en handling som åtföljer komponenten eller den separata tekniska enheten.

9. Tillverkarna ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, se till att lagrings- och transportförhållandena inte äventyrar produktens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 9

Tillverkarnas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven eller utgör en allvarlig risk

1. Tillverkare som anser eller har skäl att tro att deras fordon, system, komponent eller separata tekniska enhet som har släppts ut på marknaden eller tagits i bruk inte överensstämmer med denna förordning eller delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven eller dra tillbaka eller återkalla fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, beroende på vad som är lämpligt.

Tillverkaren ska omgående informera den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet och lämna uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och eventuella korrigerande åtgärder som vidtagits.

2. Om fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen utgör en allvarlig risk ska

tillverkaren omedelbart underrätta godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna i de medlemsstater där fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen hade tillhandahållits på marknaden eller tagits i bruk om detta, och lämna uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits.

3. Tillverkarna ska hålla det informationsmaterial som avses i artikel 24.10, och dessutom hålla en kopia av de intyg om överensstämmelse som avses i artikel 33 tillgängliga för godkännandemyndigheten under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon, och under en period av fem år efter utsläppandet på marknaden av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

4. Tillverkarna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet tillhandahålla denna myndighet, via godkännandemyndigheten, en kopia av EU-typgodkännandeintyget eller det intyg som avses i artikel 46.1 och 46.2 som visar att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven, på ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten. Tillverkare ska samarbeta med den nationella myndigheten i alla åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 för att undanröja riskerna med deras fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som har släppts ut på marknaden, registrerats eller tagits i bruk.

Artikel 10

Tillverkarombudens skyldigheter i fråga om marknadstillsyn

Tillverkarens ombud för marknadstillsyn ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren. Den fullmakten ska minst ge ombudet befogenhet att

- a) ha tillgång till det underlag som avses i artikel 22 och de intyg om överensstämmelse som avses i artikel 33 så att de kan göras tillgängliga för godkännandemyndigheterna under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon, och under en period av fem år efter utsläppandet på marknaden av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet,
- b) på motiverad begäran av en godkännandemyndighet ge den myndigheten all information och dokumentation som krävs för att visa att tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med kraven,
- c) på begäran av godkännande- eller marknadstillsynsmyndigheterna samarbeta med dem om de åtgärder som vidtas för att undanröja den allvarliga risken med de fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som omfattas av fullmakten.

Artikel 11

Importörernas skyldigheter

1. På marknaden får importörer endast släppa ut överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som antingen har fått EU-typgodkännande eller som uppfyller kraven för nationellt godkännande, eller delar eller utrustning som till fullo omfattas kraven i förordning (EG) nr 765/2008.

2. Innan ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som typgodkänts släpps ut på marknaden ska importörerna säkerställa att det finns ett informationsmaterial som överensstämmer med artikel 24.10 och att systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har försetts med erforderligt typgodkännandemärke och uppfyller kraven i artikel 8.8. För fordon ska importören se till att fordonet åtföljs av det erforderliga intyget om överensstämmelse.

3. Om importörerna anser eller har skäl att tro att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte överensstämmer med kraven i denna förordning, och särskilt att de inte överensstämmer med typgodkännandet, får de inte släppa ut fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten på marknaden eller tillåta ibruktagande eller registrering förrän de sett till att det råder överensstämmelse med kraven. Om importörerna anser eller har skäl att tro att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen innebär en allvarlig risk, ska de dessutom underrätta tillverkaren och marknadstillsynsmyndigheterna. För typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska de dessutom informera den godkännandemyndighet som har beviljat godkännandet om detta.

4. Importörerna ska ange sitt namn, sitt registrerade handelsnamn eller varumärke och en kontaktadress på fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen eller, om detta inte är möjligt, på förpackningen eller i en handling som åtföljer systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen.

5. Importörerna ska se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten åtföljs av anvisningar och information, i enlighet med artikel 51, på de berörda medlemsstaternas officiella språk.

6. Importörerna ska så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet se till att lagrings- och transportförhållandena inte äventyrar dess överensstämmelse med kraven i denna förordning.

7. När det anses lämpligt med tanke på de allvarliga risker som ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, del eller utrustning utgör ska importörerna för att skydda konsumenternas hälsa och säkerhet granska och vid behov re-

gisterföra klagomål om och återkallanden av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning samt informera distributörerna om denna övervakning.

Artikel 12

Importörernas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven eller utgör en allvarlig risk

1. Importörer som anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har släppt ut på marknaden inte överensstämmer med denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven, dra tillbaka produkten från marknaden eller återkalla den, beroende på vad som är lämpligt.

2. Om ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning utgör en allvarlig risk ska importörerna omedelbart informera tillverkaren och godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna i de medlemsstater där de har släppt ut fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen på marknaden. Importören ska också informera dem om eventuella åtgärder som vidtagits och lämna uppgifter om i synnerhet den allvarliga risken och de korrigerande åtgärder som vidtagits av tillverkaren.

3. Under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon och under en period av fem år efter utsläppandet på marknaden av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet ska importörerna hålla ett exemplar av intyget om överensstämmelse tillgängligt för godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna och se till att dessa myndigheter på begäran kan få tillgång till det informationsmaterial som avses i artikel 24.10.

4. Importörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet ge den all information och dokumentation som behövs för att visa att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven, på ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten. Importörerna ska på myndighetens begäran samarbeta med denna rörande alla åtgärder som vidtas för att undanröja riskerna med ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning som de har släppt ut på marknaden.

Artikel 13

Distributörernas skyldigheter

1. Vid tillhandahållande på marknaden av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning ska distributörerna iaktta vederbörlig omsorg med avseende på kraven i denna förordning.

2. Innan distributörerna tillhandahåller ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på marknaden, eller registrerar produkten eller tar den i bruk, ska de kontrollera att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har försetts med obligatorisk märkning eller typgodkännandemärke, att det åtföljs av erforderliga handlingar, bruksanvisningar och säkerhetsinformation på de officiella språken i den medlemsstat där fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten är avsedd att tillhandahållas på marknaden samt att importören och tillverkaren har uppfyllt kraven i artiklarna 11.2, 11.4, 34.1 och 34.2.

3. Distributörerna ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar produktens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 14

Distributörernas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven eller utgör en allvarlig risk

1. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet inte överensstämmer med kraven i denna förordning, får de inte tillhandahålla fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten på marknaden, eller registrera produkten eller ta den i bruk, till dess att produkten överensstämmer med kraven.

2. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har tillhandahållit på marknaden eller registrerat eller för vars ibruktage de ansvarar, inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska de informera tillverkaren eller tillverkarens ombud för att se till att de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven, eller vid behov för att återkalla produkten, vidtas i enlighet med artikel 9.1 eller 12.1.

3. Om fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen utgör en allvarlig risk ska distributörerna omedelbart underrätta tillverkaren, importören och godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna i de medlemsstater där de har tillhandahållit produkten på marknaden. Distributören ska också underrätta dem om eventuella åtgärder som vidtagits samt lämna uppgifter om i synnerhet den allvarliga risken och de korrigerande åtgärder som tillverkaren vidtagit.

4. Distributörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet se till att tillverkaren ger myndigheten den information som anges i artikel 9.4 eller att importören ger den nationella myndigheten den information som anges i artikel 12.3. Distributörerna ska på begäran av den myndigheten

samarbeta med den om alla åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 för att undanröja riskerna med fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som de har tillhandahållit på marknaden.

Artikel 15

Fall där tillverkarnas skyldigheter tillämpas på importörer och distributörer

En importör eller distributör ska anses vara tillverkare enligt denna förordning och ska ha samma skyldigheter som tillverkaren har enligt artiklarna 8–10 när importören eller distributören tillhandahåller ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på marknaden, registrerar produkten eller ansvarar för dess ibruktage i eget namn eller under eget varumärke eller ändrar ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på ett sådant sätt att överensstämmelsen med tillämpliga krav kan påverkas.

Artikel 16

Identifikation av ekonomiska aktörer

Ekonomiska aktörer ska på begäran och under en period av fem år ange följande för godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna:

- a) Alla ekonomiska aktörer som har levererat ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning till dem.
- b) Alla ekonomiska aktörer till vilka de har levererat ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning.

KAPITEL III

MATERIELLA KRAV

Artikel 17

Krav på fordons funktionssäkerhet

1. Tillverkarna ska se till att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på fordonets förare och passagerare och övriga personer i fordonets närhet blir så liten som möjligt.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning, inbegripet de krav som rör

- a) fordonets strukturella hållfasthet,
- b) system som underlättar förarens kontroll över fordonet, särskilt styrsystem och bromssystem, inbegripet avancerade bromssystem och elektroniska stabilitetskontrollsystem,

- c) system som förser föraren med insyn i och uppgifter om fordonets läge och omgivning, inbegripet glasrutor, speglar och informationssystem för föraren,
- d) fordonets belysningsystem,
- e) skydd av förare och passagerare, inbegripet inredning, huvudstöd, säkerhetsbälten och dörrar,
- f) fordonets yttre och tillbehör,
- g) elektromagnetisk kompatibilitet,
- h) ljudsignalanordningar,
- i) uppvärmningssystem,
- j) anordningar som förhindrar obehörigt nyttjande,
- k) fordonsidentifieringssystem,
- l) vikter och mått,
- m) elsäkerhet, inbegripet statisk elektricitet,
- n) skydd baktill,
- o) sidoskydd,
- p) lastplattformar,
- q) bogseranordningar,
- r) däck,
- s) stänkskyddsanordningar,
- t) backväxel,
- u) band,
- v) mekaniska kopplingsanordningar, inbegripet skydd mot monteringsfel.

3. Fordonskomponenter vars elrisker omfattas av de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning ska inte omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/95/EG av den 12 december 2006 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektrisk utrustning avsedd för användning inom vissa spänningsgränser⁽¹⁾.

4. De krav som avses i punkterna 1 och 2 ska tillämpas på fordon, och på system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om de är tillämpliga i enlighet med bilaga I.

5. För att säkerställa en hög nivå på funktionssäkerheten ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 71 anta

delegerade akter om närmare tekniska krav för de frågor som förtecknas i punkt 2 i denna artikel, inbegripet provningsförfaranden och gränsvärden i förekommande fall. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

Dessa närmare krav ska vara sådana att de ökar eller åtminstone bibehåller den funktionssäkerhetsnivå som föreskrivs i de direktiv som avses i artiklarna 76.1 och 77, och ska säkerställa att

- a) fordon som konstruerats för en högsta hastighet på över 40 km/tim har en funktionssäkerhetsnivå avseende bromsverkan och, vid behov, antilåsningssystem som motsvarar motorfordon och deras släpvagnar,
- b) det maximala kontakttrycket på hård vägbeläggning från däck eller band inte överstiger 0,8 MPa.

Artikel 18

Krav avseende arbetarskydd

1. Tillverkarna ska se till att fordonen utformas, konstrueras och monteras så att risken för skador på personer som arbetar i eller med fordonet blir så liten som möjligt.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning, inbegripet de krav som rör

- a) överrullningsskydd,
- b) skydd mot fallande föremål,
- c) passagerarsäten,
- d) ljudnivå för föraren,
- e) förarsäte,
- f) förarutrymme och tillträde till förarplatsen, inbegripet halk-, snubbel- och fallskydd,
- g) kraftuttag,
- h) skydd av transmissionskomponenter,
- i) förankring av säkerhetsbälten,
- j) säkerhetsbälten,
- k) skydd av föraren mot inträngande föremål,
- l) skydd av föraren mot farliga ämnen,
- m) skydd mot exponering för delar eller material med extrema temperaturer,

⁽¹⁾ EUT L 374, 27.12.2006, s. 10.

- n) förarhandbok,
- o) reglage, inbegripet manöversystemens säkerhet och tillförlitlighet samt anordningar för nödstopp och automatiskt stopp,
- p) skydd mot andra mekaniska risker än dem som nämns i leden a, b, g och k, inbegripet skydd mot skrovliga ytor, skarpa kanter och hörn, brott på rör som leder vätskor samt okontrollerade rörelser av fordonet,
- q) drift och underhåll, inbegripet säker rengöring av fordonet,
- r) skydd och skyddsanordningar,
- s) information, varningar och märkningar,
- t) material och produkter,
- u) batterier.

3. De krav som avses i punkterna 1 och 2 ska tillämpas på fordon, och på system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om de är tillämpliga i enlighet med bilaga I.

4. För att säkerställa en hög nivå av arbetarskydd ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 71 anta delegerade akter om närmare tekniska krav för de frågor som förtecknas i punkt 2 i den här artikeln, inbegripet provningsförfaranden och gränsvärden i förekommande fall. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

Dessa närmare tekniska krav ska vara sådana att de ökar eller åtminstone bibehåller den nivå av arbetarskydd som föreskrivs i de direktiv som avses i artiklarna 76.1 och 77, med hänsyn tagen till ergonomiska aspekter (bland annat skydd mot förutsebar felaktig användning, manöversystemens användbarhet, manöversystemens åtkomlighet för att undvika oavsiktlig aktivering, anpassning av gränssnittet mellan förare och fordon efter förutsebara egenskaper hos föraren, vibrationer och ingrepp från operatörens sida) samt stabilitet och brandsäkerhet.

Artikel 19

Krav på miljöprestanda

1. Tillverkarna ska se till att fordon utformas, konstrueras och monteras så att miljöpåverkan hålls så låg som möjligt.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de relevanta krav som fastställs i denna förordning, inbegripet de krav som rör

- a) utsläpp av föroreningar,
- b) yttre ljudnivå.

3. De särskilda gränsvärden, provningsförfaranden och krav i fråga om utsläpp av föroreningar som anges för mobila maskiner i direktiv 97/68/EG ska tillämpas.

4. Gränsvärdena för de specifika yttre ljudnivåerna får inte överstiga följande nivåer:

- a) 89 dB(A) för traktorer, vars vikt i olastat och körklart skick överstiger 1 500 kg,
- b) 85 dB(A) för traktorer, vars vikt i olastat och körklart skick inte överstiger 1 500 kg.

Nivåerna ska mätas genom de provningsförfaranden som fastställs i de delegerade akter som avses i punkt 6.

5. De krav som avses i punkterna 1 och 2 ska tillämpas på fordon, och på system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om de är tillämpliga i enlighet med bilaga I.

6. För att säkerställa en hög miljöprestanda ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 71 anta delegerade akter om närmare tekniska krav för yttre ljudnivå, inbegripet provningsförfaranden, och installation i ett fordon av motorer som har godkänts vad avser förorenande utsläpp och därtill hörande bestämmelser om flexibilitet. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

Dessa närmare tekniska krav ska vara sådana att de ökar eller åtminstone bibehåller den nivå på miljöprestanda som föreskrivs i de direktiv som avses i artikel 76.1 och i tillämpliga fall artikel 77.

KAPITEL IV

FÖRFARANDEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 20

Förfaranden för EU-typgodkännande

1. Vid ansökan om typgodkännande för ett komplett fordon kan tillverkaren välja ett av följande förfaranden:

- a) Typgodkännande i flera steg.
- b) Typgodkännande i ett steg.
- c) Kombinerat typgodkännande.

Dessutom kan tillverkaren välja ett etappvist typgodkännande.

Vid typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter är endast förfarandet för typgodkännande i ett steg tillämpligt.

2. Typgodkännande i flera steg ska bestå av stegvis insamling av samtliga EU-typgodkännandeintyg för de system, komponenter och separata tekniska enheter som ingår i fordonet och som i slutskedet leder till typgodkännande av det kompletta fordonet.

3. Typgodkännande i ett steg ska bestå av godkännande av det kompletta fordonet i ett enda steg.

4. Kombinerat typgodkännande är ett förfarande för typgodkännande i flera steg genom vilket ett eller flera systemgodkännanden erhålls under slutskedet av godkännandet av det kompletta fordonet, utan att EU-typgodkännandeintyget behöver utfärdas för dessa system.

5. Vid ett etappvist typgodkännande intygar en eller flera godkännandemyndigheter att en typ av etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon, beroende på vilket tillverkningsstadium det befinner sig i, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.

Etappvist typgodkännande ska beviljas för icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonstyper som överensstämmer med uppgifterna i det underlag som anges i artikel 22 och som uppfyller de tekniska krav som föreskrivs i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I, med hänsyn till det konstruktionsstadium fordonet befinner sig i.

6. Typgodkännande av det sista konstruktionskedet får beviljas först efter det att godkännandemyndigheten har kontrollerat att det fordon som typgodkänns i det sista konstruktionskedet vid den tidpunkten uppfyller alla tillämpliga tekniska krav. Det ska inbegripa dokumentkontroll av alla krav som ingår i typgodkännandet för ett icke färdigbyggt fordon som beviljats under loppet av ett flerstegsförfarande, även om det beviljats för en annan kategori eller underkategori av fordon.

7. Val av godkännandeförfarande ska inte påverka tillämpliga materiella krav som den godkända fordonstypen ska uppfylla vid tidpunkten för utfärdande av typgodkännande av komplett fordon.

8. Kommissionen ska ges befogenhet att i enlighet med artikel 71 anta delegerade akter om närmare bestämmelser om typgodkännandeförfaranden. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

Artikel 21

Ansökan om typgodkännande

1. Tillverkaren ska lämna ansökan om typgodkännande till godkännandemyndigheten.

2. Endast en ansökan får lämnas in för en viss typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet och endast i en medlemsstat.

3. För varje typ som ska godkännas ska en separat ansökan inlämnas.

Artikel 22

Underlag

1. Sökanden ska lämna ett underlag till godkännandemyndigheten.

2. Underlaget ska omfatta följande:

a) Ett informationsdokument.

b) Alla uppgifter, ritningar, fotografier och andra uppgifter.

c) För fordon: uppgift om det eller de förfaranden som valts i enlighet med artikel 20.1.

d) Alla övriga uppgifter som godkännandemyndigheten begär i samband med ansökningsförfarandet.

3. Underlaget får lämnas på papper eller i en elektronisk form som godtas av den tekniska tjänsten och godkännandemyndigheten.

4. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa mallar för informationsdokumentet och underlaget. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

Artikel 23

Särskilda krav på uppgifter som ska lämnas i ansökan om typgodkännande i olika förfaranden

1. En ansökan om typgodkännande i flera steg ska åtföljas av ett underlag i enlighet med artikel 22 och en fullständig uppsättning av de typgodkännandeintyg som krävs enligt var och en av de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I.

Vid typgodkännande av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, enligt de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I, ska godkännandemyndigheten ha tillgång till det tillhörande underlaget tills godkännandet har utfärdats eller vägrats.

2. En ansökan om typgodkännande i ett steg ska åtföljas av ett underlag som anges i artikel 22 innehållande relevant information i enlighet med de genomförandeakter som antas enligt denna förordning med avseende på de tillämpliga akterna.

3. Vid kombinerat typgodkännande ska underlaget åtföljas av ett eller flera typgodkännandeintyg som krävs enligt var och en av de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I och ska, om inget typgodkännandeintyg uppvisas, innefatta de relevanta uppgifter i enlighet med de genomförandeakter som antas enligt denna förordning avseende de tillämpliga akterna.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 ska följande uppgifter lämnas vid etappvist typgodkännande:

- a) I första etappen: de delar av underlaget och de EU-typgodkännandeintyg som är tillämpliga för grundfordonet i dess aktuella konstruktionsfas.
- b) I samtliga därpå följande etapper: de delar av underlaget och de EU-typgodkännandeintyg som hänför sig till den aktuella tillverkningsetappen samt en kopia av det EU-typgodkännande för fordonet som utfärdades för den föregående etappen och fullständiga uppgifter om alla ändringar och kompletteringar som tillverkaren har gjort på fordonet.

De uppgifter som anges i första stycket i denna punkt leden a och b får lämnas i enlighet med punkt 3.

5. Genom en motiverad begäran får godkännandemyndigheten kräva att tillverkaren tillhandahåller ytterligare information som behövs för att ett beslut ska kunna fattas om vilka provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar.

KAPITEL V

GENOMFÖRANDE AV FÖRFARANEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 24

Allmänna bestämmelser

1. Godkännandemyndigheterna får bevilja EU-typgodkännande först efter att ha kontrollerat att de förfaranden för produktionsöverensstämmelse som avses i artikel 28 är korrekta

och att typen av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga kraven.

2. EU-typgodkännande ska beviljas i enlighet med detta kapitel.

3. Om en godkännandemyndighet finner att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, trots att den överensstämmer med tillämpliga bestämmelser, utgör en allvarlig säkerhetsrisk eller kan skada miljön eller folkhälsan allvarligt eller utgör en allvarlig risk för arbetarskyddet, får den vägra att bevilja EU-typgodkännande. Den ska då omedelbart underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med en utförlig sammanställning av vilka skäl som ligger till grund för beslutet tillsammans med styrkande uppgifter.

4. EU-typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med ett harmoniserat system som fastställts av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

5. Godkännandemyndigheten ska inom en månad från utfärdandet av EU-typgodkännandeintyget till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en kopia av intyget om EU-typgodkännande, inklusive bilagor, för varje fordonstyp som den har godkänt via ett gemensamt och säkert system för elektronisk kommunikation. Kopian kan även sändas i form av en säker elektronisk fil.

6. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för fordon samt ange skälen för beslutet.

7. Godkännandemyndigheten ska var tredje månad till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en förteckning över de EU-typgodkännanden av system, komponenter eller separata tekniska enheter som den har beviljat, ändrat, vägrat att bevilja eller återkallat under den föregående perioden.

8. På begäran av en annan medlemsstats godkännandemyndighet ska den godkännandemyndighet som har beviljat ett EU-typgodkännande inom en månad från mottagandet av begäran översända en kopia av det begärda EU-typgodkännandeintyget inklusive bilagor via ett gemensamt och säkert system för elektronisk kommunikation. Kopian får även föreligga i form av en säker elektronisk fil.

9. Om kommissionen begär det ska godkännandemyndigheten lämna de uppgifter som avses i punkterna 5–8 även till kommissionen.

10. Godkännandemyndigheten ska sammanställa informationsmaterial bestående av underlaget åtföljt av provningsrapporter och alla andra handlingar som den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten fogat till underlaget under sin tjänsteutövning. Informationsmaterialet ska innehålla ett index där dess innehåll redovisas, uppställt enligt ett lämpligt numrerings- eller märkningssystem som gör det möjligt att lätt hitta varje sida och se de olika dokumentens format, så att det blir till en förteckning över de olika stadierna i förfarandet för EU-typgodkännande, i synnerhet datum för revideringar och uppdatering. Godkännandemyndigheten ska hålla den information som finns i informationsmaterialet tillgänglig under en period av tio år efter det att giltighetstiden för det berörda godkännandet löpt ut.

Artikel 25

Särskilda bestämmelser om EU-typgodkännandeintyg

1. EU-typgodkännandeintyget ska innehålla följande bilagor:

- a) Det informationsmaterial som avses i artikel 24.10.
- b) Provningsresultaten.
- c) Namn och exempel på namnteckning(ar) för den eller de personer på företaget som är behöriga att underteckna intyg om överensstämmelse samt intyg om deras befattning i företaget.
- d) För EU-typgodkännanden av komplett fordon, ett ifyllt exemplar av intyget om överensstämmelse.

2. EU-typgodkännandeintyget ska utfärdas på grundval av den mall som kommissionen fastställt genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

3. För varje fordonstyp ska godkännandemyndigheten

- a) fylla i alla tillämpliga delar av EU-typgodkännandeintyget, inklusive bilagan för provningsresultat,
- b) sammanställa indexet till informationsmaterialet,

c) utan dröjsmål utfärda det ifyllda intyget med bilagor till den sökande.

Kommissionen ska fastställa den mall för bilagan för provningsresultat som avses i led a genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

4. Om ett EU-typgodkännande har begränsad giltighet i enlighet med artikel 35, eller om det har gjorts undantag från vissa bestämmelser i denna förordning eller i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, ska dessa begränsningar eller undantag anges i EU-typgodkännandet.

5. Om tillverkaren väljer det kombinerade typgodkännandeförfarandet, ska godkännandemyndigheten i informationsmaterialet fylla i uppgifterna om de provningsrapporter som fastställts genom de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 och för vilka det inte finns något EU-typgodkännandeintyg.

6. Om tillverkaren väljer typgodkännandeförfarandet i ett steg ska godkännandemyndigheten fastställa en förteckning över tillämpliga krav eller akter och foga den förteckningen till EU-typgodkännandeintyget. Kommissionen ska fastställa mallen för denna förteckning genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

Artikel 26

Särskilda bestämmelser om system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. EU-typgodkännande ska beviljas för system som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I.

2. EU-typgodkännande för en komponent eller separat teknisk enhet ska beviljas för komponenter eller separata tekniska enheter som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I.

3. 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, ska det inte krävas något ytterligare godkännande för komponenten eller den separata tekniska enheten om detta inte krävs enligt de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I.

4. Om det endast är i kombination med andra delar av fordonet som en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar ett särdrag, 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, ska EU-typgodkännandets räckvidd begränsas i motsvarande utsträckning.

I EU-typgodkännandeintyget ska då eventuella begränsningar för komponentens eller den separata tekniska enhetens användning anges samt vilka särskilda krav som ställs vid monteringen.

Om en sådan komponent eller separat teknisk enhet monteras av fordonstillverkaren, ska det i samband med godkännandet av fordonet kontrolleras att eventuella begränsningar för användning eller krav vid monteringen har iakttagits.

Artikel 27

Provningar som krävs för EU-typgodkännande

1. Överensstämmelse med de tekniska bestämmelserna i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga I ska visas genom lämpliga provningar utförda av utnämnda tekniska tjänster.

De provningsförfaranden som avses i första stycket och den särskilda utrustning och de särskilda verktyg som är föreskrivna för att utföra dessa provningar ska vara de som fastställs i de relevanta akter som förtecknas i bilaga I.

Provningsrapportens utformning ska överensstämma med de allmänna krav som kommissionen fastställt genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

2. Tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som i enlighet med de relevanta akter som förtecknas i bilaga I krävs för genomförandet av de föreskrivna provningarna.

3. Nödvändiga provningar ska utföras på fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är representativa för den typ som ska godkännas.

Tillverkaren får dock efter överenskommelse med godkännandemyndigheten välja ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som inte är representativ för den typ som ska godkännas, men som kombinerar några av de mest negativa egenskaperna vad avser den nödvändiga prestandanivån. Virtuella provningsmetoder kan användas till stöd för beslutsfattandet under urvalsprocessen.

4. På tillverkarens begäran får virtuella provningsmetoder användas som alternativ till de provningsförfaranden som avses i

punkt 1 om godkännandemyndigheten medger det, med avseende på de krav som fastställs i de delegerade akter som antas enligt punkt 6.

5. Virtuella provningsmetoder ska uppfylla de villkor som anges i de delegerade akter som antas enligt punkt 6.

6. För att säkerställa att de resultat som erhålls genom virtuell provning är lika meningsfulla som de som erhålls genom fysisk provning ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 71 anta delegerade akter om vilka krav som får bli föremål för virtuell provning och villkor enligt vilka den virtuella provningen ska utföras. När kommissionen antar dessa delegerade akter ska den, när det är lämpligt, utgå från de krav och förfaranden som fastställs i bilaga XVI i 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 (ramdirektiv) ⁽¹⁾.

Artikel 28

Kontroll av produktionsöverensstämmelse

1. En godkännandemyndighet som beviljar ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder för att, om det är nödvändigt i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, kontrollera att tillräckliga förfaranden har införts för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter kommer att överensstämma med den godkända typen.

2. En godkännandemyndighet som beviljar typgodkännande för kompletta fordon ska vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera att intyg om överensstämmelse som utfärdas av tillverkaren överensstämmer med artikel 33. I detta syfte ska godkännandemyndigheten kontrollera att ett tillräckligt antal provexemplar av intyg om överensstämmelse överensstämmer med artikel 33 och att tillverkaren har vidtagit tillräckliga åtgärder för att säkerställa att uppgifterna i dessa intyg om överensstämmelse är korrekta.

3. En godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder i samband med detta godkännande för att kontrollera, om det är nödvändigt i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att de förfaranden som avses i punkterna 1 och 2 även fortsättningsvis är tillräckliga så att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter i serieproduktion även fortsättningsvis kommer att överensstämma med den godkända typen och att intyg om överensstämmelse även fortsättningsvis överensstämmer med artikel 33.

⁽¹⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

4. För att kontrollera att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med den godkända typen får den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet utföra de kontroller eller provningar som krävs för EU-typgodkännandet på stickprov som tagits i tillverkarens lokaler, inklusive produktionsanläggningar.

5. När en godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande konstaterar att de förfaranden som anges i punkterna 1 och 2 inte tillämpas, att de avviker i väsentlig grad från överenskomna förfaranden och kontrollplaner eller har upphört att tillämpas eller inte längre anses tillräckliga, trots att tillverkningen fortsätter, ska den vidta nödvändiga åtgärder för att se till att förfarandet för produktionsöverensstämmelse följs korrekt eller återkalla typgodkännandet.

6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 om närmare bestämmelser om produktionsöverensstämmelse. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

KAPITEL VI

ÄNDRINGAR AV EU-TYPGODKÄNNANDEN

Artikel 29

Allmänna bestämmelser

1. Tillverkaren ska utan dröjsmål underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i informationsmaterialet.

Den godkännandemyndigheten ska besluta vilket av de förfaranden som fastställs i artikel 30 som ska tillämpas.

Vid behov får godkännandemyndigheten efter samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EU-typgodkännande ska beviljas.

2. Ansökningar om ändring av ett EU-typgodkännande får endast lämnas in till den godkännandemyndighet som beviljade det ursprungliga EU-typgodkännandet.

3. Om godkännandemyndigheten finner att en ändring kräver att kontroller eller provningar görs om, ska den underrätta tillverkaren om detta.

De förfaranden som avses i artikel 30 ska tillämpas endast om godkännandemyndigheten, med utgångspunkt från de kontrollerna eller provningarna, konstaterar att kraven för EU-typgodkännande fortfarande är uppfyllda.

Artikel 30

Revideringar och utökningar av EU-typgodkännanden

1. Om uppgifterna i informationsmaterialet har ändrats, utan att kontroller eller provningar behöver göras om, ska ändringen betecknas som en revidering.

Godkännandemyndigheten ska då i nödvändig utsträckning utfärda reviderade blad till informationsmaterialet och på varje reviderat blad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller och vilken dag det nya bladet utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av det tekniska underlaget tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringen ska anses uppfylla det kravet.

2. Ändringen ska betecknas som en utökning när uppgifterna i informationsmaterialet har ändrats och något av följande gäller:

a) Ytterligare kontroller eller provningar krävs.

b) Uppgifter i EU-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats.

c) Om nya krav blir tillämpliga enligt någon av de akter som förtecknas i bilaga I och som är tillämpliga på den godkända fordonstypen eller det godkända systemet, den godkända komponenten eller den separata tekniska enheten.

Vid en utökning ska godkännandemyndigheten utfärda ett uppdaterat EU-typgodkännandeintyg med utökningsnummer i enlighet med det antal utökningar som redan beviljats. Skälet till utökningen och datum för det nya utfärdandet ska tydligt framgå av det godkännandeintyget.

3. Varje gång reviderade blad eller en konsoliderad, uppdaterad version utfärdas ska även index till informationsmaterialet, som bifogas godkännandeintyget, ändras så att datum för den senaste utökningen eller revideringen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.

4. Det krävs ingen ändring av typgodkännandet för ett fordon om de nya krav som avses i punkt 2 c rent tekniskt saknar betydelse för denna fordonstyp eller gäller andra fordonskategorier än den som fordonstypen tillhör.

Artikel 31

Utfärdande och anmälan av ändringar

1. Vid utökning ska alla berörda avsnitt av EU-typgodkännandeintyget, dess bilagor och indexet till informationspaketet uppdateras. Det uppdaterade intyget med bilagor ska utfärdas till sökanden utan dröjsmål.

2. Vid revidering ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål utfärda de reviderade handlingarna eller den konsoliderade, uppdaterade versionen, beroende på vad som är tillämpligt, inklusive ett reviderat index till informationsmaterialet till sökanden.

3. Godkännandemyndigheten ska anmäla alla ändringar av EU-typgodkännanden till de övriga medlemsstaternas godkännandemyndigheter i enlighet med förfarandena i artikel 24.

KAPITEL VII

EU-TYPGODKÄNNANDETS GILTIGHET

Artikel 32

Giltighetens upphörande

1. EU-typgodkännanden ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid.
2. Ett EU-typgodkännande av ett fordon ska upphöra att gälla i följande fall:
 - a) När nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet i enlighet med dem.
 - b) När tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört.
 - c) När godkännandets giltighet löper ut på grund av en begränsning i enlighet med artikel 35.6.
 - d) När godkännandet har återkallats i enlighet med artikel 28.5, 44.1 eller 47.4.
3. Om endast en variant av en typ eller en version av en variant upphör att gälla, blir EU-typgodkännandet av fordonet i fråga ogiltigt bara för denna variant eller version.
4. När tillverkningen av en fordonstyp slutgiltigt upphör ska tillverkaren underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet för det fordonet.

Inom en månad från det att den godkännandemyndighet som beviljade fordonet EU-typgodkännande tar emot den underrättelse som avses i första stycket ska den underrätta godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater om detta.

5. Om ett EU-typgodkännande för fordon snart kommer att upphöra att gälla, ska tillverkaren, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4, underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska utan dröjsmål meddela alla relevanta uppgifter till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater så att artikel 39 vid behov kan tillämpas.

I det meddelande som avses i andra stycket ska särskilt anges det sist tillverkade fordonets tillverkningsdatum och fordonsidentifieringsnummer.

KAPITEL VIII

INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH MÄRKNINGAR

Artikel 33

Intyg om överensstämmelse

1. Tillverkaren ska i sin egenskap av innehavare av ett typgodkännande av fordon utfärda ett intyg om överensstämmelse på papper som ska åtfölja varje fordon, vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt, som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.

Det intyget ska tillhandahållas kostnadsfritt till köparen tillsammans med fordonet. Tillhandahållandet får inte förenas med villkor om en uttrycklig begäran eller lämnande av ytterligare upplysningar till tillverkaren.

Under en period av tio år från fordonets tillverkningsdatum ska fordonstillverkaren på fordonsägarens begäran utfärda en dubblett av intyget om överensstämmelse, mot en ersättning som inte får överskrida kostnaden för att utfärda intyget. Ordet "dublett" ska synas tydligt på framsidan av dubbletten.

2. Tillverkaren ska använda den mall för intyget om överensstämmelse som antagits av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas enligt det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. Intyg om överensstämmelse ska utformas på ett sådant sätt att det inte går att förfalska. I detta syfte ska det i genomförandeakterna fastställas att det papper som används för intyget skyddas genom ett antal säkerhetsåtgärder vid tryckning. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

3. Intyget om överensstämmelse ska upprättas på minst ett av unionens officiella språk. Varje medlemsstat får begära att intyget om överensstämmelse översätts till dess eget eller egna officiella språk.

4. Den eller de personer som är behöriga att underteckna intyg om överensstämmelse ska ingå i tillverkarens organisation och ska vara vederbörligen befullmäktigade av ledningen att binda tillverkaren rättsligt när det gäller ansvar för fordonets utformning och konstruktion eller produktionens överensstämmelse.

5. Hela intyget om överensstämmelse ska fyllas i och det får inte innehålla andra begränsningar för användningen av fordonet än de som föreskrivs i denna förordning eller någon av de delegerade akter som antas enligt denna förordning.

6. I fråga om icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon ska tillverkaren endast fylla i de uppgifter på intyget om överensstämmelse som har tillkommit eller ändrats på det aktuella stadiet av godkännandeförfarandet samt, i tillämpliga fall, till detta intyg bifoga samtliga intyg om överensstämmelse som utfärdats under föregående etapper.

7. För fordon som godkänts i enlighet med artikel 35.2 ska rubriken till intyget om överensstämmelse innehålla följande mening: "För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon, typgodkännande enligt artikel 26 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknads-tillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon 5 februari 2013 (preliminärt godkännande)."

8. Rubriken till intyget om överensstämmelse, såsom det fastställs i de genomförandeakter som avses i punkt 2, ska för fordon som är typgodkända enligt artikel 37 innehålla följande mening: "För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon som är typgodkända i små serier", och i nära anslutning till detta tillverkningsåret följt av ett löpnummer mellan 1 och det högsta nummer som anges i bilaga II, vilket för varje tillverkningsår anger fordonets löpnummer i produktionen för det året.

9. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får tillverkaren på elektronisk väg översända intyget om överensstämmelse till registreringsmyndigheten i valfri medlemsstat.

Artikel 34

Obligatorisk skylt med lämplig märkning av fordon och typgodkännandemärkning av komponenter och separata tekniska enheter

1. Fordonstillverkaren ska på varje fordon som tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen anbringa en obligatorisk skylt med lämplig märkning i enlighet med tillämplig genomförandeakt som antagits enligt punkt 3.

2. Tillverkaren av en komponent eller en 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 anbringa ett typgodkännandemärke i enlighet med den tillämpliga genomförandeakt som antagits enligt denna förordning eller den tillämpliga FN/ECE-föreskriften eller den tillämpliga OECD-koden.

Om inget sådant typgodkännandemärke krävs, ska tillverkaren åtminstone anbringa sitt handelsnamn eller varumärke, typbeteckning eller ett identifikationsnummer.

3. Den obligatoriska skylten och EU-typgodkännandemärket ska överensstämma med den förlaga som fastställs av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

KAPITEL IX

UNDANTAG FÖR NY TEKNIK ELLER NYA PRINCIPER

Artikel 35

Undantag för ny teknik eller nya principer

1. Tillverkaren får ansöka om EU-typgodkännande med avseende på en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som inbegriper ny teknik eller nya principer som är oförenliga med en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga I.

2. Godkännandemyndigheten ska bevilja det EU-typgodkännande som avses i punkt 1 om alla följande förutsättningar föreligger:

a) I ansökan anges varför tekniken eller principerna i fråga gör att systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte överensstämmer med en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga I.

b) I ansökan beskrivs den nya teknikens säkerhets- och miljöeffekter och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att en minst likvärdig nivå på säkerhet och miljöskydd uppnås i förhållande till de krav från vilka undantag söks.

c) Beskrivningar och resultat av provningar uppvisas som styrker att villkoret i led b är uppfyllt.

3. Beviljandet av ett sådant EU-typgodkännande som innebär undantag för en ny teknik eller nya principer ska godkännas genom tillstånd av kommissionen. Detta tillstånd ska lämnas i form av en genomförandeakt. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2.

4. I väntan på att kommissionen beslutar om tillstånd får godkännandemyndigheten utfärda EU-typgodkännandet, vilket dock ska vara tillfälligt, och giltigt enbart på den medlemsstatens territorium, av en typ av fordon som omfattas av det sökta undantaget. Godkännandemyndigheten ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta utan dröjsmål genom en akt som innehåller de uppgifter som avses i punkt 2.

Att det rör sig om ett tidsbegränsat EU-typgodkännande med geografiskt begränsad giltighet ska framgå av rubriken till typgodkännandeintyget och rubriken till intyget om överensstämmelse. Kommissionen får anta genomförandeakter för att tillhandahålla harmoniserade mallar för typgodkännandeintyg och intyg om överensstämmelse med avseende på tillämpningen av detta stycke. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2.

5. Andra godkännandemyndigheter får besluta att skriftligen godta ett sådant tillfälligt godkännande som avses i punkt 4 på sitt territorium.

6. I förekommande fall ska det i det tillstånd av kommissionen som avses i punkt 3 också anges om det är förenat med några begränsningar. I samtliga fall ska typgodkännandet vara giltigt i minst 36 månader.

7. Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd, ska godkännandemyndigheten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännandet som avses i punkt 3 om att det tillfälliga typgodkännandet kommer att upphävas sex månader efter kommissionens beslut.

Fordon som tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga godkännandet innan det slutade gälla får dock släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk i de medlemsstater som godtagit det tillfälliga godkännandet.

Artikel 36

Efterföljande anpassning av delegerade akter och genomförandeakter

1. Om kommissionen beviljar ett undantag enligt artikel 35 ska den omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa de berörda delegerade akterna eller genomförandeakterna till den tekniska utvecklingen.

Om ett undantag enligt artikel 35 avser en FN/ECE-föreskrift ska kommissionen föreslå en ändring av den berörda FN/ECE-föreskriften i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

2. Så snart de berörda akterna har ändrats ska eventuella begränsningar enligt kommissionens beslut om godkännande av undantag omedelbart upphävas.

Om de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa de delegerade akterna eller genomförandeakterna inte har vidtagits får kommissionen, på begäran av den medlemsstat som beviljade godkännandet, genom ett beslut i form av en genomförandeakt som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2, ge medlemsstaten tillstånd att förlänga typgodkännandets giltighet.

KAPITEL X

FORDON SOM TILLVERKAS I SMÅ SERIER

Artikel 37

Nationellt typgodkännande av små serier

1. Tillverkaren får ansöka om nationellt typgodkännande av små serier av en fordonstyp inom de årliga kvantitativa gränser som anges i bilaga II. Dessa gränser ska gälla för tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon av den godkända typen på varje medlemsstats marknad under ett visst år.

För ett nationellt typgodkännande av små serier får godkännandemyndigheten, om den har skälig anledning att göra det, bevilja undantag från en eller flera av bestämmelserna i denna förordning och en eller flera av bestämmelserna i de akter som förtecknas i bilaga I, förutsatt att den anger alternativa krav.

2. De alternativa krav som avses i punkt 1 ska säkerställa en nivå på funktionssäkerhet och miljöskydd samt arbetarskydd som så långt det är praktiskt möjligt är likvärdig med den nivå som föreskrivs genom de relevanta akter som förtecknas i bilaga I.

3. För det nationella typgodkännandet av fordon enligt denna artikel ska system, komponenter eller separata tekniska enheter som är typgodkända enligt de akter som förtecknas i bilaga I godkännas.

4. Typgodkännandeintyget för fordon som typgodkänts enligt denna artikel ska upprättas i enlighet med den mall som avses i artikel 25.2, men får inte förses med rubriken "Intyg om EU-typgodkännande av fordon", och ska ange innehållet i de undantag som beviljats enligt punkt 1. Typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med det harmoniserade system som avses i artikel 24.4.

5. Giltigheten för ett nationellt typgodkännande av små serier ska vara begränsad till territoriet i den medlemsstat vars godkännandemyndighet beviljade godkännandet.

6. På tillverkarens begäran ska dock en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, sändas som rekommenderad försändelse eller e-post till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren angett.

7. Inom tre månader från mottagandet av den begäran som avses i punkt 6 ska godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren anger besluta om de godtar typgodkännandet eller inte. De ska formellt meddela sitt beslut till den godkännandemyndighet som beviljade det nationella typgodkännandet av små serier.

8. Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta det nationella typgodkännandet, såvida de inte har godtagbara skäl att anse att de nationella tekniska krav i enlighet med vilka fordonet godkändes inte är likvärdiga med deras egna.

9. På begäran av en sökande som önskar släppa ut på marknaden eller registrera ett fordon med ett nationellt typgodkännande av små serier i en annan medlemsstat, ska den godkännandemyndighet som beviljade det nationella typgodkännandet av små serier tillhandahålla den andra medlemsstatens nationella myndighet en kopia av typgodkännandeytyget, inklusive informationsmaterialet. Punkterna 7 och 8 ska tillämpas.

KAPITEL XI

TILLHANDAHÅLLANDE PÅ MARKNADEN, REGISTRERING ELLER IBRUKTAGANDE

Artikel 38

Tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 41 och 44 får fordon för vilka EU-typgodkännande av komplett fordon är obligatoriskt eller för vilka tillverkaren erhållit sådant typgodkännande enligt denna förordning endast tillhandahållas på marknaden, registreras, eller tas i bruk om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i överensstämmelse med artikel 33.

Icke färdigbyggda fordon får tillhandahållas på marknaden eller tas i bruk, men de myndigheter som ansvarar för fordonsregistreringar i medlemsstaterna får vägra att tillåta registrering eller användning i trafik av sådana fordon.

2. Punkt 1 ska inte tillämpas på fordon som är avsedda för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandkåren eller ordningsmakten och inte heller på fordon som typgodkänts i enlighet med artikel 37.

Artikel 39

Tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon i slutserier

1. Med förbehåll för de gränser för slutserier och de tidsfrister som anges i punkterna 2 och 4 får fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EU-typgodkännande har upphört att gälla enligt artikel 32 fortsätta att tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk.

Första stycket ska tillämpas endast på fordon inom unionens territorium som omfattades av ett giltigt EU-typgodkännande när de tillverkades, men som vare sig hade tillhandahållits på

marknaden, registrerats eller tagits i bruk innan giltighetstiden för detta EU-typgodkännande gick ut.

2. För färdigbyggda fordon ska möjligheten enligt punkt 1 tillämpas i 24 månader från och med den dag då EU-typgodkännandet upphörde att gälla, och för etappvis färdigbyggda fordon i 30 månader från den dagen.

3. En tillverkare som vill utnyttja punkt 1 ska lämna en begäran om detta till den nationella myndigheten i varje medlemsstat där de berörda fordonen ska tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk. I begäran ska det anges av vilka tekniska eller ekonomiska skäl dessa fordon inte uppfyller de nya typgodkännandekraven.

Den berörda nationella myndigheten ska inom tre månader från mottagandet av begäran besluta om och för hur många av dessa fordon registrering ska tillåtas inom deras territorium.

4. Antalet fordon i slutserier får inte överskrida det högsta värdet av 10 % av antalet fordon som registrerades under de två föregående åren eller 20 fordon per medlemsstat.

5. För fordon som tas i bruk enligt detta förfarande ska en särskild notering göras på intyget om överensstämmelse där fordonet betecknas som ett "slutseriefordon".

6. Medlemsstaterna ska se till att antalet fordon som ska tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk enligt förfarandet i denna artikel övervakas effektivt.

7. Denna artikel ska tillämpas endast på upphörande på grund av att typgodkännandets giltighet gått ut i sådana fall som avses i artikel 32.2 a.

Artikel 40

Tillhandahållande på marknaden eller ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter

1. Komponenter eller separata tekniska enheter får endast tillhandahållas på marknaden eller tas i bruk om de överensstämmer med kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I och är korrekt märkta i enlighet med artikel 34.

2. Punkt 1 ska inte gälla komponenter eller separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade eller avsedda för nya fordon som inte omfattas av denna förordning.

3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande på marknaden eller ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som har undantagits från en eller flera bestämmelser i denna förordning enligt artikel 35 eller som är avsedda att monteras på fordon som omfattas av godkännanden som beviljats enligt artikel 37 och som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet.

4. Med avvikelse från punkt 1 och om inget annat föreskrivs i denna förordning eller i en av de delegerade akter som antas enligt denna förordning får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande på marknaden eller ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för tillhandahållandet på marknaden eller ibruktagandet inte behövde typgodkännas enligt denna förordning eller enligt direktiv 2003/37/EG.

KAPITEL XII

SKYDDSKLAUSULER

Artikel 41

Förfarande för att hantera fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk på nationell nivå

1. Om en medlemsstats marknadstillsynsmyndigheter har vidtagit åtgärder i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 eller om de har tillräckliga skäl att anta att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av denna förordning utgör en allvarlig risk för människors hälsa eller säkerhet eller andra aspekter av skyddet av allmänintressen som omfattas av denna förordning, ska den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet utvärdera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten med avseende på alla de krav som fastställs i denna förordning. De berörda ekonomiska aktörerna ska samarbeta fullt ut med godkännande- och/eller marknadstillsynsmyndigheterna.

Om den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet vid utvärderingen konstaterar att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte uppfyller kraven i denna förordning ska den utan dröjsmål ålägga den berörda ekonomiska aktören att vidta alla lämpliga korrigerande åtgärder för att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten ska uppfylla dessa krav eller dra tillbaka produkten från marknaden eller återkalla den inom en rimlig period, som står i förhållande till typen av risk.

Artikel 21 i förordning (EG) nr 765/2008 ska tillämpas på de åtgärder som avses i andra stycket i denna punkt.

2. Om godkännandemyndigheterna anser att den bristande överensstämmelsen inte bara gäller det nationella territoriet, ska de informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om utvärderingsresultaten och om de åtgärder som de har ålagt den ekonomiska aktören.

3. Den ekonomiska aktören ska se till att alla lämpliga korrigerande åtgärder vidtas i fråga om alla icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter

som den har släppt ut på marknaden eller registrerat eller för vars ibruktagande i unionen den ansvarar.

4. Om den berörda ekonomiska aktören inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom den period som avses i punkt 1 andra stycket, ska de nationella myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att förbjuda eller begränsa tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på deras nationella marknad, dra tillbaka dem från den marknaden eller återkalla dem.

5. De nationella myndigheterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om de åtgärder som avses i punkt 4.

I den information som lämnas ska alla tillgängliga uppgifter ingå, särskilt de uppgifter som krävs för att kunna identifiera det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som inte uppfyller kraven, dess ursprung, vilken typ av bristande överensstämmelse som görs gällande och vilken risk som är aktuell, vilken typ av nationell åtgärd som vidtagits och dess varaktighet samt den berörda ekonomiska aktörens synpunkter. Godkännandemyndigheterna ska i synnerhet ange om den bristande överensstämmelsen beror på något av följande:

a) Fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten uppfyller inte krav som rör personers hälsa eller säkerhet, miljöskydd eller andra aspekter av skyddet av allmänintressen som omfattas av denna förordning.

b) Brister i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga I.

6. Medlemsstaterna ska inom en månad informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om vidtagna åtgärder och om eventuella kompletterande uppgifter som de har tillgång till med avseende på fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens bristande överensstämmelse med kraven samt eventuella invändningar mot den anmälda nationella åtgärden.

7. Om varken någon medlemsstat eller kommissionen har invänt mot en åtgärd som en medlemsstat har vidtagit inom en månad från mottagandet av den information som avses i punkt 6 i denna artikel, ska åtgärden utvärderas av kommissionen i enlighet med artikel 42.

8. Medlemsstaterna ska se till att lämpliga begränsande åtgärder vidtas avseende berörda fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter utan dröjsmål, till exempel att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten dras tillbaka från marknaden.

Artikel 42

Unionsförfarande för skyddsåtgärder

1. Om det under det förfarande som beskrivs i artikel 41.3 och 41.4 gjorts invändningar mot en åtgärd som en medlemsstat har vidtagit eller om kommissionen anser att en nationell åtgärd strider mot unionslagstiftningen ska kommissionen utan dröjsmål utvärdera den nationella åtgärden efter samråd med medlemsstaterna och den eller de berörda ekonomiska aktörerna. På grundval av resultaten av denna utvärdering ska kommissionen, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2, fastställa om den nationella åtgärden ska anses vara berättigad eller inte.

Kommissionen ska underrätta alla medlemsstater och den eller de berörda ekonomiska aktörerna om beslutet.

2. Om kommissionen anser att den nationella åtgärden är berättigad ska alla medlemsstater vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som inte uppfyller kraven dras tillbaka från deras marknader och underrätta kommissionen om detta. Om den nationella åtgärden inte anses vara berättigad ska den berörda medlemsstaten dra tillbaka eller anpassa åtgärden i enlighet med det beslut som avses i punkt 1.

3. Om den nationella åtgärden anses berättigad och tillskrivs brister i denna förordning eller i de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, ska kommissionen föreslå lämpliga åtgärder enligt följande:

- a) Om delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning berörs, ska kommissionen föreslå nödvändiga ändringar av den berörda akten.
- b) Om FN/ECE-föreskrifter berörs ska kommissionen utarbeta utkast till nödvändiga ändringar av berörda FN/ECE-föreskrifter i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

Artikel 43

Överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk

1. Om en medlemsstat efter en utvärdering enligt artikel 41.1 konstaterar att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter trots att de uppfyller de tillämpliga kraven eller är korrekt märkta, utgör en allvarlig säkerhetsrisk eller kan skada miljön eller folkhälsan allvarligt, ska den ålägga den berörda ekonomiska aktören att vidta lämpliga åtgärder för att se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten vid utsläppande på marknaden, registrering eller efter

ibruktagande inte längre utgör en sådan risk, för att dra tillbaka fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten från marknaden eller återkalla produkten inom en period som är rimlig i förhållande till typen av risk. Medlemsstaten får vägra att registrera sådana fordon till dess att fordonstillverkaren har vidtagit alla lämpliga åtgärder.

2. För fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 1 ska den ekonomiska aktören se till att korrigerande åtgärder vidtas med avseende på alla sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden, registreras eller tas i bruk i unionen.

3. De medlemsstater som avses i punkt 1 ska inom en månad underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om alla tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som krävs för att identifiera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, dess ursprung och leveranskedja, vilken typ av risk som är aktuell, vilken typ av nationella åtgärder som vidtagits och deras varaktighet.

4. Kommissionen ska utan dröjsmål samråda med medlemsstaterna och den eller de berörda ekonomiska aktörerna, och särskilt med den godkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet, samt utvärdera de nationella åtgärder som vidtagits. På grundval av den utvärderingen ska kommissionen fastställa om de nationella åtgärder som avses i punkt 1 ska anses vara berättigad eller inte och om det är nödvändigt att föreslå lämpliga åtgärder.

5. Kommissionen ska rikta sitt beslut till alla medlemsstater och omedelbart underrätta dem och den eller de berörda ekonomiska aktörerna om beslutet.

Artikel 44

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte överensstämmer med den godkända typen

1. Om nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller försetts med godkännandemärke inte överensstämmer med den godkända typen, ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen.

2. Med avseende på punkt 1 ska avvikelser från uppgifterna i EU-typgodkännandeyntyget eller informationsmaterialet anses utgöra bristande överensstämmelse med den godkända typen.

3. Om en godkännandemyndighet visar att nya fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller försetts med godkännandemärke som utfärdats i en annan medlemsstat inte överensstämmer med den godkända typen, kan den begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet kontrollerar att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta de begärda åtgärderna så snart som möjligt och senast inom tre månader från dagen för begäran.

4. Godkännandemyndigheten ska begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet av ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller ett icke färdigbyggt fordon vidtar nödvändiga åtgärder för att se till att serietillverkade fordon åter bringas att överensstämma med den godkända typen i följande fall:

- a) Om det i samband med EU-typgodkännande av fordon visat sig att ett fordons bristande överensstämmelse uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.
- b) Om det i samband med etappvist typgodkännande visat sig att den bristande överensstämmelsen hos ett etappvis färdigbyggt fordon uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som ingår i det icke färdigbyggda fordonet eller på bristande överensstämmelse hos det icke färdigbyggda fordonet i sig.

5. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska den berörda godkännandemyndigheten, vid behov i samarbete med den godkännandemyndighet som lämnade in begäran, vidta nödvändiga åtgärder snarast möjligt och senast inom tre månader från dagen för begäran.

6. Om bristande överensstämmelse konstateras, ska godkännandemyndigheten i den medlemsstat som beviljade EU-typgodkännandet av systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten eller det icke färdigbyggda fordonet vidta de åtgärder som anges i punkt 1.

Godkännandemyndigheterna ska inom en månad underrätta varandra om varje återkallelse av EU-typgodkännanden och orsakerna till detta.

7. Om den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet bestrider den bristande överensstämmelse som anmälts till den, ska de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen ska hållas underrättad och, om det är nödvändigt, inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse.

Artikel 45

Utsläppande på marknaden och ibruktagande av delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för nödvändiga systems korrekta funktion

1. Delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för den korrekta funktionen hos system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller för dess miljöprestanda får inte släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk och ska vara förbjudna, om de inte har fått tillstånd av en godkännandemyndighet i enlighet med artikel 46.1, 46.2 och 46.4.

2. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av punkt 1 kan kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa en förteckning över sådana delar eller sådan utrustning utifrån tillgänglig information, i synnerhet information som medlemsstaterna tillhandahåller om

- a) graden av allvar i risken avseende säkerhet eller miljöprestanda hos fordon som utrustats med de aktuella delarna eller den aktuella utrustningen,
- b) de eventuella konsekvenserna av ett eventuellt krav på godkännande av delar eller utrustning enligt denna artikel för konsumenterna och tillverkarna på eftermarknaden.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2.

3. Punkt 1 ska inte tillämpas på originaldelar eller originalutrustning eller på delar eller utrustning som har typgodkänts i enlighet med någon av de akter som förtecknas i bilaga I, såvida godkännandet inte hänför sig till andra aspekter än de som omfattas av punkt 1.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 avseende de krav som de delar och den utrustning som avses i punkt 1 i den här artikeln ska uppfylla.

5. Dessa krav kan baseras på de akter som förtecknas i bilaga I eller kan bestå av en jämförelse mellan delarna eller utrustningen och miljö- eller säkerhetsprestanda hos originalfordonet eller någon av dess delar beroende på vad som är lämpligt. Oavsett vilket ska kraven säkerställa att delarna eller utrustningen inte påverkar funktionen hos de system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

Artikel 46

Delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för nödvändiga systems korrekta funktion – kompletterande krav

1. Med avseende på tillämpningen av artikel 45.1 ska tillverkaren av delar eller utrustning till godkännandemyndigheten inlämna en ansökan tillsammans med en provningsrapport från en utnämnd teknisk tjänst som intygar att de delar eller den utrustning för vilka tillstånd söks uppfyller de krav som avses i artikel 45.4. Endast en ansökan får lämnas in av tillverkaren per typ av del och endast till en godkännandemyndighet.

På begäran av en annan medlemsstats behöriga myndighet ska den godkännandemyndighet som har beviljat tillståndet, inom en månad från mottagandet av begäran, till den förstnämnda myndigheten översända en kopia av det begärda intyget om tillstånd inklusive bilagor via ett gemensamt och säkert system för elektronisk kommunikation. Kopian får även föreligga i form av en säker elektronisk fil.

2. Ansökan ska innehålla uppgifter om tillverkaren av delarna eller utrustningen, om typ, identifikation och delnummer för delarna eller utrustningen, fordonstillverkarens namn, fordonstypen och, om det är lämpligt, tillverkningsår eller annan information som medger identifikation av det fordon som dessa delar eller denna utrustning ska monteras i.

När godkännandemyndigheten, med beaktande av provningsrapporten och övriga styrkande uppgifter, är övertygad om att delarna eller utrustningen i fråga uppfyller kraven i artikel 45.4, ska den ge tillstånd till att delarna eller utrustningen släpps ut på marknaden och tas i bruk, om inte annat följer av punkt 4 andra stycket i den här artikeln.

Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål utfärda ett intyg till tillverkaren.

3. Kommissionen får anta en genomförandeakt för att fastställa en mall och ett numreringsystem för det intyg som avses i punkt 2 tredje stycket i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2.

4. Tillverkaren ska utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som gav sitt tillstånd om eventuella ändringar avseende de villkor enligt vilka det utfärdades. Denna godkännandemyndighet ska besluta om det är nödvändigt att revidera tillståndet eller utfärda ett nytt och om ytterligare provningar är nödvändiga.

Tillverkaren ska se till att delarna och utrustningen tillverkas och fortsätter att tillverkas i enlighet med de villkor enligt vilka tillståndet utfärdades.

5. Innan ett tillstånd beviljas ska godkännandemyndigheten kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och förfaranden för att säkerställa en effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelsen.

Om godkännandemyndigheten finner att villkoren för att utfärda tillståndet inte längre är uppfyllda, ska den begära att tillverkaren vidtar de åtgärder som krävs för att se till att delarna eller utrustningen åter bringas i överensstämmelse. Om det är nödvändigt ska godkännandemyndigheten återkalla tillståndet.

6. De olika medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska uppmärksamma kommissionen på all oenighet beträffande det tillstånd som avses i punkt 2 andra stycket. Kommissionen ska

vidta lämpliga åtgärder för att lösa oenigheten, och även vid behov begära att tillståndet återkallas, efter att ha samrått med godkännandemyndigheterna.

7. Till dess att den förteckning som avses i artikel 45.2 har upprättats, får medlemsstaterna behålla nationella bestämmelser om vilka delar eller vilken utrustning som kan påverka den korrekta funktionen hos system som är nödvändiga för fordons säkerhet eller dess miljöprestanda.

Artikel 47

Återkallelse av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. En tillverkare som beviljats EU-typgodkännande av komplett fordon ska omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som godkänt fordonet om tillverkaren åläggs att, i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008, återkalla fordon som släppts ut på marknaden, registrerats eller för vars ibrukttagande tillverkaren var ansvarig, på grund av att ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som monterats på fordonet utgör en allvarlig risk för säkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet, oberoende av om godkännande beviljats i vederbörlig ordning i enlighet med denna förordning, eller på grund av att en del som inte är föremål för några särskilda krav enligt typgodkännandelagstiftningen utgör en allvarlig risk för säkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet.

2. En tillverkare av system, komponenter eller separata tekniska enheter som beviljats ett EU-typgodkännande ska omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som godkänt produkten om tillverkaren åläggs att i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 återkalla system, komponenter eller separata tekniska enheter som släppts ut på marknaden eller registrerats eller för vars ibrukttagande tillverkaren var ansvarig, på grund av att de utgör en allvarlig risk för säkerheten, arbetarskyddet, folkhälsan eller miljöskyddet, oberoende av om godkännande beviljats i vederbörlig ordning enligt den här förordningen.

3. Tillverkaren ska föreslå godkännandemyndigheten lämpliga korrigerande åtgärder för att undanröja den allvarliga risk som avses i punkterna 1 och 2. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i de övriga medlemsstaterna de föreslagna korrigerande åtgärderna.

Godkännandemyndigheterna ska se till att de korrigerande åtgärderna genomförs på ett verksamt sätt i deras respektive medlemsstater.

4. Om den berörda godkännandemyndigheten anser att åtgärderna är otillräckliga eller inte har genomförts tillräckligt snabbt, ska den utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska därefter informera tillverkaren. Om tillverkaren inte föreslår och genomför effektiva korrigerande åtgärder, ska den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet vidta alla skyddsåtgärder som krävs, inbegripet återkallelse av EU-typgodkännandet. Vid återkallelse av EU-typgodkännande ska godkännandemyndigheten inom en månad från en sådan återkallelse underrätta tillverkaren, övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen med rekommenderad post eller likvärdigt elektroniskt medel.

Artikel 48

Delgivning av beslut och tillgängliga rättsmedel

1. I varje beslut som fattas enligt denna förordning och varje beslut som innebär att EU-typgodkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras, att utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av ett fordon förbjuds eller förenas med begränsningar eller att tillbakadragande av ett fordon från marknaden ska ske, ska de skäl på vilka beslutet grundas redovisas utförligt.

2. Den berörda parten ska underrättas om varje sådant beslut och samtidigt upplysas om vilka rättsmedel som finns tillgängliga inom ramen för gällande rätt i den berörda medlemsstaten och tidsfristerna för att utöva dessa rättsmedel.

KAPITEL XIII

INTERNATIONELLA FÖRESKRIFTER

Artikel 49

FN/ECE-föreskrifter som krävs för EU-typgodkännande

1. FN/ECE-föreskrifter eller ändringar av dem som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till och som förtecknas i bilaga I till denna förordning eller i de delegerade akter som antagits enligt denna förordning ska vara en del av de krav som ställs för ett EU-typgodkännande av fordon.

2. Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta godkännanden som beviljats enligt de FN/ECE-föreskrifter som avses i punkt 1 samt, i tillämpliga fall, tillhörande godkännandemärken i stället för motsvarande godkännanden och godkännandemärken som beviljats i enlighet med denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning.

3. Om unionen har röstat för en FN/ECE-föreskrift eller ändringar av denna med avseende på ett EU-typgodkännande av fordon, ska kommissionen i enlighet med artikel 71 anta en delegerad akt för att göra FN/ECE-föreskriften eller ändringar av denna obligatoriska och för att ändra bilaga I till denna förordning eller de delegerade akter som antagits enligt denna förordning, beroende på vad som är lämpligt.

Den delegerade akten ska ange dag för obligatorisk tillämpning av FN/ECE-föreskriften eller ändringarna av denna och ska när det är lämpligt innehålla övergångsbestämmelser.

Kommissionen ska anta separata delegerade akter som anger den obligatoriska tillämpningen av FN/ECE-föreskrifter.

Artikel 50

Erkännande av OECD:s provningsrapporter för EU-typgodkännande

1. Utan att det påverkar de övriga krav som fastställs i denna förordning får EU-typgodkännandet, då det i denna förordning hänvisas till OECD-koder, grunda sig på en fullständig provningsrapport som utfärdas på grundval av standardiserade OECD-koder som ett alternativ till de provningsrapporter som upprättats enligt denna förordning eller de delegerade akter som antagits enligt denna förordning.

2. För att den OECD-provningsrapport som avses i punkt 1 ska kunna ligga till grund för ett EU-typgodkännande måste den ha godkänts i enlighet med bilaga 1 till OECD-rådets beslut från februari 2012 om översyn av de standardiserade OECD-koderna för officiell provning av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, i dess ändrade lydelse.

KAPITEL XIV

TILLHANDAHÅLLANDE AV TEKNISK INFORMATION

Artikel 51

Information riktad till användarna

1. Tillverkaren får inte, avseende de uppgifter som föreskrivs i denna förordning, eller i de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.

2. Om så föreskrivs i en delegerad akt eller genomförandeakt som antagits enligt denna förordning, ska tillverkaren ge användarna tillgång till all relevant information och nödvändiga instruktioner som beskriver eventuella särskilda villkor eller begränsningar för användningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

3. Den information som avses i punkt 2 ska tillhandahållas på det eller de officiella språken i den medlemsstat där fordonet är avsett att släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk. Den ska efter godkännandemyndighetens godtagande tillhandahållas i användarhandboken.

*Artikel 52***Information riktad till tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter**

1. Fordonstillverkaren ska ge tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter tillgång till alla uppgifter som krävs för EU-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller för erhållande av tillstånd enligt artikel 45 inbegripet i förekommande fall ritningar enligt de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning.

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.

2. En tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter som är innehavare av ett EU-typgodkännandeintyg som i enlighet med i artikel 26.4 omfattar begränsningar för användningen eller särskilda monteringskrav eller båda delarna, ska tillhandahålla fordonstillverkaren fullständig, utförlig information om detta.

Om så föreskrivs i en delegerad akt som antagits enligt denna förordning, ska tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter tillsammans med dessa komponenter eller separata tekniska enheter tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen eller särskilda monteringskrav eller båda delarna.

KAPITEL XV

TILLGÅNG TILL INFORMATION OM REPARATION OCH UNDERHÅLL*Artikel 53***Tillverkares skyldigheter**

1. Tillverkarna ska tillhandahålla icke-diskriminerande tillgång till information om reparation och underhåll av fordonet till auktoriserade återförsäljare, verkstäder och oberoende aktörer genom webbplatser i ett standardiserat format på ett lätt-tillgängligt och direkt sätt. Denna skyldighet ska inte gälla om fordonet har godkänts som ett fordon som tillverkas i små serier.

Programvara som är nödvändig för att säkerhets- och miljöanläggningar ska fungera korrekt får skyddas mot otillåten manipulation. Manipulation av dessa anläggningar som är nödvändig för att kunna reparera eller underhålla dem eller som är tillgänglig för auktoriserade återförsäljare och verkstäder ska också göras tillgänglig för oberoende aktörer på ett icke-diskriminerande sätt.

2. Till dess att kommissionen har antagit ett standardiserat format för tillhandahållande av den information som avses i punkt 1 ska informationen göras tillgänglig på ett enhetligt sätt så att den kan behandlas av oberoende aktörer med en rimlig arbetsinsats.

Tillverkarna ska ge auktoriserade återförsäljare, verkstäder och oberoende aktörer icke-diskriminerande tillgång till utbildningsmaterial och relevanta arbetsverktyg. Sådan tillgång ska i tillämpliga fall även ges till lämplig utbildning i fråga om nedladdning av programvara, hantering av diagnostiska felkoder och användning av arbetsverktyg.

3. Utan att det påverkar punkt 1 ska den information som avses i den punkten omfatta följande:

- a) Traktorns typ och modell.
- b) Fordonets entydiga identifieringsnummer.
- c) Servicehandböcker inklusive reparations- och underhållsregister samt servicescheman.
- d) Tekniska manualer och rapporter om teknisk service.
- e) Komponent- och diagnosinformation (t.ex. högsta respektive lägsta teoretiska mätvärden).
- f) Kopplingscheman.
- g) Diagnostiska felkoder, inklusive tillverkarspecifika koder.
- h) All information som behövs för att installera ny eller uppdaterad programvara på ett nytt fordon eller en ny fordons- typ (till exempel programkomponentnummer).
- i) Information om, och förmedlad med hjälp av, märkesskyddade verktyg och utrustning.
- j) Information om dataregistrering, provningsdata och annan teknisk information (såsom dubbelriktade övervakningsdata om det är relevant i fråga om den teknik som används).
- k) Standardiserade arbetsenheter eller tidsperioder för reparations- och underhållsarbete om sådana – direkt eller via en tredje part – görs tillgängliga för tillverkarnas auktoriserade återförsäljare och verkstäder.

4. Auktoriserade återförsäljare eller verkstäder som ingår i en viss fordonstillverkares distributionsnät ska betraktas som oberoende aktörer i den mening som avses i denna förordning, om de tillhandahåller reparations- och underhållstjänster för fordon som omfattas av en annan tillverkares distributionsnät i vilket de inte ingår.

5. Information om reparation och underhåll av fordonen ska alltid vara tillgänglig, utom när underhållsarbete måste utföras på informationssystemen.

6. För tillverkning och underhåll av ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla ska tillverkarna, på ett sätt som inte diskriminerar, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar eller reparerar komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning.

7. För utformning och tillverkning av fordonssystem för alternativbränslefordon ska tillverkarna, på ett icke-diskriminerande sätt, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar, installerar eller reparerar utrustning för alternativbränslefordon.

8. I samband med ansökan om EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande ska tillverkaren för godkännandemyndigheten styrka att denna förordning efterlevs i fråga om den information som krävs enligt denna artikel.

Om sådan information inte finns tillgänglig eller inte överensstämmer med denna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antagits enligt denna förordning och som är tillämpliga vid tidpunkten för ansökan om EU-typgodkännande eller nationellt typgodkännande, ska tillverkaren tillhandahålla den inom sex månader från dagen för godkännandet.

Kommissionen får anta en genomförandeakt för att fastställa en mall för ett intyg om tillgång till OBD-information och information om reparation och underhåll av fordonet, vilket ger godkännandemyndigheten uppgifter som styrker överensstämmelsen med denna förordning. Denna genomförandeakt ska antas enligt det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2.

9. Om uppgifter som styrker överensstämmelsen med denna förordning inte tillhandahålls inom den tid som avses i punkt 8 andra stycket, ska godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att se till att bestämmelserna efterlevs.

10. Tillverkaren ska på sina webbplatser tillhandahålla ändringar och tillägg till informationen om reparation och underhåll av fordon samtidigt som dessa ställs till förfogande för auktoriserade verkstäder.

11. Om ett fordons reparations- och underhållsregister lagras i en central databas hos tillverkaren eller för dennes räkning, ska oberoende verkstäder ha kostnadsfri tillgång till detta register och ska kunna föra in uppgifter om reparation och underhåll som de utfört.

12. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 där närmare bestämmelser fastställs om kraven på tillgång till information om reparation och underhåll, särskilt tekniska specifikationer om hur information om reparation och underhåll av fordonet ska tillhandahållas.

13. Kommissionen ska genom de delegerade akter som avses i punkt 12 anpassa de informationskrav som fastställs i denna artikel, även i fråga om de tekniska specifikationerna om hur information ska tillhandahållas, så att de står i förhållande till sitt avsedda syfte, särskilt med hänsyn till det särskilda fallet att tillverkaren har en relativt liten produktionsvolym för den berörda fordonstypen, med hänsyn tagen till de gränsvärden för fordon som tillverkas i små serier som anges i bilaga II. I vederbörligen motiverade fall kan en sådan anpassning resultera i ett undantag från kravet att tillhandahålla informationen i ett standardiserat format. En eventuell anpassning eller ett undantag ska under alla omständigheter säkerställa att målen med denna artikel kan uppnås.

Artikel 54

Skyldigheter för flera innehavare av typgodkännande

Vid typgodkännande i flera steg, kombinerat typgodkännande och etappvist typgodkännande ska den tillverkare som ansvarar för respektive typgodkännande också vara ansvarig för att meddela reparationsinformation om särskilda system, komponenter eller separata tekniska enheter eller den särskilda etappen till både den slutliga tillverkaren och oberoende aktörer.

Den slutliga tillverkaren ska ansvara för att tillhandahålla information till oberoende aktörer om det kompletta fordonet.

Artikel 55

Avgift för tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

1. Tillverkaren får ta ut en rimlig och proportionell avgift för tillgången till den information om reparation och underhåll av fordon, de arbetsverktyg och den utbildning som omfattas av denna förordning. En avgift ska inte anses rimlig eller proportionell om den avhåller oberoende aktörer från att söka tillgång därför att den inte står i proportion till den utsträckning den oberoende aktören använder sig av denna tillgång.

2. Tillverkarna ska tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon dagligen, månadsvis och årsvis, med olika avgifter för tillgång till informationen beroende på den tidsperiod för vilken tillgång ges.

Artikel 56

Forum för tillgång till fordonsinformation

Tillämpningsområdet för den verksamhet som utförs av det forum för tillgång till fordonsinformation som inrättades i enlighet med artikel 13.9 i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁽¹⁾ ska utvidgas till de fordon som omfattas av denna förordning.

På grundval av indikationer på avsiktlig eller oavsiktlig felaktig användning av OBD-information och information om reparation och underhåll av fordonet, ska det forum som avses i första stycket ge kommissionen råd om åtgärder för att förhindra sådant missbruk av information.

KAPITEL XVI

UTNÄMNING OCH ANMÄLAN AV TEKNISKA TJÄNSTER

Artikel 57

Krav avseende tekniska tjänster

1. Utnämning godkännandemyndigheter ska, innan de utnämmer en teknisk tjänst enligt artikel 59, säkerställa att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i punkterna 2–9 i denna artikel.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 60.1 ska en teknisk tjänst vara etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt och vara en juridisk person.

3. En teknisk tjänst ska vara ett tredjepartsorgan som inte är involverat i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som den bedömer.

Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i konstruktion, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som det bedömer, provar eller inspekterar får anses uppfylla kraven i första stycket, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att intressekonflikter inte föreligger.

4. En teknisk tjänst, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra de kategorier av verksamheter för vilka tjänsten utnämns i enlighet med artikel 59.1 får inte vara konstruktör, tillverkare, leverantör eller ansvariga för underhåll av

de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som den bedömer, och inte heller företräda parter som är involverade i dessa verksamheter. Detta ska inte hindra användning av bedömda fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 3 i denna artikel och som är nödvändiga för den tekniska tjänstens verksamhet eller användning av sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter för personligt bruk.

En teknisk tjänst ska se till att dess dotterbolags eller underentreprenörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten inom de verksamhetskategorier som tjänsten har utnämns att utföra.

5. En teknisk tjänst och dess personal ska utföra de verksamhetskategorier som tjänsten har utnämns att utföra, med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från varje påtryckning och incitament, i synnerhet ekonomiska incitament, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömningar, särskilt när det gäller påtryckningar och incitament från personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.

6. En teknisk tjänst ska vara i stånd att utföra alla de verksamhetskategorier som den har utnämns att utföra i enlighet med artikel 59.1 genom att på ett tillfredsställande sätt visa den godkännandemyndighet som utnämns att den har

- a) tillräckligt kompetent personal med teknisk specialkunskap och yrkesutbildning samt lämplig erfarenhet för att utföra uppdraget,
- b) beskrivningar av de förfaranden som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka tjänsten önskar utnämns, varvid det garanteras att förfarandena är öppna och kan upprepas,
- c) förfaranden för att utöva de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämns med vederbörlig hänsyn tagen till den tekniska komplexiteten hos fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten i fråga och produktionsprocessens omfattning eller seriemässiga karaktär, och
- d) nödvändiga medel för att på lämpligt sätt kunna utföra uppgifterna relaterade till de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämns och tillgång till den utrustning och de hjälpmedel som är nödvändiga.

Den tekniska tjänsten ska dessutom visa den godkännandemyndighet som utnämns att den respekterar de standarder som fastställs i de delegerade akter som antas enligt artikel 61 och som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka tjänsten utnämns.

⁽¹⁾ EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.

7. De tekniska tjänsternas, deras högsta lednings och bedömningspersonalens opartiskhet ska säkerställas. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med de verksamhetskategorier som de har utnämnts att utföra.

8. Tekniska tjänster ska teckna ansvarsförsäkring för sina verksamheter såvida inte medlemsstaten i enlighet med nationell rätt tar på sig ansvaret eller medlemsstaten själv är direkt ansvarig för bedömningen av överensstämmelse.

9. Personalen vid en teknisk tjänst ska iakttä tystnadsplikt beträffande all information som den erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning eller de nationella bestämmelser som genomför den, utom gentemot den godkännandemyndighet som utnämner tjänsten eller när det krävs enligt unionsrätten eller nationell rätt. Äganderätten ska vara skyddad.

Artikel 58

Dotterbolag och underentreprenörer till tekniska tjänster

1. De tekniska tjänsterna får lägga ut delar av den verksamhet för vilken de utnämnts i enlighet med artikel 59.1 på underentreprenad eller låta verksamheten utföras av ett dotterbolag endast efter medgivande från den godkännandemyndighet som utnämnt tjänsten.

2. Om en teknisk tjänst lägger ut specifika uppgifter med anknytning till de verksamhetskategorier som den utnämnts att utföra eller om den anlitar ett dotterbolag ska den se till att underentreprenören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artikel 57 och informera den godkännandemyndighet som utnämnt tjänsten om detta.

3. De tekniska tjänsterna ska ta det fulla ansvaret för alla uppgifter som utförs av dess underentreprenörer och dotterbolag, oavsett var de är etablerade.

4. De tekniska tjänsterna ska se till att den utnämmande godkännandemyndigheten har tillgång till de relevanta handlingarna rörande bedömningen av underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer och de uppgifter som de har utfört.

Artikel 59

Utnämning av tekniska tjänster

1. Beroende på kompetensområde ska de tekniska tjänsterna utnämnas för en eller flera av följande verksamhetskategorier:

a) *kategori A*: Tekniska tjänster som i sina egna anläggningar genomför de provningar som avses i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga I.

b) *kategori B*: Tekniska tjänster som övervakar de provningar som avses i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga I och som utförs i tillverkarens anläggningar eller i en tredje parts anläggningar.

c) *kategori C*: Tekniska tjänster som regelbundet bedömer och övervakar tillverkarens rutiner för kontroll av produktionsöverensstämmelsen.

d) *kategori D*: Tekniska tjänster som övervakar eller genomför provningar eller inspektioner för övervakningen av produktionsöverensstämmelse.

2. En godkännandemyndighet kan utnämnas till teknisk tjänst för en eller flera av de verksamheter som avses i punkt 1.

3. Andra tekniska tjänster än de som har utnämnts av ett tredjeländ i enlighet med artikel 60 får anmälas som teknisk tjänst i den mening som avses i artikel 63, men endast om ett sådant godtagande av tekniska tjänster föreskrivs i ett bilateralt avtal mellan unionen och det berörda tredjeländet. Detta ska inte hindra en teknisk tjänst som är etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt i enlighet med artikel 57.2 från att etablera dotterbolag i tredjeländer, förutsatt att dotterbolagen står under den utnämnda tekniska tjänstens direkta ledning och kontroll.

Artikel 60

Tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänster

1. En tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänst får utnämnas endast för verksamhet i kategori A med avseende på tekniska krav för vilka självprovning är tillåten i enlighet med en delegerad akt som antagits enligt denna förordning. Den tekniska tjänsten ska utgöra en separat och urskiljbar del av företaget och får inte medverka i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som den ska bedöma.

2. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla följande krav:

a) Utöver att vara utnämnd av en medlemsstats godkännandemyndighet ska den vara ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2 led 11 i förordning (EG) nr 765/2008 och i enlighet med de standarder och det förfarande som avses i artikel 61 i den här förordningen.

- b) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från det företag som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska, och de ska styrka detta för det berörda nationella ackrediteringsorganet.
- c) Varken den ackrediterade interna tekniska tjänsten eller dess personal får delta i någon verksamhet som kan påverka deras objektivitet och integritet i samband med de verksamhets-kategorier för vilka den utnämns.
- d) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som den är en del av.

3. En ackrediterad intern teknisk tjänst behöver inte anmälas till kommissionen enligt artikel 63, men information om dess ackreditering ska lämnas av det företag som den är en del av, eller av det nationella ackrediteringsorganet, till den utnäm-nande godkännandemyndigheten på den myndighetens begäran.

Artikel 61

Förfaranden för fastställande av prestandakrav och bedömning av tekniska tjänster

För att se till att tekniska tjänster uppfyller samma högt ställda prestandakrav i alla medlemsstater ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 med avseende på de krav som de tekniska tjänsterna måste uppfylla och förfarandet för bedömning av dem i enlighet med artikel 62 och ackreditering av dem i enlighet med artikel 60.

Artikel 62

Bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Den utnämmande godkännandemyndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som önskar utnämnas har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning. Den rapporten kan inbegripa ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan.
2. Bedömningen som den rapport som avses i punkt 1 bygger på ska utföras i enlighet med bestämmelserna i en delegerad akt som antas enligt artikel 61. Bedömningsrapporten ska ses över minst vart tredje år.
3. Bedömningsrapporten ska på begäran översändas till kommissionen. I detta fall, och om bedömningen inte bygger på ett intyg om ackreditering utfärdat av ett nationellt ackrediteringsorgan som intygar att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i denna förordning, ska den utnämmande godkännandemyndigheten förse kommissionen med dokumentation som styrker den

tekniska tjänstens kompetens och de åtgärder som vidtagits för att se till att den tekniska tjänsten övervakas regelbundet av den utnämmande godkännandemyndigheten och uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas enligt denna förordning.

4. Den godkännandemyndighet som avser att utnämnas till teknisk tjänst i enlighet med artikel 59.2 ska visa att den uppfyller tillämpliga krav genom dokumentation i form av en bedömning utförd 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.

5. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla de relevanta bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 63

Anmälningsförfaranden

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn, adress, inbegripet elektronisk adress, ansvariga personer samt verksamhetskategori för varje teknisk tjänst som de har utnämnt, samt alla senare ändringar av dessa utnämnda tjänster. Av denna anmälan ska det framgå vilka områden i förteckningen i bilaga I som de tekniska tjänsterna har utnämns för.
2. En teknisk tjänst får utföra den verksamhet som avses i artikel 59.1 för den utnämmande godkännandemyndigheten som ansvarar för typgodkännandet enbart om detta på förhand har anmälts till kommissionen i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.
3. Samma tekniska tjänst får utnämnas av flera utnämmande godkännandemyndigheter och anmälas av dessa godkännandemyndigheters medlemsstater oberoende av vilken kategori eller vilka kategorier av verksamheter som den kommer att bedriva i enlighet med artikel 59.1.
4. Kommissionen ska informeras om alla senare relevanta ändringar av den utnämnda tjänsten.
5. Om en viss organisation eller ett visst behörigt organ, vars verksamhet inte omfattas av artikel 59.1, behöver utnämnas för tillämpning av en akt som förtecknas i bilaga I, ska anmälan göras enligt den här artikeln.
6. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning och närmare uppgifter om de tekniska tjänster som anmälts i enlighet med denna artikel.

*Artikel 64***Ändringar av utnämningar**

1. Om en utnämmande godkännandemyndighet har konstaterat eller har informerats om att en teknisk tjänst som den utnämnt inte längre uppfyller de krav som anges i denna förordning eller att den underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten begränsa eller återkalla utnämningen tillfälligt eller slutgiltigt, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är. Den medlemsstat som har anmält denna tekniska tjänst ska omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska på motsvarande sätt ändra de offentliggjorda uppgifter som avses i artikel 63.6.

2. I händelse av begränsning eller tillfällig eller slutgiltig återkallelse av en utnämning, eller om den tekniska tjänsten har upphört med verksamheten, ska den utnämmande godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den tekniska tjänstens akter antingen behandlas av en annan teknisk tjänst eller hålls tillgängliga för den utnämmande godkännandemyndigheten eller för marknadstillsynsmyndigheterna på deras begäran.

*Artikel 65***Ifrågasättande av de tekniska tjänsternas kompetens**

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att en teknisk tjänst har erforderlig kompetens eller att en teknisk tjänst fortsatt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som den omfattas av, och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.

2. Den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för att utnämma eller bibehålla utnämningen av den berörda tjänsten.

3. Kommissionen ska se till att all känslig information som erhålls under dess undersökningar behandlas konfidentiellt.

4. Om kommissionen konstaterar att en teknisk tjänst inte uppfyller eller inte längre uppfyller utnämningsskraven, ska den meddela detta till den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat, i syfte att, i samarbete med den medlemsstaten, fastställa vilka korrigerande åtgärder som krävs, och anmoda den medlemsstaten att vidta de korrigerande åtgärderna, inbegripet, vid behov, återkallande av utnämningen.

*Artikel 66***Krav avseende de tekniska tjänsternas verksamhet**

1. Tekniska tjänster ska utföra de verksamhetskategorierna för vilka de utnämns av den utnämmande godkännandemyndigheten och i enlighet med de bedömnings- och provningsförfaranden som fastställs i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga I.

Tekniska tjänster ska övervaka eller ska själva genomföra de provningar som krävs för godkännande eller inspektioner enligt denna förordning eller i någon av de akter som förtecknas i bilaga I, utom i de fall där alternativa förfaranden medges. De tekniska tjänsterna ska inte genomföra provningar, bedömningar eller inspektioner för vilka de inte vederbörligen har utnämnts av sin godkännandemyndighet.

2. Tekniska tjänsterna ska alltid

a) låta sin utnämmande godkännandemyndighet, om det är lämpligt, närvara vid förfarandet för bedömning av överensstämmelse, och

b) utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 57.9 och 67, förse sin utnämmande godkännandemyndighet med sådan information som kan komma att begäras om de verksamhetskategorierna som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

3. Om en teknisk tjänst konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten så att den utnämmande godkännandemyndigheten ålägger tillverkaren att vidta lämpliga korrigerande åtgärder, och följaktligen inte utfärdar typgodkännandeintyg, om inte lämpliga korrigerande åtgärder vidtagits på ett sätt som godkännandemyndigheten godkänner.

4. Om en teknisk tjänst, som agerar för den utnämmande godkännandemyndighetens räkning, under sin övervakning av produktionsöverensstämmelsen efter det att ett typgodkännandeintyg utfärdats konstaterar att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet inte längre överensstämmer med denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten. Godkännandemyndigheten ska vidta de lämpliga åtgärder som föreskrivs i artikel 28.

*Artikel 67***Informationskrav för de tekniska tjänsterna**

1. De tekniska tjänsterna ska underrätta sin utnämmande godkännandemyndighet om följande:

a) Varje upptäckt bristande överensstämmelse som kan föranleda att ett intyg om typgodkännande måste avslås, begränsas eller återkallas tillfälligt eller slutgiltigt.

b) Alla omständigheter som inverkar på utnämningens räckvidd och villkor.

c) Varje begäran från marknadstillsynsmyndigheterna om information om deras verksamheter.

2. På sin utnämmande godkännandemyndighets begäran ska de tekniska tjänsterna tillhandahålla information om verksamheterna inom ramen för utnämningen, och om all annan verksamhet som de utför, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

KAPITEL XVII

GENOMFÖRANDEAKTER OCH DELEGERADE AKTER

Artikel 68

Genomförandeakter

I syfte att uppnå målen i denna förordning och för att fastställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning ska kommissionen, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 69.2, anta genomförandeakter om fastställande av följande genomförandeåtgärder:

- a) Mallar för den informationshandling och det underlag som avses i artikel 22.
- b) Det numreringsystem för EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 24.4.
- c) Mallen för det EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 25.2.
- d) Den mall för provningsresultat som bifogas det EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 25.3.
- e) Den mall för förteckningen över tillämpliga krav eller akter som avses i artikel 25.6.
- f) De allmänna krav avseende provningsrapportens format som avses i artikel 27.1.
- g) Mallen för det intyg om överensstämmelse som avses i artikel 33.2.
- h) Mallen för det EU-typgodkännandemärke som avses i artikel 34.
- i) De tillstånd för att bevilja EU-typgodkännande som innebär undantag för ny teknik eller nya principer som avses i artikel 35.3.
- j) De mallar för det typgodkännandeintyg och det intyg om överensstämmelse med avseende på ny teknik eller nya principer som avses i artikel 35.4.
- k) De tillstånd för medlemsstater att förlänga typgodkännandets giltighetstid som avses i artikel 36.2.
- l) Den förteckning över delar eller utrustning som avses i artikel 45.2.
- m) Den mall och det numreringsystem för intyg som avses i artikel 46.3 samt aspekter som rör det godkännandeförfarande som avses i den artikeln.

- n) Mallen för det intyg som tillhandahåller godkännandemyndighetens uppgifter som styrker efterlevnad som avses i artikel 53.8.

Artikel 69

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för jordbruksfordon. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 70

Ändring av bilagorna

Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning avseende ändring av bilagorna ska kommissionen även ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 71 med avseende på ändringar av bilaga I för att införa hänvisningar till rättsakter och ta hänsyn till rättelser.

Artikel 71

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 17.5, 18.4, 19.6, 20.8, 27.6, 28.6, 45.4, 49.3, 53.12, 61 och 70 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 22 mars 2013.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 17.5, 18.4, 19.6, 20.8, 27.6, 28.6, 45.4, 49.3, 53.12, 61 och 70 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart som kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 17.5, 18.4, 19.6, 20.8, 27.6, 28.6, 45.4, 49.3, 53.12, 61 och 70 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

KAPITEL XVIII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 72

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer vid överträdelse av denna förordning och de delegerade akter eller genomförandeakter som antas enligt denna förordning. De ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 23 mars 2015 och ska utan dröjsmål meddela eventuella ändringar som påverkar bestämmelserna.

2. Bland annat följande överträdelse ska medföra sanktioner:

- a) Lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallande.
- b) Förfalskning av provningsresultat för typgodkännande eller för överensstämmelse för fordon i drift.
- c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till att typgodkännandet återkallas, avslås eller dras in.
- d) Användning av manipulationsanordningar.
- e) Vägran att lämna ut uppgifter.
- f) Ekonomiska aktörer som tillhandahåller fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på marknaden som omfattas av kraven på godkännande, utan att ett sådant godkännande beviljats, eller som med denna avsikt förfalskar handlingar eller märkningar.

Artikel 73

Övergångsbestämmelser

1. Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning ska denna förordning inte innebära att EU-typgodkännanden som beviljats fordon eller system, komponenter eller separata tekniska enheter före den 1 januari 2016 blir ogiltiga.

2. Godkännandemyndigheterna ska fortsätta att bevilja utökningar av godkännanden av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 1 i enlighet med direktiv 2003/37/EG och de direktiv som förtecknas i artikel 76.1. Sådana godkännanden ska emellertid inte användas i syfte att erhålla ett typgodkännande av komplett fordon i enlighet med denna förordning.

3. Genom undantag från denna förordning får nya system, komponenter, separata tekniska enheter eller fordon av typer som erhållit typgodkännande av komplett fordon i enlighet med direktiv 2003/37/EG fortsätta att registreras, släppas ut på marknaden eller tas i bruk fram till den 31 december 2017. Nya fordon av typer som inte omfattades av något typgodkännande enligt direktiv 2003/37/EG får också fortsätta att registreras eller tas i bruk fram till det datumet i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där de ska tas i bruk eller registreras.

I ett sådant fall får de nationella myndigheterna inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av fordon som överensstämmer med den godkända typen.

Artikel 74

Rapport

1. Senast den 31 december 2019 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om tillämpningen av de typgodkännandeförfaranden som föreskrivs i denna förordning.

2. På grundval av den information som lämnas i enlighet med punkt 1 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning senast den 31 december 2020.

Artikel 75

Översyn

1. Senast den 31 december 2022 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om de frågor som avses i punkt 3.

2. Rapporten ska grundas på samråd med berörda parter och ska beakta befintliga närbesläktade europeiska och internationella standarder.

3. Senast den 31 december 2021 ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen i fråga om

- a) antalet enskilda godkännanden som den aktuella medlemsstatens nationella myndigheter beviljat per år för fordon som omfattas av denna förordning före deras första registrering sedan den 1 januari 2016,

b) de nationella kriterier som låg till grund för dessa godkännanden om dessa kriterier avviker från de krav som är obligatoriska för ett EU-typgodkännande.

4. Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag och ska behandla införlivandet av enskilda godkännanden i denna förordning på grundval av harmoniserade krav.

Artikel 76

Upphävande

1. Utan att det påverkar artikel 73.2 i denna förordning, ska direktiv 2003/37/EG samt direktiven 74/347/EEG, 76/432/EEG, 76/763/EEG, 77/537/EEG, 78/764/EEG, 80/720/EEG, 86/297/EEG, 86/298/EEG, 86/415/EEG, 87/402/EEG, 2000/25/EG, 2009/57/EG, 2009/58/EG, 2009/59/EG, 2009/60/EG, 2009/61/EG, 2009/63/EG, 2009/64/EG, 2009/66/EG, 2009/68/EG, 2009/75/EG, 2009/76/EG och 2009/144/EG upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2016.

2. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning och vad gäller direktiv 2003/37/EG läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga III.

Artikel 77

Ändring av direktiv 2006/42/EG

Artikel 1.2 e första strecksatsen i direktiv 2006/42/EG ska ersättas med följande text:

”— jordbruks- och skogsbrukstraktorer, utom maskiner monterade på sådana fordon.”.

Artikel 78

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Den ska tillämpas från och med 1 januari 2016.

Från och med den 22 mars 2013 får nationella myndigheter, efter en begäran från en tillverkare, inte vägra att bevilja ett EU-typgodkännande eller ett nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett nytt fordon om det berörda fordonet uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 5 februari 2013.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ

Ordförande

På rådets vägnar

L. CREIGHTON

Ordförande

BILAGA I

FÖRTECKNING ÖVER KRAV FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE AV FORDON

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--|---|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 1 | 17.2 a | Fordonets mekaniska hållfasthet | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 2 | 17.2 b | Högsta hastighet för fordonet, varvtalsregulator och fartbegränsningsanordningar | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 3 | 17.2 b | Bromsar och bromskoppling för släpfordon | RVBR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4 | 17.2 b | Styrning för snabba traktorer | RVFSR (grundad på ECE 79 REV [nytt nummer]) | Y | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | I | ET | ET | ET | ET | ET |
| 5 | 17.2 b | Styrning | RVFSR | Y | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | I | ET | ET | ET | ET | ET | ET |
| 6 | 17.2 b | Hastighetsmätare | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 7 | 17.2 c | Siktfält och vindrutetorkare | RVFSR (grundad på ECE 71 REV. 1) | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET | ET |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|---|--|---------------------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 12 | 17.2 d | Installation av belysning | RVFSR (grundad på ECE 86 Am [nytt nummer]) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 13 | 17.2 e | Skydd för förare och passagerare, inbegripet inredning, huvudstöd, säkerhetsbälten och dörrar | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 14 | 17.2 f | Fordonets yttre och tillbehör | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 15 | 17.2 g | Elektromagnetisk kompatibilitet | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 16 | 17.2 h | Hörbara varningsanordningar | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 17 | 17.2 i | Värmesystem | RVFSR | Y | X | X | X | X | X | ET | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 18 | 7.2 j | Anordningar mot obehörig användning | RVFSR | Y (enbart för kategori T och C) | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|------------------------|---------------------------------|----------|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 19 | 17.2 k | Registreringsskylt | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 20 | 17.2 k | Obligatorisk skylt och märkning | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 21 | 17.2 l | Mått och släpfordonsmassa | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |
| 22 | 17.2 l | Största tillåtna massa, lastat | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 23 | 17.2 l | Ballastmassor | RVFSR | | X | X | X | X | ET | ET | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 24 | 17.2 m | Säkerhet i elektriska system | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 25 | 17.2 a, 17.2 m, 18.2 l | Bränsletank | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 26 | 17.2 n | Bakre skydd | RVFSR | | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | X | X | ET | ET |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--------------------------------|-------------------------------------|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 27 | 17.2 o | Sidoskydd | RVFSR | | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | X | ET | ET |
| 28 | 17.2 p | Lastplattformar | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 29 | 17.2 q | Bogseringsanordningar | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 30 | 17.2 r | Däck | RVFSR (grundad på ECE 106 Am5 Sup6) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | X | X | X | X | |
| 31 | 17.2 s | Stänkskyddsanordningar | RVFSR | Y | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | X | ET | ET | ET | ET | X | ET | ET |
| 32 | 17.2 t | Backväxel | RVFSR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 33 | 17.2 u | Band | RVFSR | | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | X | X | ET | ET | ET | ET | |
| 34 | 17.2 v | Mekaniska kopplingsanordningar | RVFSR | | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | I | I | X | X | X | X |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--|--|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 35 | 18.2 a | Överrullningsskydd | RVCR (provningssrapport som alt. till den rapport som avser OECD-kod 3, i dess ändrade lydelse) | | X | X | ET | ET | ET | ET | ET | ET | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET | ET | ET |
| 36 | 18.2 a | Överrullningsskydd (lagt band) | RVCR (provningssrapport som alt. till den rapport som avser OECD-kod 8, i dess ändrade lydelse) | | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | ET | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 37 | 18.2 a | Överrullningsskydd (statisk provning) | RVCR (provningssrapport som alt. till den rapport som avser OECD-kod 4, i dess ändrade lydelse) | | X | X | ET | ET | ET | ET | ET | ET | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 38 | 18.2 a | Överrullningsskydd, främre (smalspåriga traktorer) | RVCR (provningssrapport som alt. till den rapport som avser OECD-kod 6, i dess ändrade lydelse) | | ET | ET | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET | X | X | ET | ET | ET | ET | ET | ET |
| 39 | 18.2 a | Överrullningsskydd, bakre (smalspåriga traktorer) | RVCR (provningssrapport som alt. till den rapport som avser OECD-kod 7, i dess ändrade lydelse) | | ET | ET | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET | X | X | ET | ET | ET | ET | ET | ET |
| 40 | 18.2 b | Skydd mot fallande föremål | RVCR (provningssrapport som alt. till den rapport som avser OECD-kod 10, i dess ändrade lydelse) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--|--|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 41 | 18.2 c | Passagerarsäten | RVCR | | X | X | ET | ET | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 42 | 18.2 d | Bullernivå för föraren | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 43 | 18.2 e | Förarsäte och position | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 44 | 18.2 f | Förarutrymme, tillträde till förarsäte | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 45 | 18.2 g | Kraftuttag | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 46 | 18.2 h | Skydd av transmission | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 47 | 18.2 i | Fastsättningspunkter för säkerhetsbälten | RVCR (provningsrapport som alt. till den rapport som avser OECD-koderna 3, 4, 6, 7, 8; i dess ändrade lydelse) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 48 | 18.2 j | Säkerhetsbälten | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------------------------------------|--|----------|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 49 | 18.2 k | Skydd mot inträngande föremål | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 50 | 18.2 l | Avgassystem | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 51 | 18.2 l, 18.2 n, 18.2 q, 18.4 | Förrarhandbok | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 52 | 18.2 o | Reglage, framför allt anordningar för nödstopp och automatiskt stopp | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 53 | 18.2 p | Skydd mot andra mekaniska faror än dem som nämns i artikel 18.2 a, b, g, k, inbegripet skydd mot brott på rör som leder vätskor samt okontrollerade rörelser av fordonet | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------------------------------------|---|----------|----|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb | |
| 54 | 18.2 r, 18.2 p | Skydd och skydds- anordningar | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |
| 55 | 18.2 l, 18.2 s, 18.2 q, 18.4 | Information, varningar och märkningar | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | Z | Z | X | X |
| 56 | 18.2 t | Material och produkter | RVCR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 57 | 18.2 u | Batterier | RVCR | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 58 | 18.4 | Nödutgång | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | |
| 59 | 18.2 l, 18.4 | Ventilations- och filtersystem i förarhytt | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |
| 60 | 18.4 | Förbränningshastig- het på material i förarhytt | RVCR | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |

| Nr | Artikel | Område | Rättsakt | MF | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|-------------------------|--|----|-----------------|-----|-----|-----|-----------------------------------|-----------------------------------|-------|-----------|-------|-----------|-------|-------|-------|---------|----|----|----|----|
| | | | | | T1a | T1b | T2a | T2b | T3a | T3b | T4.1a | T4.1b (+) | T4.2a | T4.2b (+) | T4.3a | T4.3b | Cirka | Cb (++) | Ra | Rb | Sa | Sb |
| 61 | 19.2 a | Utsläpp av föroreningar | REPPR (utsläppsetapper från 2000/25/EG och 97/68/EG) | | X | X | X | X | X Om direktivet är tillämpligt | X Om direktivet är tillämpligt | X | X | X | X | X | X | X | X | ET | ET | ET | ET |
| 62 | 19.2 b | Bullernivå (externt) | REPPR (gränsvärden enl. 2009/63/EG) | Y | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | I | I | ET | ET | ET | ET |

Teckenförklaring:

(+) = Om en sådan underkategori skapats under den aktuella kategorin.

(++) = Endast för de underkategorier som motsvarar dem i kategori T som markerats med bokstaven b.

X = Tillämpligt.

I = Samma som för T beroende på kategori.

Y = Tillämplig akt för motorfordon godtas om likvärdig i enlighet med vad som anges i den delegerade akten.

Z = Tillämplig endast för utbytbar dragen utrustning i kategori R på grund av att förhållandet mellan den högsta tekniskt tillåtna vikten inklusive last och vikten i olastat skick är lika med eller större än 3,0 (artikel 3, definition 9).

NA = Ej tillämpligt.

RVFSR = Föreskrift om krav på funktionssäkerhet för fordon (*Regulation on Vehicle Functional Safety Requirements*) (delegerad akt).

RVCR = Föreskrift om krav på konstruktion av fordon (*Regulation on Vehicle Construction Requirements*) (delegerad akt).

REPPR = Föreskrift om miljökrav och krav på framdrivningen (*Regulation on Environmental and Propulsion Performance Requirements*) (delegerad akt).

RVBR = Föreskrift om krav på fordonsbromsar (*Regulation on Vehicle Braking Requirements*) (delegerad akt).

BILAGA II

GRÄNSER FÖR SMÅ SERIER

Antalet enheter inom en typ som får tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk per år i varje medlemsstat får inte överskrida nedanstående antal för varje fordonskategori.

| Kategori | Enheter (för varje typ) |
|----------|-------------------------|
| T | 150 |
| C | 50 |

BILAGA III

Jämförelsetabell
(enligt artikel 76)

| Direktiv 2003/37/EG | Den här förordningen |
|---------------------|-----------------------------|
| Artikel 1 | Artiklarna 1 och 2 |
| Artikel 2 | Artikel 3 |
| Artikel 3 | Artiklarna 20–23 |
| Artikel 4 | Artiklarna 22, 24 och 26 |
| Artikel 5 | Artiklarna 29–31 |
| Artikel 6 | Artiklarna 33 och 34 |
| Artikel 7 | Artiklarna 5, 38 och 40 |
| Artikel 8.1 | Artikel 38.2 |
| Artikel 8.2 | Artiklarna 35–37 och 39 |
| Artikel 9 | Artikel 37 |
| Artikel 10 | Artikel 39 |
| Artikel 11 | Artiklarna 35 och 36 |
| Artikel 12 | Artiklarna 49 och 50 |
| Artikel 13 | Artiklarna 8 och 28 |
| Artikel 14 | Artikel 24 |
| Artikel 15 | Artiklarna 41–48 |
| Artikel 16 | Artiklarna 41 och 44 |
| Artikel 17 | Artikel 44 |
| Artikel 18 | Artikel 48 |
| Artikel 19 | Artiklarna 68, 70 och 71 |
| Artikel 20 | Artikel 69 |
| Artikel 21 | Artikel 5, artiklarna 57–67 |
| Artikel 22 | — |
| Artikel 23 | — |
| Artikel 24 | — |
| Artikel 25 | — |
| Artikel 26 | — |

Lagförslagen i promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon

Författningsförslag

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

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

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

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

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

framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget 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 gäller inte i fråga om ett fordon som är registrerat i militära fordonregistret, används hos Försvarsmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

¹ Senaste lydelse 2009:1349.

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1, 2 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §¹

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, *terrängvagn och motorredskap klass I* får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

Personbil, lastbil, buss, motorcykel *och* moped klass I, får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

2 §

Traktor med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B.

Nuvarande lydelse

5 §²

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

| Beteckning | Körkortsbehörighet |
|------------|--|
| A | två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt |

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2012:876.

- B 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
 2. terrängvagn
 3. motorredskap klass I
 4. trehjulig motorcykel
 5. fyrehjulig motorcykel
- BE bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

Föreslagen lydelse

5 §

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

| Beteckning | Körkortsbehörighet |
|------------|--|
| A | två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt |
| B | 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. 2. trehjulig motorcykel 3. fyrehjulig motorcykel |
| BE | bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. |

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 12 och 13 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §¹

Följande fordon *skall* med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas.

Följande fordon *ska* med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ 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,

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.

4. Släpvagnar som dras av traktorer *skatteklass 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.

13 §²

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2006:239.

² Senaste lydelse 2010:95.

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

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

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 2 och 2 a §§ lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

| Beteckning | 2 § ¹ Betydelse |
|--|---|
| Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn | Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt. |
| Traktor | Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap <i>och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i> . En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. |
| Traktor <i>klass I</i> | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I |
| Traktor <i>klass II</i> | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II. |
| Traktortåg | En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon. |

¹ Senaste lydelse 2012:875.

| Beteckning | 2 § Betydelse |
|--|---|
| Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn | Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt. |
| Traktor | Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. <i>Traktorer delas in i traktor a och traktor b.</i> |
| <i>Traktor a</i> | <i>En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.</i> |
| <i>Traktor b</i> | <i>En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.</i> |
| Traktor skatteklass I | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I. |
| Traktor skatteklass II | En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II. |
| Traktortåg | En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon. |

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 a §²

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

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

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.
 2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som traktor klass I eller klass II gäller fortfarande.

² Senaste lydelse 2009:226.

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 4 a §§ samt 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns därutöver bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

2 kap.

2 §¹

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 EU-rättsakter på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

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

Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det

¹ Senaste lydelse 2011:324.

tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaftenhet och utrustning (etappvist typgodkännande). Bilaga 2

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i avgasreninglagen (2011:318).

4 a §²

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

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

1. ett typgodkännande *i enlighet med EU-rättsakter på området* för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller

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

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

5 kap.

8 §³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaftenhet 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. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker, samt
6. avgifter.

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

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

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

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

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

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

² Senaste lydelse 2009:224.

³ Senaste lydelse 2010:39.

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

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

rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon,

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

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

7. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

Förteckning över remissinstanser vid remissbehandling av promemorian om jordbruks- och skogsbruksfordon

Följande remissinstanser inkom med yttranden: Arbetsmiljöverket, Domstolsverket, Försvarsmakten, Kommerskollegium, Konkurrensverket, Konsumentverket, Polismyndigheten, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket, Skatteverket, Åklagarmyndigheten, Skogsstyrelsen, Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Inspecta Sweden AB, Lastfordonsgruppen, MaskinLeverantörerna, Lantmännen Maskin AB, Sveriges Åkeriföretag och Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), Trafikförsäkringsföreningen, Svensk Försäkring.

Följande remissinstanser avstod från att yttra sig: Riksdagens ombudsmän, Naturvårdsverket, Skolverket, Regelrådet, Statens väg- och forskningsinstitut (VTI), Sveriges kommuner och landsting (SKL).

Följande remissinstanser svarade inte: Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien, Kommunal, Svenska Transportarbetarförbundet, Släpvnagsbranschens Riksförbund (SBR), Svensk Maskinprovning, Transportgruppen, ATV Leverantörernas Förening, Skogsindustrierna, Skogs- och Lantarbetsgivareförbundet (SLA), SMF Skogsentreprenörerna, Dina Försäkringar AB, Länsförsäkringar AB och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

Därutöver inkom SACE Branschförening för tillverkare av bygganläggningsmaskiner och SWETIC Sektion Fordonsbesiktning (där AB Svensk Bilprovning är medlem) med yttranden.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) nr 168/2013

av den 15 januari 2013

om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 114,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Den inre marknaden utgör ett område utan inre gränser där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital måste säkerställas. Därför har ett heltäckande system för EG-typgodkännande av två- och trehjuliga fordon inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG ⁽³⁾ om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon. De principerna bör fortsätta att gälla i den här förordningen och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning.
- (2) Den inre marknaden bör grundas på öppna, enkla och konsekventa regler som skapar klarhet om gällande rätt och som är till nytta för såväl företag som konsumenter.
- (3) För att antagandet av typgodkännandelagstiftningen ska förenklas och påskyndas har en ny lagstiftningsmetod införts i EU:s typgodkännandelagstiftning, enligt vilken lagstiftaren med det ordinarie lagstiftningsförfarandet endast anger de grundläggande reglerna och principerna men delegerar fastställandet av ytterligare tekniska detaljer till kommissionen. Med avseende på materiella krav

⁽¹⁾ EUT C 84, 17.3.2011, s. 30.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 20 november 2012 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 11 december 2012.

⁽³⁾ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1.

bör därför endast grundläggande krav på funktionssäkerhet och miljöskydd fastslås i den här förordningen, medan kommissionen ges befogenhet att fastställa tekniska specifikationer.

- (4) Denna förordning bör inte påverka tillämpningen av åtgärder på nationell nivå eller unionsnivå som rör användning av fordon i kategori L på väg, såsom särskilda körkortskrav, begränsningar av högsta tillåtna hastighet eller åtgärder som reglerar tillträde till vissa vägar.
- (5) Marknadstillsynen inom fordonsbranschen, särskilt över fordon av kategori L, bör förbättras genom att de rättsliga bestämmelserna om produktionsöverensstämmelse och ansvarsfördelning mellan leveranskedjans ekonomiska aktörer byggs ut. Särskilt bör ansvarsfördelningen för medlemsstaternas myndigheter med ansvar för typgodkännande och marknadstillsyn förtydligas, och kraven på kompetens, skyldigheter och prestanda för de tekniska tjänster som utför typgodkännandeprovningar bör byggas ut. Efterlevnad av motorfordonslagstiftningens typgodkännandekrav och krav på produktionsöverensstämmelse bör även i fortsättningen förbli godkännandemyndigheternas centrala uppgift, medan marknadstillsynen kan delas upp på olika nationella myndigheter. Effektiv samordning och övervakning på unionsnivå och nationell nivå bör utvecklas för att garantera att godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna tillämpar de nya åtgärderna på ett ändamålsenligt sätt.
- (6) De skyldigheter för de nationella myndigheterna som fastställs i bestämmelserna om marknadstillsyn i denna förordning är mer specifika än motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter ⁽⁴⁾.
- (7) Den här förordningen bör innehålla materiella krav för miljöskydd och fordons funktionssäkerhet. De relevanta kraven i denna förordning bygger i huvudsak på resultaten av konsekvensanalysen av den 4 oktober 2010, som utförts av kommissionen, i vilken olika alternativ bedömdes med avseende på ekonomiska, miljömässiga, säkerhetsrelaterade och samhällseliga fördelar och nackdelar. Både kvalitativa och kvantitativa aspekter har beaktats. Efter en jämförelse av de olika alternativen utpekades de bästa alternativen, som togs till utgångspunkt för den här förordningen.

⁽⁴⁾ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

- (8) Syftet med den här förordningen är att fastställa harmoniserade regler för typgodkännande av fordon i kategori L för att säkerställa den inre marknadens funktion. Fordon i kategori L omfattar två-, tre- och fyrhjulingar såsom motordrivna tvåhjulingar, trehjulingar och fyrhjulingar. Vidare syftar denna förordning till att förenkla den nuvarande lagstiftningen, minska utsläppen från fordon i kategori L och på detta sätt bidra till en mer proportionell andel av utsläppen från fordon i kategori L av de totala utsläppen från vägtransporter, öka säkerheten överlag, ta hänsyn till teknikens framsteg och stärka bestämmelserna om marknadstillsyn.
- (9) För att säkerställa en hög nivå på funktionssäkerhet hos fordonen, på arbetarskydd och miljöskydd bör de tekniska krav och miljöstandarder som är tillämpliga på fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter med avseende på typgodkännande harmoniseras.
- (10) Förordningens mål bör inte påverkas av att vissa system, komponenter eller separata tekniska enheter monteras efter det att fordonen har släppts ut på marknaden, registrerats eller tagits i bruk. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att garantera att system, komponenter eller separata tekniska enheter som kan monteras på fordon och som avsevärt kan försämra funktionen hos system som är väsentliga för miljöskydd eller säkerhet kontrolleras på förhand av en godkännandemyndighet innan de släpps ut på marknaden, registreras eller tas i bruk.
- (11) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 95/1/EG av den 2 februari 1995 om teknisk maxhastighet, högsta vridmoment och högsta nettomotoreffekt hos två- och trehjulinga motorfordon⁽¹⁾ har en medlemsstat möjlighet att vägra nyregistrering och eventuell omregistrering inom sitt territorium av fordon med en högsta nettoeffekt över 74 kW. Det förväntade sambandet mellan säkerhet och absolut begränsning av effekten kunde inte bekräftas av flera vetenskapliga studier. Av det skälet och för att undanröja handelshinder på unionsmarknaden bör den möjligheten inte längre kvarstå. Andra, mer verkningsfulla säkerhetsåtgärder bör införas för att bidra till att minska det stora antalet dödsfall och skador bland motordrivna tvåhjulinga fordons förare och passagerare i vägtrafikolyckor i unionen.
- (12) I denna förordning fastställs miljökrav för två etapper så att den andra etappen (Euro 5) är obligatorisk för nya fordonstyper från och med den 1 januari 2020, och därmed tryggas en långsiktig förutsebarhet i planeringsavseende för fordonstillverkare och leverantörsindustrin. På grundval av framtida uppgifter som finns att tillgå bör
- en miljökonsekvensundersökning som krävs enligt denna förordning bidra med ytterligare underlag genom modellskapande, teknisk genomförbarhet och kostnadseffektivtetsanalyser som grundar sig på senast tillgängliga uppgifter. Undersökningen bör dessutom bl.a. bedöma om det är möjligt och kostnadseffektivt att införa provningskrav för överensstämmelse i drift, utsläppskrav utanför cykeln och ett särskilt utsläppsgränsvärde för partikelantal för vissa (under-)kategorier. På grundval av resultaten av undersökningen bör kommissionen överväga att lägga fram ett förslag om att införa dessa nya aspekter i den framtida typgodkännandelagstiftning som blir tillämplig efter de etapper som föreskrivs i denna förordning.
- (13) Systemet för EU-typgodkännande är avsett att göra det möjligt för medlemsstaterna att bekräfta att varje fordonstyp har genomgått de kontroller som föreskrivs i den här förordningen och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning, samt att fordonstillverkaren erhållit ett typgodkännandentyg. Dessutom åläggs tillverkare att utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje fordon som tillverkas i enlighet med typgodkännandet. När ett sådant intyg åtföljer ett fordon bör det vara tillåtet att tillhandahålla fordonet på marknaden och registrera det i hela unionen.
- (14) För att se till att förfarandet för kontroll av produktionsöverensstämmelse, som är en av hörnstenarna i unionens system för EU-typgodkännande, har genomförts korrekt och fungerar som det ska, bör tillverkare kontrolleras regelbundet av en behörig myndighet eller av en teknisk tjänst med lämpliga kvalifikationer som utnämns för detta ändamål.
- (15) I den här förordningen anges en uppsättning särskilda säkerhets- och miljökrav. Det är därför viktigt att fastställa bestämmelser för att säkerställa att tillverkaren eller någon annan ekonomisk aktör i leveranskedjan, i det fall då ett fordon utgör en allvarlig risk för användare eller miljö, vidtar verkningsfulla skyddsåtgärder, inbegripet återkallelse av fordon i den mening som avses i artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008. Godkännandemyndigheterna bör därför kunna bedöma om de åtgärderna är tillräckliga.
- (16) I vissa begränsade fall är det lämpligt att tillåta nationellt typgodkännande av små serier. För att förebygga missbruk bör ett förenklat förfarande för fordon i små serier inskränkas till en mycket liten produktion. Därför är det nödvändigt att exakt definiera begreppet små serier i fråga om antalet producerade fordon.

⁽¹⁾ EGT L 52, 8.3.1995, s. 1.

- (17) Unionen är avtalspart i Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras och/eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter ("Reviderad överenskommelse av år 1958")⁽¹⁾. För att förenkla typgodkännandelagstiftningen i överensstämmelse med rekommendationerna i den rapport som offentliggjordes av kommissionen 2006 med titeln "CARS 21: Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet" bör alla särdirektiv upphävas utan att skyddsnivån sänks. De krav som fastställs i de direktiven bör överföras till den här förordningen eller de delegerade akter som antas enligt den här förordningen, och bör där så är lämpligt ersättas med hänvisningar till motsvarande Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas föreskrifter (FN/ECE-föreskrifter) som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till och som bifogats den reviderade överenskommelsen av år 1958. För att minska den administrativa börda som typgodkännandeförfarandet innebär bör fordonstillverkare när det är lämpligt tillåtas att ansöka om typgodkännande enligt denna förordning direkt genom att erhålla godkännande enligt tillämpliga FN/ECE-föreskrifter som avses i bilagorna till denna förordning eller i de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
- (18) Därför bör FN/ECE-föreskrifter och ändringar av dem som unionen röstat för, i enlighet med beslut 97/836/EG, införlivas med lagstiftningen om EU-typgodkännande. Kommissionen bör följaktligen ges befogenhet att anta nödvändiga ändringar av bilagorna till denna förordning eller till de delegerade akter som antas enligt denna förordning.
- (19) För att förbättra den inre marknadens funktion, särskilt när det gäller fri rörlighet för varor, etableringsfrihet och frihet att tillhandahålla tjänster, krävs obegränsad tillgång till reparationsinformation om fordonen genom ett standardiserat format för att få fram teknisk information, samt en effektiv konkurrens på marknaden för tjänster som avser information om reparation och underhåll av fordon. En stor del av denna information gäller system för omborddiagnos och deras samverkan med andra system i fordonet. Det är lämpligt att fastställa tekniska specifikationer som tillverkarnas webbplatser bör följa liksom riktade åtgärder som säkerställer rimlig tillgång för små och medelstora företag.
- (20) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (21) I syfte att komplettera denna förordning med ytterligare tekniska uppgifter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på krav på miljö- och framdrivningsprestanda, funktionssäkerhet och fordonskonstruktion. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (22) Medlemsstaterna bör fastställa regler om sanktioner som är tillämpliga vid överträdelse av denna förordning och delegerade akter eller genomförandeaakter som antas enligt denna förordning och säkerställa att de genomförs. Dessa sanktioner bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.
- (23) För att kunna bedöma och besluta huruvida obligatorisk montering av avancerade bromssystem bör utvidgas till att omfatta ytterligare motorcykelkategorier bör kommissionen rapportera till Europaparlamentet och till rådet, på grundval av bland annat den trafikolycksstatistik som medlemsstaterna tillhandahåller.
- (24) Även om ingenting i denna förordning hindrar medlemsstaterna från att i fortsättningen tillämpa sina respektive nationella godkännandesystem bör kommissionen på grundval av medlemsstaternas uppgifter rapportera till Europaparlamentet och rådet om hur dessa nationella system fungerar, i syfte att återuppta frågan huruvida man bör lägga fram ett lagstiftningsförslag om harmonisering av enskilda godkännandesystem på unionsnivå.
- (25) I samband med översynen av 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⁽³⁾, bör avgränsningen mellan den här förordningen och direktiv 2007/46/EG beaktas mot bakgrund av medlemsstaternas erfarenheter av tillämpningen av den här förordningen, i synnerhet för att trygga rättvis konkurrens mellan fordonskategorier.

⁽¹⁾ Rådets beslut 97/836/EG (EGT L 346, 17.12.1997, s. 78).

⁽²⁾ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽³⁾ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (26) För tydlighetens, förutsägbarhetens, överskådlighetens och förenklings skull, och för att minska bördan för fordonstillverkarna, bör denna förordning endast innehålla ett begränsat antal genomförandestadier för införandet av nya utsläppsnivåer och säkerhetskrav. Industrin bör ges tillräcklig tid att anpassa sig till de nya bestämmelser som införs genom denna förordning och till de tekniska specifikationer och administrativa bestämmelser som fastställs i de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning. Kraven måste fastställas i god tid för att tillverkarna ska hinna utveckla, prova och genomföra tekniska lösningar för fordon som serietillverkas och för att tillverkare och godkännandemyndigheter i medlemsstaterna ska hinna införa de administrativa system som krävs.
- (27) Direktiv 2002/24/EG och de särdirektiv som avses i det direktivet har ändrats väsentligt flera gånger. För tydlighetens, överskådlighetens och förenklings skull bör direktiv 2002/24/EG och de särdirektiv som avses i det direktivet upphävas och ersättas med en förordning och ett litet antal delegerade akter och genomförandeakter. Antagandet av en förordning säkerställer att de berörda bestämmelserna blir direkt tillämpliga och kan uppdateras mycket snabbare och effektivare för att bättre ta hänsyn till tekniska framsteg.
- (28) Följande direktiv bör upphöra att gälla:
- Direktiv 2002/24/EG.
 - Rådets direktiv 93/14/EEG av den 5 april 1993 om bromsar på två- och trehjuliga motorfordon ⁽¹⁾.
 - Rådets direktiv 93/30/EEG av den 14 juni 1993 om ljudsignalanordningar på två- och trehjuliga motorfordon ⁽²⁾.
 - Rådets direktiv 93/33/EEG av den 14 juni 1993 om skyddsanordningar för att förhindra obehörigt nyttjande av två- och trehjuliga motorfordon ⁽³⁾.
 - Rådets direktiv 93/93/EEG av den 29 oktober 1993 om två- och trehjuliga motorfordons vikt och dimensioner ⁽⁴⁾.
 - Direktiv 95/1/EG.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 97/24/EG av den 17 juni 1997 om vissa komponenter och karakteristiska egenskaper hos två- eller trehjuliga motorfordon ⁽⁵⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/7/EG av den 20 mars 2000 om hastighetsmätare för två- och trehjuliga motorfordon ⁽⁶⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/51/EG av den 19 juli 2002 om minskning av de förorenande utsläppen från två- och trehjuliga motorfordon ⁽⁷⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/62/EG av den 13 juli 2009 om monteringsplatsen för den bakre registreringskylten på två- och trehjuliga motorfordon ⁽⁸⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/67/EG av den 13 juli 2009 om montering av belysnings- och ljussignalanordningar på två- eller trehjuliga motorfordon ⁽⁹⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/78/EG av den 13 juli 2009 om stöd för tvåhjuliga motorfordon ⁽¹⁰⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/79/EG av den 13 juli 2009 om passagerarhandtag på tvåhjuliga motorfordon ⁽¹¹⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/80/EG av den 13 juli 2009 om identifiering av manöverorgan, kontrollampor och visare för två- och trehjuliga motorfordon ⁽¹²⁾.
 - Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/139/EG av den 25 november 2009 om föreskrivna märkningar på två- och trehjuliga motorfordon ⁽¹³⁾.
- (29) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att harmonisera bestämmelserna om administrativa och tekniska krav för tygodkännande av fordon i kategori L och marknadstillsyn av sådana fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, och de därför på grund av deras omfattning och verkningar bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

⁽¹⁾ EGT L 121, 15.5.1993, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 188, 29.7.1993, s. 11.

⁽³⁾ EGT L 188, 29.7.1993, s. 32.

⁽⁴⁾ EGT L 311, 14.12.1993, s. 76.

⁽⁵⁾ EGT L 226, 18.8.1997, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT L 106, 3.5.2000, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT L 252, 20.9.2002, s. 20.

⁽⁸⁾ EUT L 198, 30.7.2009, s. 20.

⁽⁹⁾ EUT L 222, 25.8.2009, s. 1.

⁽¹⁰⁾ EUT L 231, 3.9.2009, s. 8.

⁽¹¹⁾ EUT L 201, 1.8.2009, s. 29.

⁽¹²⁾ EUT L 202, 4.8.2009, s. 16.

⁽¹³⁾ EUT L 322, 9.12.2009, s. 3.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs administrativa och tekniska krav för typgodkännande av alla nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som avses i artikel 2.1.

Denna förordning är inte tillämplig på godkännande av enskilda fordon. De medlemsstater som beviljar sådana enskilda godkännanden ska emellertid godta varje typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som beviljats enligt denna förordning i stället för enligt de tillämpliga nationella bestämmelserna.

2. I denna förordning fastställs krav för marknadstillsyn över fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande i enlighet med denna förordning. I denna förordning fastställs även kraven för marknadstillsyn över delar och utrustning för sådana fordon.

3. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av lagstiftning om trafiksäkerhet.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på alla tvåhjuliga och trehjuliga fordon och fyrhjuliga enligt de kategorier som anges i artikel 4 och bilaga I (nedan kallade *fordon i kategori L*) som är avsedda att framföras på allmän väg, inbegripet sådana som konstruerats och tillverkats i mer än en etapp, och på system, komponenter och separata tekniska enheter, samt på delar och utrustning, som konstruerats och tillverkats för sådana fordon.

Denna förordning tillämpas även på enduomotorcyklar (L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3)), trialmotorcyklar (L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3)) och tunga terränggående fyrhjuliga (L7e-B) enligt de kategorier som anges i artikel 4 och bilaga I.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande fordon:

a) Fordon som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 6 km/h.

b) Fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder.

c) Fordon som uteslutande är avsedda att styras av fotgängare.

d) Fordon som uteslutande är avsedda för tävlingsbruk.

e) Fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, räddningstjänsten, ordningsmakten och akutvården.

f) Jordbruks- eller skogsbruksfordon som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande av jordbruks- och skogsbruksfordon⁽¹⁾, maskiner som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 97/68/EG av den 16 december 1997 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg⁽²⁾ och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner⁽³⁾ samt motorfordon som omfattas av direktiv 2007/46/EG.

g) Fordon som främst är avsedda för bruk i terräng och konstruerade för färd på obelagda ytor.

h) Pedalassisterade cyklar som är utrustade med en elektrisk hjälpmotor med en högsta kontinuerlig märkeffekt på högst 250 W, varvid motorns effekt upphör helt om cyklisten slutar att trampa eller minskar gradvis och slutligen upphör helt innan fordonet uppnår en hastighet av 25 km/h.

i) Självbalanserande fordon.

j) Fordon som inte är utrustade med minst en sittplats.

k) Fordon utrustade med passagerar- eller förarplatser med en R-punkthöjd ≤ 540 mm inom kategorierna L1e, L3e och L4e eller ≤ 400 mm inom kategorierna L2e, L5e, L6e och L7e.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II gäller följande definitioner, om inte annat föreskrivs i dessa:

1. *typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.

⁽¹⁾ Se sidan 1 i detta nummer av EUT.

⁽²⁾ EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 157, 9.6.2006, s. 24.

2. *typgodkännandeintyg*: handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet är godkänd.
3. *typgodkännande av komplett fordon*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att ett icke färdigbyggt fordon, ett komplett fordon eller ett etappvis färdigbyggt fordon uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.
4. *EU-typgodkännande*: förfarande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.
5. *EU-typgodkännandeintyg*: intyg enligt mallen i den genomförandeförordning som antas enligt denna förordning eller meddelandeformuläret i tillämpliga FN/ECE-föreskrifter som avses i denna förordning eller i delegerade akter som antas enligt denna förordning.
6. *typgodkännande av system*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att ett system monterat i ett fordon av en viss typ uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.
7. *typgodkännande av separat teknisk enhet*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven med avseende på en eller flera angivna fordonstyper.
8. *typgodkännande av komponent*: typgodkännande genom vilket en godkännandemyndighet intygar att en från ett fordon fristående komponent uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.
9. *nationellt typgodkännande*: förfarande för typgodkännande som fastställs i en medlemsstats nationella rätt, varvid godkännandet endast gäller på den medlemsstatens territorium.
10. *intyg om överensstämmelse*: handling utfärdad av tillverkaren, som intygar att det tillverkade fordonet överensstämmer med den godkända fordonstypen.
11. *grundfordon*: fordon som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande.
12. *icke färdigbyggt fordon*: fordon som måste genomgå åtminstone ytterligare en etapp i tillverkningsprocessen för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.
13. *etappvis färdigbyggt fordon*: fordon som, efter att ha typgodkänts etappvis, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.
14. *färdigbyggt fordon*: fordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i denna förordning.
15. *system*: sammansättning av anordningar som är kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon och som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av de delegerade akter eller genomförandekter som antagits enligt denna förordning.
16. *komponent*: anordning som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av de delegerade akter eller genomförandekter som antagits enligt denna förordning, som är avsedd att vara en del av ett fordon och som kan typgodkännas oberoende av ett fordon i enlighet med denna förordning och de delegerade akter eller genomförandekter som antagits enligt denna förordning, förutsatt att dessa akter uttryckligen tillåter detta.
17. *separat teknisk enhet*: anordning som omfattas av kraven i denna förordning eller någon av de delegerade akter eller genomförandekter som antagits enligt denna förordning och som är avsedd att vara en del av ett fordon som kan typgodkännas separat, dock endast i förbindelse med en eller flera specificerade fordonstyper, förutsatt att dessa akter uttryckligen tillåter detta.
18. *delar*: varor som används för montering av ett fordon samt reservdelar.
19. *utrustning*: alla andra varor än delar som kan läggas till eller installeras på ett fordon.
20. *originaldelar* eller *originalutrustning*: delar eller utrustning som tillverkats enligt fordonstillverkarens specifikationer och produktionsstandarder för framställning av delar för montering av fordonet i fråga. Detta innefattar delar eller utrustning som tillverkas på samma produktionslinje som dessa delar eller denna utrustning. Om inte motsatsen bevisas förutsätts det att delar eller utrustning utgör originaldelar om tillverkaren intygar att delarna eller utrustningen är av samma kvalitet som de komponenter som används för montering av fordonet och att de har tillverkats enligt fordonstillverkarens specifikationer och produktionsstandarder.
21. *reservdelar*: varor som ska installeras i eller på ett fordon för att ersätta originaldelar av det fordonet, inbegripet varor som smörjmedel som är nödvändiga för användningen av fordonet, dock inte bränsle.

22. *funktionssäkerhet*: frånvaro av oacceptabla risker för kroppsskada eller försämring av människors hälsa eller skada på egendom till följd av faror som orsakas av felfungerande mekaniska, hydrauliska, pneumatiska, elektriska eller elektroniska system, komponenter eller separata tekniska enheter.
23. *avancerat bromssystem*: ett låsningsfritt bromssystem, ett kombinerat bromssystem eller båda delarna.
24. *låsningfritt bromssystem*: ett system som känner av hjulglidning och automatiskt anpassar det tryck som förmedlar bromskrafterna till hjulet eller hjulen för att begränsa hjulglidningens omfattning.
25. *kombinerat bromssystem*:
- a) för fordon i kategorierna L1e och L3e: ett bromssystem där minst två bromsar på olika hjul manövreras med aktivering av ett enda manöverorgan,
 - b) för fordon i kategori L4e: ett bromssystem där bromsarna på åtminstone fram- och bakhjulen manövreras genom aktivering av ett enda manöverorgan (om bakhjulet och sidvagnshjulet bromsas av samma bromssystem betraktas detta som bakhjulsbroms),
 - c) för fordon i kategorierna L2e, L5e, L6e och L7e: ett bromssystem där bromsarna på alla hjul manövreras med aktivering av ett enda manöverorgan.
26. *automatisk inkoppling av belysning*: ett belysningssystem som slås på när tändningsnyckeln eller fordonets huvudströmbrytare förs till påslaget läge.
27. *utsläppsbegränsande anordning*: komponenter i ett fordon som styr eller begränsar utsläpp från avgasröret eller utsläpp genom avdunstning.
28. *ersättande utsläppsbegränsande anordning*: en utsläppsbegränsande anordning eller en kombination av sådana anordningar avsedd att ersätta en ursprunglig utsläppsbegränsande anordning och som kan godkännas som separat teknisk enhet.
29. *sittplats*:
- a) en sadel avsedd för föraren eller en passagerare som använder denna genom att sitta gränsl, eller
 - b) säte som kan användas av minst en person vars storlek, i förarens fall, motsvarar en vuxen man i den 50:e percentilen.
30. *motor med kompressionständning* eller *KT*: förbränningsmotor som arbetar enligt dieselmotorns principer.
31. *motor med gnistständning* eller *GT*: förbränningsmotor som arbetar enligt ottocykeln.
32. *hybridfordon*: motorfordon som för sin framdrivning är försett med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem (på fordonet).
33. *hybridfordon*: ett fordon som för sin mekaniska framdrivning hämtar energi från de båda följande i fordonet placerade källorna för lagrad energi/effekt:
- a) ett förbränningsbart bränsle,
 - b) ett batteri, kondensator eller svänghjul/generator eller annan lagringsanordning för elektrisk energi eller effekt.
- Denna definition inbegriper även fordon som hämtar energi från förbrukningsbart bränsle enbart för att ladda upp anordningen för lagring av elektrisk energi/effekt.
34. *framdrivning*: förbränningsmotor, elektrisk motor, alla former av hybridtillämpningar eller kombinationer av dessa motortyper eller varje annan motortyp.
35. *högsta kontinuerlig märkeffekt*: högsta motoreffekt under 30 minuter vid elmotorn utgående axel enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 85.
36. *högsta nettoeffekt*: högsta förbränningsmotoreffekt som erhållits i provbänk i slutet av vevaxeln eller motsvarande komponent.
37. *manipulationsanordning*: del av konstruktion som mäter temperatur, hastighet, varvtal, last, växel, insugningsundertryck eller andra parametrar i syfte att aktivera, modulera, fördröja eller inaktivera funktionen hos någon del i systemet för utsläppsbegränsning och avgasefterbehandling, och som försämrar effekten hos det utsläppsbegränsande systemet under förhållanden som rimligen kan förväntas vid normal användning av fordonet.
38. *hållbarhet*: komponenternas och systemens förmåga att hålla så länge att den miljöprestanda som anges i artikel 23 och bilaga V fortfarande uppfylls efter en körsträcka enligt bilaga VII och så att fordonets funktionssäkerhet garanteras, förutsatt att fordonet används under normala eller avsedda villkor och underhålls i enlighet med tillverkarens rekommendationer.

39. *motorns slagvolym*:
- a) för kolmotorer: motorns nominella slagvolym,
- b) för rotationskolmotorer (Wankelmotorer): motorns dubbla nominella slagvolym.
40. *avdunstningsutsläpp*: kolväteångor som går förlorade från ett motorfordons bränslelagrings- och bränsleförsörjnings-system, men inte från avgasrör.
41. *SHED-provning*: fordonsprovning i en förseglad kammare för bestämning av avdunstning, där en särskilt provning av avdunstningsutsläpp genomförs.
42. *system för gasbränsle*: system bestående av lagring av gasformigt bränsle, bränsletillförsel och kontrollanordningar monterade på en motor så att motorn kan köras på motorgas, komprimerad naturgas eller vätgas som enbränsle, tvåbränsle eller multibränsle.
43. *gasformig förorening*: : avgasutsläpp som består av kolmonoxid (CO), kväveoxider (NO_x) uttryckt som ett kvävedioxid-idekvivalent (NO₂), och kolväten (HC).
44. *utsläpp vid avgasrör*: utsläpp av gasformiga föroreningar och partiklar genom fordonets avgasrör.
45. *partiklar*: beståndsdelar av avgas som avlägsnas från den utspädda avgasen vid en högsta temperatur av 325 K (52 °C) genom filter enligt provningsförfarandet för kontroll av genomsnittliga utsläpp vid avgasröret.
46. *Worldwide harmonised Motorcycle Testing Cycle* eller WMTC: den internationellt harmoniserade provningscykeln för utsläpp under laboratorieförhållanden enligt definitionen i FN/ECE:s globala tekniska föreskrifter nr 2.
47. *tillverkare*: en fysisk eller juridisk person som är ansvarig inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännande- eller tillståndsförfarandet, för att säkerställa produktionsöverensstämmelsen och som också är ansvarig för marknadstillsynsfrågor för de producerade fordonen, systemen, komponenterna och separata tekniska enheterna, oavsett om den fysiska eller juridiska personen är direkt involverad i alla led av utformningen och tillverkningen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som godkännandeförfarandet avser.
48. *tillverkarens ombud*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som är vederbörligen utnämnd av tillverkaren att företräda tillverkaren inför godkännandemyndigheten eller marknadstillsynsmyndigheten och handla för tillverkarens räkning i frågor som omfattas av denna förordning.
49. *importör*: en fysisk eller juridisk person som är etablerad i unionen och som släpper ut ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning från ett tredjeland på marknaden.
50. *distributör*: en fysisk eller juridisk person i leveranskedjan, utom tillverkaren eller importören, som tillhandahåller ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning på marknaden.
51. *ekonomisk aktör*: tillverkaren, tillverkarens ombud, importören eller distributören.
52. *registrering*: administrativt tillstånd för ibruktagande i trafik på väg av ett fordon, innefattande identifiering av fordonet och tilldelning av ett serienummer, som kallas registreringsnummer, oavsett om tillståndet är permanent, tillfälligt eller giltigt för en kort tid.
53. *ibruktagande*: den första användningen för avsett ändamål i unionen av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning.
54. *utsläppande på marknaden*: det första tillhandahållandet i unionen av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning.
55. *tillhandahållande på marknaden*: varje form av tillhandahållande av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning på marknaden för distribution eller användning inom ramen för en verksamhet av kommersiell natur, antingen mot betalning eller kostnadsfritt.
56. *godkännandemyndighet*: myndighet i en medlemsstat som inrättats eller utnämnts av medlemsstaten, och anmälts av medlemsstaten till kommissionen, och som har behörighet att handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, dels tillståndsförfarandet, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller vägra att utfärda intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utnämna de tekniska tjänsterna och att se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.
57. *marknadstillsynsmyndighet*: en myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att genomföra marknadstillsyn på sitt territorium.

58. *marknadstillsyn*: den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av nationella myndigheter för att se till att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden uppfyller de krav som fastställs i relevant unionslagstiftning om harmonisering och inte äventyrar hälsa, säkerhet eller andra aspekter av skyddet av allmänintresset.
59. *nationell myndighet*: godkännandemyndighet eller varje annan myndighet i en medlemsstat som arbetar med och ansvarar för marknadstillsyn, gränskontroll eller registrering med avseende på fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, delar eller utrustning.
60. *teknisk tjänst*: organisation eller organ som har utnämnts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrolllaboratorium 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.
61. *själprovning*: provning i egna anläggningar, registrering av provningsresultat och inlämnande av en rapport med slutsatser till godkännandemyndigheten av en tillverkare som utnämnts till teknisk tjänst för att kontrollera att vissa krav har följts.
62. *virtuell provningsmetod*: datorsimulationer inklusive beräkningar som visar om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tekniska kraven i en delegerad akt som antagits enligt artikel 32.6, utan att det krävs att ett fysiskt fordon, ett fysiskt system, en fysisk komponent eller en fysisk separat teknisk enhet används.
63. *system för omborddiagnos* eller *OBD-system*: system med förmåga att identifiera det sannolika felstället med hjälp av felkoder som lagrats i ett datorminne.
64. *information om reparation och underhåll av fordonet*: all information som krävs för diagnos, underhåll, kontroll, periodisk övervakning, reparation, omprogrammering eller återställning av originaldata när det gäller fordonet, och som tillverkarna tillhandahåller sina auktoriserade återförsäljare eller verkstäder, inklusive alla senare ändringar och tillägg till denna information; den informationen omfattar all information som krävs för att installera delar eller utrustning på fordon.
65. *oberoende aktör*: andra företag än auktoriserade återförsäljare och verkstäder som direkt eller indirekt är delaktiga i reparation och underhåll av fordon, särskilt verkstäder, tillverkare eller återförsäljare av utrustning för reparation, verktyg eller reservdelar, utgivare av teknisk information, bilklubbar, vägassistansaktörer, aktörer som erbjuder kontroll och provningstjänster och aktörer som erbjuder utbildning för installatörer och tillverkare av samt verkstäder för utrustning för fordon som drivs med alternativa bränslen.
66. *auktoriserad verkstad*: tillhandahållare av reparations- och underhållstjänster för fordon som är verksam inom det distributionssystem som en leverantör av motorfordon har inrättat.
67. *fordon i slutserier*: fordon i lager som inte kan tillhandahållas på marknaden eller som inte längre kan tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk eftersom nya tekniska krav har trätt i kraft enligt vilka fordonet inte har godkänts.
68. *motoriserad tvåhjulning*: tvåhjuligt fordon med motor, inklusive motoriserade tvåhjuliga cyklar, tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar.
69. *motoriserad trehjulning*: trehjuligt fordon med motor som uppfyller klassificeringskraven för fordon i kategori L5e.
70. *fyrhjulning*: fyrhjuligt fordon som uppfyller klassificeringskraven för fordon i kategorierna L6e eller L7e.
71. *självbalanserande fordon*: fordon som bygger på principen om en intrinsiskt instabil jämvikt och som behöver ett hjälpkontrollsystem för att hålla balansen, inklusive motoriserade enhjuliga fordon eller motoriserade fordon med två hjul, som löper i två spår.
72. *dubbelhjul*: två hjul som är monterade på samma axel som betraktas som ett enda hjul, förutsatt att avståndet mellan deras markkontaktscentrum understiger 460 mm.
73. *fordonstyp*: grupp av fordon, inklusive varianter och versioner av en viss kategori, som åtminstone inte skiljer sig åt i sådana väsentliga avseenden som
- a) kategori och underkategori,
 - b) tillverkare,
 - c) chassi, ram, biram, golv eller struktur vid vilken viktigare komponenter är fästade,
 - d) tillverkarens typbeteckning.

74. *variant*: fordon av samma typ där
- karosseriformens grundläggande egenskaper är desamma,
 - framdrivningen och konfigurationen av framdrivningen är desamma,
 - om en förbränningsmotor ingår i framdrivningen, motordriftscykeln är densamma,
 - cylindrarnas antal och placering är desamma,
 - växellådan är av samma typ,
 - skillnaden avseende vikt i körklart skick mellan det lägsta och det högsta värdet inte överstiger 20 % av det lägsta värdet,
 - skillnaden avseende högsta tillåtna vikt mellan det lägsta och det högsta värdet inte överstiger 20 % av det lägsta värdet,
 - skillnaden avseende motorns slagvolym (om det rör sig om en förbränningsmotor) mellan det lägsta och det högsta värdet inte överstiger 30 % av det lägsta värdet, och
 - skillnaden avseende motoreffekt mellan det lägsta och det högsta värdet som inte överstiger 30 % av det lägsta värdet.
75. *version av en variant*: fordon som består av en kombination av objekt som framgår av det informationsmaterial som avses i artikel 29.10.
76. *extern förbränningsmotor*: en värmemotor där förbränning och expansionskamrar är fysiskt åtskilda, och där ett internt arbetsflöde värms genom förbränning i en extern källa. Värme från den externa förbränningen utvidgar det interna arbetsflödet som, genom att expandera och agera på motorns mekanism, alstrar rörelse och mekaniskt arbete.
77. *framdrivning*: ett fordon's komponenter och system som alstrar effekt och överför denna till vägytan, inbegripet motorerna, motorstyrsystemen eller andra kontrollmoduler, utsläppsbegränsande miljöskyddsanordningar, inbegripet system för minskning av utsläpp och buller, transmissionen och dess manövrering, antingen en drivaxel eller ett drivband eller en drivkedja, differentialerna, den slutliga utväxlingen samt de drivna hjulens däck (radie).
78. *enbränslefordon*: ett fordon som är konstruerat för att huvudsakligen drivas med en typ av bränsle.
79. *enbränslefordon för gas*: enbränslefordon som främst är konstruerade för permanent drift med motorgas (LPG), naturgas eller biometan, men som också kan ha ett system för drift med bensin för nödlägen eller endast vid start och där bensintanken inte rymmer mer än 5 liter bensin.
80. *E5*: en bränsleblandning bestående av 5 % vattenfri etanol och 95 % bensin.
81. *LPG*: flytande petroleumgas som består av propan och butan som förtätats genom lagring under tryck.
82. *NG*: naturgas med mycket hög metanhalt.
83. *biometan*: en förnybar naturgas som framställs från organiska källor och som först uppträder som biogas men därefter renas och omvandlas till biometan i en process genom vilken föroreningar i biogasen, såsom koldioxid, siloxaner och vätesulfid (H₂S), avlägsnas.
84. *tvåbränslefordon*: fordon med två separata bränslelagringssystem som kan drivas en del av tiden med två olika bränslen och som är konstruerat för att drivas med endast ett bränsle i taget.
85. *tvåbränslefordon för gas*: tvåbränslefordon som kan drivas med bensin och även med antingen motorgas, naturgas/biometan eller vätgas.
86. *flexbränslefordon*: ett fordon med ett bränslelagringssystem som kan drivas med olika blandningar av två eller flera bränslen.
87. *E85*: en bränsleblandning bestående av 85 % vattenfri etanol och 15 % bensin.
88. *flexbränslefordon för etanol*: ett flexbränslefordon som kan drivas med bensin eller en blandning av bensin och etanol med upp till 85 % etanolhalt.
89. *H₂NG*: en bränsleblandning av vätgas och naturgas.
90. *H₂NG-flexbränslefordon*: fordon som kan drivas med olika blandningar av vätgas och naturgas/biometan.
91. *flexbränslefordon för biodiesel*: ett flexbränslefordon som kan drivas med mineraldiesel eller en blandning av mineraldiesel och biodiesel.
92. *B5*: en bränsleblandning bestående av upp till 5 % biodiesel och 95 % diesel.

93. *biodiesel*: ett dieselbränsle baserat på vegetabilisk olja eller djurfett bestående av långkedjade alkylestrar som framställts på ett hållbart sätt.
94. *fordon med endast eldrift*: ett fordon som drivs med
- ett system som består av en eller flera anordningar för lagring av elektrisk energi, en eller flera anordningar för reglering av elleffekt och en eller flera elapparater som omvandlar lagrad elenergi till den mekaniska energi som för fordonets drift avgas vid hjulen,
 - en elektrisk hjälpmotor som monterats på ett pedalassisterat fordon.
95. *vätgasbränslecellsfordon*: fordon som drivs av en bränslecell som för framdrivning av fordonet omvandlar den kemiska energin från vätgas till elenergi.
96. *R-punkt* eller *sätets referenspunkt*: den konstruktionspunkt som anges av tillverkaren för varje sittplats och fastställs med avseende på det tredimensionella referenssystemet.

Hänvisningar i denna förordning till krav, förfaranden eller arrangemang som föreskrivs i denna förordning ska tolkas som hänvisningar till krav, förfaranden eller arrangemang som föreskrivs i denna förordning och i delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning.

Artikel 4

Fordonskategorier

1. Fordon i kategori L omfattar motordrivna två-, tre- och fyrhjuliga fordon enligt uppdelningen i denna artikel och i bilaga I, inklusive motordrivna cyklar, två- och trehjuliga mopeder, två- och trehjuliga motorcyklar, motorcyklar med sidovagn, lätta och tunga fyrhjuliga avsedda att framföras på väg samt lätta och tunga mopedbilar.

2. I denna förordning ska följande kategorier och underkategorier av fordon tillämpas, enligt beskrivningen i bilaga I.

- Fordon i kategori L1e (lätta tvåhjuliga motordrivna fordon), i underkategorierna
 - L1eA-fordon (motordriven cykel).
 - L1eB-fordon (tvåhjulig moped).
- Fordon i kategori L2e (trehjulig moped) i underkategorierna
 - fordon i kategori L2e-P (trehjulig moped konstruerad för passagerarbefordran),

- fordon i kategori L2e-U (trehjulig moped konstruerad för godsbefordran).
- Fordon i kategori L3e (tvåhjulig motorcykel), i underkategorier efter
 - motorcykelns prestanda ⁽¹⁾, vidare uppdelad enligt
 - L3e-A1-fordon (motorcykel med låg prestanda).
 - L3e-A2-fordon (motorcykel med medelhög prestanda).
 - L3e-A3-fordon (motorcykel med hög prestanda).
 - fordon avsedda för särskilt bruk, uppdelade på
 - enduomotorcykel i kategorierna L3e-A1E, L3e-A2E eller L3e-A3E,
 - trialmotorcykel i kategorierna L3e-A1T, L3e-A2T eller L3e-A3T.
 - Fordon i kategori L4e (tvåhjulig motorcykel med sidovagn).
 - Fordon i kategori L5e (motordriven trehjulig) uppdelad enligt följande:
 - Fordon i underkategori L5e-A (trehjulig): fordon främst konstruerat för passagerarbefordran.
 - Fordon i kategori L5e-B (trehjulig för nyttotrafik): trehjuligt nyttofordon uteslutande konstruerat för godsbefordran.
 - Fordon i kategori L6e (lätt fyrhjulig) uppdelat enligt följande:
 - L6e-A-fordon (lätt fyrhjulig avsedd för väg).
 - L6e-B-fordon (lätt mopedbil), vidare uppdelat enligt
 - L6e-BU-fordon (lätt mopedbil för godsbefordran): nyttofordon uteslutande konstruerat för godsbefordran,
 - L6e-BP-fordon (lätt mopedbil för passagerarbefordran): fordon främst konstruerat för passagerarbefordran.
 - Fordon i kategori L7e (tung fyrhjulig) uppdelat enligt

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18); se prestandadefinitioner för kategorierna A1 och A2 i artikel 4.3 a och b.

- i) Fordon i underkategori L7e-A (tung fyrhjuling på väg) uppdelat enligt
- L7e-A1: A1 – fyrhjuling avsedd för väg,
 - L7e-A2: A2 – fyrhjuling avsedd för väg.
- ii) Fordon i underkategori L7e-B (tung terränggående fyrhjuling) uppdelat enligt
- L7e-B1: terränggående fyrhjuling,
 - L7e-B2: side-by-side buggy.
- iii) Fordon i underkategori L7e-C (tung mopedbil) uppdelat enligt
- L7e-CU-fordon: (tung mopedbil för godsbefordran) nyttofordon uteslutande konstruerat för godsbefordran,
 - L7e-CP-fordon: (tung mopedbil för passagerarbefordran) fordon främst konstruerat för passagerarbefordran.
3. De fordon i kategori L som förtecknas i punkt 2 klassificeras även efter fordonets framdrivning enligt följande:
- a) Fordon som drivs med förbränningsmotor med
- kompressionständning,
 - gnisttändning.
- b) Fordon som drivs med en extern förbränningsmotor, en turbin eller en motor med roterande kolv, där fordonet med avseende på uppfyllande av krav på miljöskydd och funktionssäkerhet betraktas som likvärdigt med ett fordon som drivs med en förbränningsmotor med gnisttändning.
- c) Fordon som drivs av en motor som drivs med förkomprimerad luft och inte avger högre nivåer av föroreningar och/eller inerta gaser än vad som förekommer i omgivningsluften, där fordonet med avseende på uppfyllande av krav på funktionssäkerhet, bränslelagring och bränsletillförsel betraktas som ett fordon som drivs med gasformigt bränsle.
- d) Fordon som drivs med elektrisk motor.
- e) Hybridfordon med en kombination av något av framdrivningssätten i leden a, b, c eller d i denna punkt eller multipla sammansättningar av dessa framdrivningssätt, inbegripet flera förbränningsmotorer eller elmotorer.
4. Indelningen av fordon i kategori L enligt punkt 2 går enligt en logisk ordningsföljd: ett fordon som inte kan inordnas i en kategori eftersom det överskrider minst ett av kriterierna för den kategorin inordnas i nästa kategori vars kriterier det uppfyller. Detta är tillämpligt på följande grupper av kategorier och underkategorier:
- a) Kategori L1e med underkategorierna L1e-A och L1e-B samt kategori L3e med underkategorierna L3e-A1, L3e-A2 och L3e-A3.
- b) Kategori L2e och kategori L5e med underkategorierna L5e-A och L5e-B.
- c) Kategori L6e med underkategorierna L6e-A och L6e-B samt kategori L7e med underkategorierna L7e-A, L7e-B och L7e-C.
- d) Varje annan logisk följd av kategorier eller underkategorier som tillverkaren föreslår och godkännandemyndigheten godkänner.
5. Utan att indelningen i (under)kategorier enligt punkterna 1–4 i denna artikel och bilaga I påverkas ska ytterligare underkategorier tillämpas enligt vad som fastställs i bilaga V, i syfte att harmonisera miljöprovningsförfarandena på internationell nivå genom att hänvisa till FN/ECE:s föreskrifter och FN/ECE:s globala tekniska föreskrifter.

Artikel 5

Fastställande av vikt i körklart skick

1. Ett L-fordons vikt i körklart skick ska fastställas genom att man mäter det olastade fordonets vikt då det är klart för normal användning och inkluderar vikten för

- a) vätskor,
- b) standardutrustning i enlighet med tillverkarens specifikationer,
- c) bränsle i bränsletanken eller bränsletankar som ska fyllas till minst 90 procent av sin kapacitet.

Med avseende på tillämpningen av denna punkt:

- i) om ett fordon drivs med flytande bränsle ska detta betraktas som bränsle,
- ii) om ett fordon drivs med en flytande bränsle-/oljablandning:
- om bränslet för att driva fordonet och smörjoljan är förblandade ska denna förblandning betraktas som bränsle,
 - om bränslet för att driva fordonet och smörjoljan lagras separat ska endast det bränsle som driver fordonet betraktas som bränsle, eller

- iii) om ett fordon drivs med ett gasformigt bränsle, ett flytande gasformigt bränsle eller med komprimerad luft, får bränslemassan i gasbränsletanken eller gasbränsletankarna fastställas till 0 kg,

- d) karosseriet, förarkabinen och dörrarna, och
- e) glasrutor, kopplingsanordningar, reservdäck samt verktyg.
2. Ett L-fordons vikt i körklart skick ska exkludera vikten för
- a) föraren och passagerare (75 respektive 65 kg),
- b) maskiner eller utrustning på lastplattformen,
- c) i fråga om hybridfordon eller rena elfordon, framdrivningsbatteriet, och
- d) exkludera vikten för, för i fråga om en-, två- eller flerbränslefordon, ett gasbränslesystem, inklusive tankar för gasbränslelagring, och
- e) i fråga om framdrivning med förkomprimerad luft, tankar för lagring av komprimerad luft.

KAPITEL II

ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

Artikel 6

Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna ska inrätta eller utnämna de godkännandemyndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och de marknadstillsynsmyndigheter som är behöriga i fråga om marknadstillsyn i enlighet med denna förordning. Medlemsstaterna ska anmäla inrättande och utnämning av dessa myndigheter till kommissionen.

Anmälan av godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna ska innehålla myndighetens namn, adress, inklusive elektronisk adress, samt ansvarsområde. Kommissionen ska offentliggöra en förteckning och uppgifter om godkännandemyndigheterna på sin webbplats.

2. Medlemsstaterna ska tillåta utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande endast av sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i denna förordning.

3. Medlemsstaterna får inte förbjuda, begränsa eller hindra utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av denna förordning om de uppfyller dess krav.

4. Medlemsstaterna ska organisera och utöva marknadstillsyn över och kontroller av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som förs in på marknaden i enlighet med kapitel III i förordning (EG) nr 765/2008.

Artikel 7

Godkännandemyndigheternas skyldigheter

1. Godkännandemyndigheterna ska se till att tillverkare som ansöker om typgodkännande uppfyller sina skyldigheter enligt denna förordning.
2. Godkännandemyndigheterna ska godkänna endast sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i denna förordning.

Artikel 8

Marknadstillsynsåtgärder

1. För typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska marknadstillsynsmyndigheten i tillräcklig omfattning utföra lämplig dokumentkontroll och därvid beakta etablerade riskbedömningsprinciper samt klagomål och annan information.

Marknadstillsynsmyndigheterna får kräva att de ekonomiska aktörerna tillhandahåller sådan dokumentation och information som dessa myndigheter anser sig behöva för att utföra sin verksamhet.

Om ekonomiska aktörer uppvisar intyg om överensstämmelse ska marknadstillsynsmyndigheterna ta vederbörlig hänsyn till dessa intyg.

2. För delar och utrustning som inte omfattas av punkt 1 i denna artikel är artikel 19.1 i förordning (EG) nr 765/2008 tillämplig i sin helhet.

Artikel 9

Tillverkarnas skyldigheter

1. När tillverkarnas fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter släpps ut på marknaden eller tas i bruk ska de se till att de är tillverkade och godkända i enlighet med kraven i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandakter som antagits enligt denna förordning.

2. Vid etappvis typgodkännande ska varje tillverkare ansvara för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförs under den tillverkningsetapp tillverkaren ansvarar för. En tillverkare som ändrar komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper ska ansvara för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för dessa ändrade komponenter och system.

3. Tillverkare som ändrar ett icke färdigbyggt fordon så att det klassificeras i en annan fordonskategori med följden att lagfästa krav som redan bedömts i en tidigare etapp ändras, ska också ansvara för överensstämmelse med tillämpliga krav för den fordonskategori som det ändrade fordonet klassificeras i.

4. För godkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av denna förordning ska tillverkare som är etablerade utanför unionen utnämna ett enda ombud som är etablerat i unionen för att företräda dem inför godkännandemyndigheten.

5. Tillverkare som är etablerade utanför unionen ska dessutom utnämna ett enda ombud – etablerat i unionen – för frågor som gäller marknadstillsyn, som kan vara samma ombud som avses i punkt 4 eller ytterligare ett ombud.

6. Tillverkaren ska inför godkännandemyndigheten ansvara för samtliga delar av godkännandeförarbetet och för produktöverensstämmelsen, oberoende av om de är direkt engagerade i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

7. I enlighet med denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning ska tillverkarna se till att det finns rutiner som säkerställer att serietillverkningen fortsätter att överensstämma med den godkända typen. Ändringar av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhets konstruktion eller egenskaper och ändringar i de krav som ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet intygas överensstämma med ska beaktas i enlighet med kapitel VI.

8. Förutom den obligatoriska märkningen och de typgodkännandemärken som anbringas på fordon, komponenter eller separata tekniska enheter i enlighet med artikel 39 ska tillverkarna även ange sitt namn, registrerade handelsnamn eller registrerade varumärke och den adress i unionen på vilken de kan kontaktas rörande deras fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som tillhandahålls på marknaden, eller om detta inte är möjligt, på förpackningen eller i en handling som åtföljer komponenten eller den separata tekniska enheten.

9. Tillverkare ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar produktens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 10

Tillverkarnas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven eller utgör en allvarlig risk

1. Tillverkare som anser eller har skäl att tro att deras fordon, system, komponent eller separata tekniska enhet som har släppts ut på marknaden eller tagits i bruk inte överensstämmer med denna förordning eller de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven eller dra tillbaka eller återkalla fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, beroende på vad som är lämpligt.

Tillverkaren ska omgående informera den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet och lämna uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och eventuella korrigerande åtgärder som vidtagits.

2. Om fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen utgör en allvarlig risk ska tillverkarna omedelbart underrätta godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna i de medlemsstater där fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen hade tillhandahållits på marknaden eller tagits i bruk om detta, och lämna uppgifter om i synnerhet den bristande överensstämmelsen och de korrigerande åtgärder som vidtagits.

3. Tillverkare ska hålla det informationsmaterial som avses i artikel 29.10, och dessutom hålla en kopia av de intyg om överensstämmelse som avses i artikel 38, tillgängliga för godkännandemyndigheten under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon, och under en period av fem år efter utsläppande på marknaden av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

4. Tillverkarna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet tillhandahålla denna myndighet, via godkännandemyndigheten, en kopia av EU-typgodkännandemyndighetens intyg som avses i artikel 51.1 som visar att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven, på ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten. Tillverkare ska samarbeta med den nationella myndigheten i alla åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 för att undanröja riskerna med deras fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som har släppts ut på marknaden, registrerats eller tagits i bruk.

Artikel 11

Tillverkarombudens skyldigheter i fråga om marknadstillsyn

Tillverkarens ombud för marknadstillsyn ska utföra de uppgifter som anges i fullmakten från tillverkaren. Den fullmakten ska åtminstone ge ombudet befogenhet att

- ha tillgång till det underlag som avses i artikel 27 och de intyg om överensstämmelse som avses i artikel 38 så att de kan göras tillgängliga för godkännandemyndigheterna under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon och under en period av fem år efter utsläppandet på marknaden av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet,
- på motiverad begäran av en godkännandemyndighet ge den myndigheten all information och dokumentation som krävs för att visa att tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med kraven,
- på begäran av godkännande- eller marknadstillsynsmyndigheterna samarbeta med dem om de åtgärder som vidtas för att undanröja den allvarliga risken med de fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som omfattas av fullmakten.

Artikel 12

Importörernas skyldigheter

1. På marknaden får importörer endast släppa ut överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som antingen har fått EU-typgodkännande eller som uppfyller kraven för nationellt godkännande, eller delar eller utrustning som till fullo omfattas av kraven i förordning (EG) nr 765/2008.

2. Innan ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som typgodkänts släpps ut på marknaden ska importörerna kontrollera att det finns ett informationsmaterial som överensstämmer med artikel 29.10 och att systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har försetts med erforderligt typgodkännandemärke och uppfyller kraven i artikel 9.8. För fordon ska importören se till att fordonet åtföljs av det erforderliga intyget om överensstämmelse.

3. Om importörerna anser eller har skäl att tro att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen inte överensstämmer med kraven i denna förordning, och särskilt att de inte överensstämmer med typgodkännandet, får de inte släppa ut fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten på marknaden eller tillåta ibruktage eller registrering förrän de sett till att det råder överensstämmelse med de tillämpliga kraven. Om importörerna anser eller har skäl att tro att fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen innebär en allvarlig risk, ska han dessutom underrätta tillverkaren och marknadstillsynsmyndigheterna. För typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska de dessutom informera den godkännandemyndighet som har beviljat godkännandet om detta.

4. Importörerna ska ange sitt namn, sitt registrerade handelsnamn eller varumärke och en kontaktadress på fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen eller, om detta inte är möjligt, på förpackningen eller i en handling som åtföljer systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen.

5. Importörerna ska se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten åtföljs av anvisningar och information, i enlighet med artikel 55, på de berörda medlemsstaternas officiella språk.

6. Importörerna ska så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar dess överensstämmelse med kraven i denna förordning.

7. När det anses lämpligt med tanke på de allvarliga risker som ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, del eller utrustning utgör ska importörerna för att skydda konsumenternas hälsa och säkerhet granska och vid behov

registerföra klagomål om och återkallanden av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning samt informera distributörerna om denna övervakning.

Artikel 13

Importörernas skyldigheter i fråga om produkter som inte överensstämmer med kraven eller utgör en allvarlig risk

1. Importörer som anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har släppt ut på marknaden inte överensstämmer med denna förordning ska omedelbart vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven, dra tillbaka produkten från marknaden eller återkalla den, beroende på vad som är lämpligt.

2. Om ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning utgör en allvarlig risk ska importörerna omedelbart informera tillverkaren och godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna i de medlemsstater där de har släppt ut fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen på marknaden. Importören ska också informera dem om eventuella åtgärder som vidtagits och lämna uppgifter om i synnerhet den allvarliga risken och de korrigerande åtgärder som vidtagits av tillverkaren.

3. Under en period av tio år efter utsläppandet på marknaden av ett fordon, och under en period av fem år efter utsläppandet på marknaden av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, ska importörerna hålla ett exemplar av intyget om överensstämmelse tillgängligt för godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna och se till att dessa myndigheter på begäran kan få tillgång till det informationsmaterial som avses i artikel 29.10.

4. Importörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet ge den all information och dokumentation som behövs för att visa att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten överensstämmer med kraven på ett språk som lätt kan förstås av den myndigheten. Importörerna ska på myndighetens begäran samarbeta med denna om de åtgärder som vidtas för att undanröja riskerna med fordon, system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning som de har släppt ut på marknaden.

Artikel 14

Distributörernas skyldigheter

1. Vid tillhandahållande på marknaden av ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning ska distributörerna iakttä vederbörlig omsorg med avseende på kraven i denna förordning.

2. Innan distributörerna tillhandahåller ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på marknaden, eller registrerar dem eller tar dem i bruk, ska de kontrollera att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten har försetts med obligatorisk märkning eller typgodkännandemärke, att det åtföljs av erforderliga handlingar, bruksanvisningar och säkerhetsinformation på de officiella språken i den medlemsstat där fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten är avsedd att tillhandahållas på marknaden samt att importören och tillverkaren har uppfyllt kraven i artiklarna 12.2 och 12.4 samt 39.1 och 39.2.

3. Distributörerna ska, så länge de har ansvar för ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, se till att lagrings- eller transportförhållandena inte äventyrar produktens överensstämmelse med kraven i denna förordning.

Artikel 15

Distributörernas skyldigheter om deras produkter inte överensstämmer med kraven eller utgör en allvarlig risk

1. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet inte överensstämmer med kraven i denna förordning, får de inte tillhandahålla fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten på marknaden, eller registrera dem eller ta dem i bruk, till dess att produkten överensstämmer med de tillämpliga kraven.

2. Om distributörerna anser eller har skäl att tro att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som de har tillhandahållit på marknaden eller registrerat eller för vars ibruktagande de ansvarar, inte överensstämmer med kraven i denna förordning ska de informera tillverkaren eller tillverkarens ombud för att se till att de korrigerande åtgärder som krävs för att få fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten att överensstämma med kraven eller vid behov återkalla produkten, vidtas i enlighet med artikel 10.1 eller 13.1.

3. Om fordonet, systemet, komponenten, den separata tekniska enheten, delen eller utrustningen utgör en allvarlig risk ska distributörerna omedelbart underrätta tillverkaren, importören samt godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna i de medlemsstater där de har tillhandahållit produkten på marknaden. Distributören ska också underrätta dem om eventuella åtgärder som vidtagits samt lämna uppgifter om i synnerhet den allvarliga risken och de korrigerande åtgärder som tillverkaren vidtagit.

4. Distributörerna ska på motiverad begäran av en nationell myndighet se till att tillverkaren ger myndigheten den information som anges i artikel 10.4 eller att importören ger den nationella myndigheten den information som anges i artikel 13.3. Distributörerna ska på begäran av den myndigheten samarbeta med den om alla åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 för att undanröja riskerna med fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som de har tillhandahållit på marknaden.

Artikel 16

Fall där tillverkarnas skyldigheter tillämpas på importörer och distributörer

En importör eller en distributör ska anses vara tillverkare enligt denna förordning och ska ha samma skyldigheter som tillverkaren enligt artiklarna 9–11 när importören eller distributören tillhandahåller ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på marknaden, registrerar produkten eller ansvar för dess ibruktagande i eget namn eller under eget varumärke eller ändrar ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet på ett sådant sätt att överensstämmelsen med de tillämpliga kraven kan påverkas.

Artikel 17

Identifikation av ekonomiska aktörer

Ekonomiska aktörer ska på begäran och under en period på tio år för ett fordon, och under en period av fem år för ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, del eller utrustning, identifiera följande aktörer för godkännande- och marknadstillsynsmyndigheterna:

- Alla ekonomiska aktörer som har levererat ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning till dem.
- Alla ekonomiska aktörer till vilka de har levererat ett fordon, ett system, en komponent, en separat teknisk enhet, en del eller en utrustning.

KAPITEL III

MATERIELLA KRAV

Artikel 18

Allmänna materiella krav

1. Fordon i kategori L och system, komponenter och separata tekniska enheter avsedda för sådana fordon ska uppfylla de krav som förtecknas i bilagorna II–VIII och som är tillämpliga på de relevanta fordons(under)kategorierna.

2. Fordon i kategori L eller deras system, komponenter eller separata tekniska enheter, vars elektromagnetiska överensstämmelse omfattas av de delegerade akter som avses i punkt 3 i denna artikel om fordonskonstruktion och de genomförandeakter som antas enligt denna förordning, ska inte omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/108/EG av den 15 december 2004 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om elektromagnetisk kompatibilitet ⁽¹⁾.

3. I syfte att komplettera de typgodkännandekrav för fordon i kategori L som fastställs i denna förordning ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 avseende de detaljerade tekniska krav och provningsförfaranden som sammanfattas i delarna A–C i bilaga II. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

⁽¹⁾ EUT L 390, 31.12.2004, s. 24.

Artikel 19

Förbud mot manipulationsanordningar

Det ska vara förbjudet att använda manipulationsanordningar som minskar verkan hos system för säkerhet, elektromagnetisk kompatibilitet, omborrdiagnos, ljuddämpning eller utsläppsminskning. Ett konstruktionselement ska inte betraktas som en manipulationsanordning om något av följande villkor är uppfyllt:

- a) Anordningen är nödvändig för att skydda motorn mot skador eller olyckor samt för att garantera säker körning.
- b) Anordningen fungerar endast i den utsträckning det är nödvändigt för att starta motorn.
- c) Driftförhållandena beaktas i väsentlig omfattning i provningsförfarandena för kontroll av om fordonet uppfyller denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som har antagits enligt denna förordning.

Artikel 20

Åtgärder för tillverkare rörande ändringar av fordons framdrivning

1. Fordonstillverkare ska utrusta fordon i kategori L, med undantag för underkategorierna L3e-A3 och L4e-A3, på föreskrivet sätt för att förebygga otillåtna förändringar av fordonets framdrivning genom en rad tekniska krav och specifikationer med syftet att

- a) förebygga förändringar som kan nedsätta säkerheten, i synnerhet genom att öka fordonets prestanda genom otillåtna förändringar av framdrivningen för att öka största vridmoment, effekt eller konstruktionshastighet, som i vederbörlig ordning fastställts under det typgodkännandeförfarande som fordonstillverkaren genomgått, eller
- b) förebygga skador på miljön.

2. Kommissionen ska anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 med avseende på särskilda krav på åtgärder enligt punkt 1 och i syfte att underlätta efterlevnaden av punkt 4 i den här artikeln. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

3. Efter en ändring av framdrivningen ska fordonet uppfylla de tekniska kraven för den ursprungliga fordonskategorin och underkategorin, eller i förekommande fall den nya fordonskategorin och underkategorin, som gällde när det ursprungliga fordonet släpptes ut på marknaden, registrerades eller togs i bruk, inbegripet de senaste ändringarna av kraven.

Om fordonstillverkaren utformar framdrivningen för en fordonstyp på ett sådant sätt att den kan ändras så att fordonet inte längre överensstämmer med den godkända typen, men skulle motsvara en annan variant eller version, ska tillverkaren

i ansökan inbegripa relevanta uppgifter för varje variant eller version som utformats på detta sätt, och varje variant eller version ska uttryckligen typgodkännas. Om ett ändrat fordon inordnas i en ny kategori eller underkategori ska ansökan göras för ett nytt typgodkännande.

4. Utan att bestämmelserna i punkt 1 påverkas ska tillverkaren, i syfte att undvika ändringar eller anpassningar med negativa effekter på fordonets funktionssäkerhet och miljöprestanda, sträva efter att genom användning av god branschpraxis förhindra att det blir tekniskt möjligt att göra sådana ändringar eller anpassningar, såvida inte sådana ändringar eller anpassningar uttryckligen anges och ingår i det tekniska underlaget och därmed omfattas av typgodkännande.

Artikel 21

Allmänna krav på system för omborrdiagnos

1. Fordon i kategori L ska utrustas med ett OBD-system som uppfyller de funktionskrav och provningsförfaranden som fastställs i de delegerade akter som antagits enligt punkt 5, och från och med tillämpningsdatumerna i bilaga IV.

2. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.1 i bilaga IV ska fordon i (under)kategorierna L3e, L4e, L5e-A, L6e-A och L7e-A utrustas med ett OBD-steg I-system som övervakar eventuella avbrott i elkretsen eller elektroniken i det utsläppsbegränsande systemet och rapporterar de avbrott som kan leda till att utsläppströsklarna i del B1 i bilaga VI överskrids.

3. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.2 i bilaga IV ska fordon i (under)kategorierna L3e–L7e utrustas med ett OBD-steg I-system som övervakar eventuella avbrott i elkretsen eller elektroniken i det utsläppsbegränsande systemet och som sätts igång om utsläppströsklarna i del B2 i bilaga VI överskrids. OBD-steg I-system för dessa fordonskategorier ska även rapportera om igångsättning av eventuella driftslägen som i hög grad minskar motorns drivmoment.

4. Från och med de datum som anges i punkt 1.8.3 i bilaga IV, och med förbehåll för artikel 23.5, ska fordon i (under)kategorierna L3e, L5e-A L6e-A och L7e-A dessutom utrustas med ett OBD-steg II-system som övervakar och rapporterar brister i det utsläppsbegränsande systemet och försämringar som leder till att OBD-utsläppsgränserna i del B2 i bilaga VI överskrids.

5. I syfte att harmonisera OBD-systemet som rapporterar om funktionssäkerhetsbrister och brister i det utsläppsbegränsande systemet, och för att underlätta en effektiv och ändamålsenlig reparation av ett fordon, ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 75 anta delegerade akter med avseende på närmare tekniska krav rörande omborrdiagnos, inbegripet funktionella OBD-krav och provningsförfaranden, för de områden som förtecknas i punkterna 1–4 och i enlighet med del C punkt 11 i bilaga II och den provning av typ VIII som avses i bilaga V.

Artikel 22

Krav på fordons funktionssäkerhet

1. Tillverkarna ska se till att fordonen utformas, konstrueras och sammansätts så att risken för skador på passagerare och övriga trafikanter blir så liten som möjligt.

2. Tillverkaren ska se till att fordonets funktionssäkerhet fortsatt upprätthålls under fordonets normala livslängd, förutsatt att fordonet används under normala villkor och underhålls i enlighet med tillverkarens rekommendationer. Tillverkaren ska till det tekniska underlaget bifoga en förklaring som fastställer att uthålligheten för system, delar och utrustning som är kritiska för funktionssäkerheten garanteras genom lämplig provning och tillämpning av god branschpraxis.

3. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter uppfyller de tillämpliga kraven i bilagorna II och VIII och uppfyller de provningsförfaranden och prestandakrav som fastställs i en delegerad akt som antagits enligt punkt 5.

4. Fordonskomponenter vars risker av elektrisk natur omfattas av de delegerade akter eller genomförandeakter som antas enligt denna förordning ska inte omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/95/EG av den 12 december 2006 om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om elektrisk utrustning avsedd för användning inom vissa spänningsgränser⁽¹⁾.

5. För att ombesörja att en hög funktionssäkerhetsnivå uppnås ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 med avseende på de särskilda krav på fordons funktionssäkerhet som förtecknas i del B i bilaga II, och i förekommande fall grunda sig på de utökade krav på funktionssäkerhet som fastställs i bilaga VIII. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

6. Kommissionen ska inom ramen för en andra uppsättning senast den 31 december 2020 anta en delegerad akt i enlighet med artikel 75 i syfte att harmonisera de krav på normal livslängd och de provningar för att garantera fordonens strukturella integritet som anges i del B punkt 17 i bilaga II.

7. Kommissionen kan ges befogenhet att anta genomförandeakter i syfte att fastställa en mall för tillverkarens förklaring. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2.

Artikel 23

Krav på miljöprestanda

1. Tillverkarna ska se till att fordon utformas, konstrueras och sammansätts så att miljöpåverkan hålls så låg som möjligt. Tillverkarna ska se till att typgodkända fordon uppfyller kraven på miljöprestanda i enlighet med bilagorna II, V och VI, inom ramen för de körsträckor för hållbarhet som anges i bilaga VII.

2. Tillverkarna ska se till att fordon, system, komponenter och särskilda tekniska enheter uppfyller de provningsförfaranden och provningskrav som anges i bilaga V inom de tillämpningsdatum som anges i bilaga IV och som ska anges i en delegerad akt som antagits enligt i punkt 12 i denna artikel.

3. Tillverkarna ska se till att typgodkännandekraven för kontroll av hållbarhetskraven är uppfyllda. Efter tillverkarens val ska något av nedanstående provningsförfaranden för hållbarhet användas för att införa godkännandemyndigheten styrka att ett typgodkänt fordons miljöprestanda är varaktigt:

a) Provning av fordonets faktiska hållbarhet under hela körningen:

De fordon som provas ska fysiskt tillryggalägga hela den sträcka som anges i del A i bilaga VII och ska provas i enlighet med det förfarande som fastställs i provning av typ V enligt beskrivningen i den delegerade akt som antagits enligt punkt 12 i denna artikel. Utsläppstestresultaten för hela den sträcka som anges i del A i bilaga VII ska vara lägre än de miljögränsvärden som anges i del A i bilaga VI.

b) Provning av fordonets faktiska hållbarhet under en del av körningen:

De fordon som provas ska fysiskt tillryggalägga minst 50 % av hela den sträcka som anges i del A i bilaga VII och ska provas i enlighet med det förfarande som fastställs i provning av typ V enligt beskrivningen i den delegerade akt som antagits enligt punkt 12 i denna artikel. Enligt specifikationerna i denna akt ska provningsresultaten extrapoleras för hela den sträcka som anges i del A i bilaga VII. Både provresultaten och de extrapolerade resultaten ska vara lägre än de miljögränsvärden som anges i del A i bilaga VI.

c) Förfarande för matematisk hållbarhet:

För varje utsläppskomponent ska produkten av multiplikationen av den försämringsfaktor som anges i del B i bilaga VII och miljöprovningresultat från ett fordon som körts mer än 100 km sedan det startades för första gången vid slutet av tillverkningsprocessen vara lägre än de miljögränsvärden som fastställs i del A i bilaga VI.

⁽¹⁾ EUT L 374, 27.12.2006, s. 10.

4. Senast den 1 januari 2016 ska kommissionen genomföra en heltäckande undersökning av miljökonsekvenserna. Undersökningen ska omfatta luftkvalitet och andel föroreningar från fordon i kategori L och ska omfatta kraven på provningstyperna I, IV, V, VII och VIII i bilaga V.

I undersökningen ska de senaste vetenskapliga uppgifterna, forskningsrönen, modellerna och övervägandena om kostnadseffektivitet sammanställas och bedömas i syfte att fastställa slutgiltiga åtgärder i form av bekräftelse och slutligt fastställande av ikraftträdande av Euro 5 i bilaga IV och Euro 5-kraven på miljö i bilaga V, delarna A2, B2 och C2 i bilaga VI och i bilaga VII beträffande körsträcka för hållbarhetsprovning och försämringsfaktorer för Euro 5.

5. På grundval av de resultat som avses i punkt 4 ska kommissionen senast den 31 december 2016 förelägga Europaparlamentet och rådet en rapport om följande:

- a) Vilka datum Euro 5-steget bör träda i kraft enligt bilaga IV.
- b) Utsläppsgrensarna för Euro 5 enligt del A2 i bilaga VI och OBD-gränsvärdena i del B2 i bilaga VI.
- c) Huruvida alla nya fordonstyper i kategorierna L3e, L5e, L6e-A och L7e-A förutom OBD steg I även ska förses med OBD steg II på Euro 5-nivå.
- d) Körsträcka för hållbarhetsprovning för Euro 5 enligt del A i bilaga VII och försämringsfaktorerna för Euro 5 enligt del B i bilaga VII.

Kommissionen ska lägga fram eventuella lämpliga lagstiftningsförslag i ljuset av denna rapport.

6. På grundval av resultaten av miljökonsekvensundersökningen ska kommissionen anta en delegerad akt i enlighet med artikel 75 som fastställer vilka av (under)kategorierna L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B och L7e-C som för steget Euro 5 ska genomgå SHED-provning eller provning av bränsletankens och bränsleledningarnas genomsläpplighet med de provningsgränser som anges i del C2 i bilaga VI.

7. Tillverkarna ska se till att fordon i kategori L uppfyller tillämpliga provningskrav för miljöprestanda för godkännande och utökningar som anges i del A i bilaga V.

8. När det gäller provning av typ I ska den relevanta utsläppsgrensarna för motorcyklar i kategori L3e-AxE (Enduro, $x = 1, 2$ or 3) och L3e-AxT (Trial, $x = 1, 2$ eller 3) vara summan av L_2 (THC) och L_3 (NO_x) i del A i bilaga VI.

Utsläppstestresultaten ($\text{NO}_x + \text{THC}$) ska vara högst lika höga som denna gräns ($L_2 + L_3$).

9. Fordon i kategori L4e ska uppfylla miljökraven i bilaga V när det gäller fordon i kategori L3e, där provningstyperna I, IV, VII och VIII i bilaga V utförs antingen på det färdigmonterade grundfordonet med motor, med monterad sidovagn, eller endast grundfordonet med motor, men utan monterad sidovagn.

10. Tillverkaren ska se till att alla ersättningar för utsläppsbegränsande anordning som släpps ut på marknaden eller tas i bruk i unionen är typgodkända enligt denna förordning.

11. De krav som avses i punkterna 1–10 ska tillämpas på fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter i enlighet med bilaga II.

12. För att ombesörja ett starkt miljöskydd ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 med avseende på närmare tekniska bestämmelser om miljökrav för de ämnen som anges i punkterna 1, 2, 3, 6 och 7 i den här artikeln, inbegripet provningsförfaranden.

Artikel 24

Kompletterande miljökrav rörande utsläpp av växthusgaser, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och elektrisk räckvidd

1. Koldioxidutsläpp ska bestämmas av tillverkaren enligt tillämplig laboratorieutsläppsprovningssykel och redovisas av tillverkaren för godkännandemyndigheten. Bränsleförbrukningen och/eller elenergiförbrukningen och den elektriska räckvidden ska antingen beräknas på grundval av laboratorieprovresultaten för utsläpp i samband med typgodkännandet, eller mätas, under den tekniska tjänstens närvaro, och redovisas för godkännandemyndigheten.

2. Resultaten av koldioxidmätningen, den beräknade eller uppmätta bränsleförbrukningen, elenergiförbrukningen och den elektriska räckvidden ska tas med i det tekniska underlaget, enligt specifikationerna i den genomförandeakt som avses i artikel 27.4, och den relevanta informationen ska också anges på intyget om överensstämmelse.

Förutom uppgiften på intyget om överensstämmelse ska tillverkarna även se till att uppgifter om koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och elektrisk räckvidd lämnas till fordonets köpare vid köp av nytt fordon, i ett format som de anser lämpligt.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 med avseende på förfarandekrav vid provning av typ VII när det gäller mätning av koldioxidutsläpp och metoder för beräkning och mätning av bränsleförbrukning, elenergiförbrukning och elektrisk räckvidd.

KAPITEL IV

FÖRFARANDEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 25

Förfaranden för EU-typgodkännande

1. Vid ansökan om typgodkännande för ett komplett fordon kan tillverkaren välja ett av följande förfaranden:

- a) Typgodkännande i flera steg.
- b) Typgodkännande i ett steg.
- c) Kombinerat typgodkännande.

Dessutom kan tillverkare av fordon i de kategorier som avses i punkt 5 välja ett etappvist typgodkännande.

Vid typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter är endast förfarandet med typgodkännande i ett steg tillämpligt.

2. Typgodkännande i flera steg ska bestå av stegvis insamling av samtliga EU-typgodkännandeintyg för system, komponenter och separata tekniska enheter som ingår i fordonet och som i slutskedet leder till typgodkännande av det kompletta fordonet.

3. Typgodkännande i ett steg ska bestå av godkännande av det kompletta fordonet i ett enda steg.

4. Kombinerat typgodkännande är ett förfarande för typgodkännande i flera steg genom vilket ett eller flera systemgodkännanden erhålls under slutskedet av godkännandet av det kompletta fordonet, utan att EU-typgodkännandeintyget behöver utfärdas för dessa system.

5. Vid ett etappvist typgodkännande intygar en eller flera godkännandemyndigheter att en typ av etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon, i det tillverkningsstadium det befinner sig i, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i denna förordning.

Etappvis typgodkännande ska beviljas för icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonstyper som överensstämmer med uppgifterna i det underlag som anges i artikel 27 och som uppfyller de tekniska krav som föreskrivs i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II, med hänsyn till det konstruktionsstadium fordonet befinner sig i.

6. Typgodkännande av det sista konstruktionskedet får beviljas först efter det att godkännandemyndigheten har

kontrollerat att det fordon som typgodkänts i det sista konstruktionskedet vid den tidpunkten uppfyller alla tillämpliga tekniska krav. Detta ska inbegripa dokumentkontroll av alla krav som ingår i typgodkännandet för ett icke färdigbyggt fordon som beviljats under loppet av ett flerstegsförfarande, även om det beviljats för en annan kategori eller underkategori av fordon.

Etappvis godkännande enligt punkt 1 andra stycket ska endast tillämpas på fordon i underkategorierna L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU och L7e-CU.

7. Val av godkännandeförfarande ska inte påverka tillämpliga materiella krav som den godkända fordonstypen ska uppfylla vid tidpunkten för utfärdande av typgodkännande av komplett fordon.

8. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 för att fastställa närmare bestämmelser om typgodkännandeförfaranden. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

Artikel 26

Ansökningar om typgodkännande

1. Tillverkaren ska lämna ansökan om typgodkännande till godkännandemyndigheten.

2. Endast en ansökan får lämnas in för en viss typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet och endast i en medlemsstat.

3. För varje typ som ska godkännas ska en separat ansökan inlämnas.

Artikel 27

Underlag

1. Sökanden ska lämna ett underlag till godkännandemyndigheten.

2. Underlaget ska omfatta följande:

- a) Ett informationsdokument.
- b) Alla uppgifter, ritningar, fotografier och andra upplysningar.
- c) För fordon: uppgift om det eller de förfaranden som valts i enlighet med artikel 25.1.
- d) Alla övriga uppgifter som godkännandemyndigheten begär i samband med ansökningsförfarandet.

3. Underlaget får lämnas på papper eller i ett elektronisk format som godtas av den tekniska tjänsten och godkännandemyndigheten.

4. Kommissionen ska i genomförandeakter fastställa mallar för informationsdokumentet och underlaget. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

Artikel 28

Särskilda krav på information som ska lämnas i ansökan om typgodkännande i olika förfaranden

1. En ansökan om typgodkännande i flera steg ska åtföljas av ett underlag i enlighet med artikel 27 och en fullständig uppsättning av de typgodkännandeintyg som krävs enligt var och en av de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

Vid typgodkännande av ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet, enligt de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II, ska godkännandemyndigheten ha tillgång till det tillhörande underlaget tills godkännandet har utfärdats eller vägrats.

2. En ansökan om typgodkännande i ett steg ska åtföljas av ett underlag som anges i artikel 27 med relevanta uppgifter i enlighet med de genomförandeakter som antas enligt denna förordning, med avseende på de tillämpliga akterna.

3. Vid kombinerat typgodkännande ska underlaget åtföljas av ett eller flera typgodkännandeintyg som krävs enligt var och en av de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II och ska, om inget typgodkännandeintyg uppvisas, innefatta de relevanta uppgifter som krävs i enlighet med de genomförandeakter som antas enligt denna förordning med avseende på de tillämpliga akterna.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 ska följande uppgifter lämnas vid etappvist typgodkännande:

- a) I första etappen: de delar av underlaget och de EU-typgodkännandeintyg som är tillämpliga för grundfordonet i dess aktuella konstruktionsfas.
- b) I samtliga därpå följande etapper: de delar av underlaget och de EU-typgodkännandeintyg som hänför sig till den aktuella tillverkningsstapen samt en kopia av det EU-typgodkännande för fordonet som utfärdades för den föregående etappen och fullständiga uppgifter om alla ändringar och kompletteringar som tillverkaren gjort på fordonet.

De uppgifter som anges i första stycket i denna punkt leden a och b får lämnas i enlighet med punkt 3.

5. Genom en motiverad begäran får godkännandemyndigheten kräva att tillverkaren tillhandahåller ytterligare information som behövs för att ett beslut ska kunna fattas om vilka

provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar.

KAPITEL V

GENOMFÖRANDE AV FÖRFARANDEN FÖR EU-TYPGODKÄNNANDE

Artikel 29

Allmänna bestämmelser

1. Godkännandemyndigheterna får bevilja EU-typgodkännande först efter att ha kontrollerat att de förfaranden för produktionsöverensstämmelse som avses i artikel 33 är korrekta och att typen av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga kraven.

2. EU-typgodkännande ska beviljas i enlighet med detta kapitel.

3. Om en godkännandemyndighet finner att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, trots att den överensstämmer med tillämpliga bestämmelser, utgör en allvarlig säkerhetsrisk eller kan skada miljön eller folkhälsan allvarligt, får den vägra att bevilja EU-typgodkännande. Den ska då omedelbart underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med en utförlig sammanställning av vilka skäl som ligger till grund för beslutet tillsammans med styrkande uppgifter.

4. EU-typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med ett harmoniserat system som fastställts av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

5. Godkännandemyndigheten ska inom en månad från utfärdandet av EU-typgodkännandeintyget till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en kopia av intyget om EU-fordonstypgodkännande, inklusive bilagor, för varje fordons-typ som den har godkänt via ett gemensamt och säkert system för elektronisk kommunikation. Kopian får även föreligga i form av en säker elektronisk fil.

6. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för fordon samt ange skälen för beslutet.

7. Godkännandemyndigheten ska var tredje månad till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en förteckning över de EU-typgodkännanden av system, komponenter eller separata tekniska enheter som den har beviljat, ändrat, vägrat att bevilja eller återkallat under den föregående perioden.

8. På begäran av en annan medlemsstats godkännandemyndighet ska den godkännandemyndighet som har beviljat ett EU-typgodkännande inom en månad mottagandet av begäran översända en kopia av det begärda EU-typgodkännandeintyget inklusive bilagor via ett gemensamt och säkert system för elektronisk kommunikation. Kopian får även föreligga i form av en säker elektronisk fil.

9. Om kommissionen begär det ska godkännandemyndigheten lämna de uppgifter som avses i punkterna 5–8 även till kommissionen.

10. Godkännandemyndigheten ska sammanställa ett informationsmaterial bestående av underlaget åtföljt av provningsrapporter och alla andra handlingar som den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten fogat till underlaget under sin tjänsteutövning. Informationsmaterialet ska innehålla ett index där dess innehåll redovisas, uppställt enligt ett lämpligt numrings- eller märkningssystem som gör det möjligt att lätt hitta varje sida och se de olika dokumentens format, så att det blir en förteckning över de olika stadierna i förfarandet för EU-typgodkännande, i synnerhet datum för revideringar och uppdatering. Godkännandemyndigheten ska hålla den information som finns i informationsmaterialet tillgängligt under en period av tio år efter det att giltighetstiden för det berörda godkännandet löpt ut.

Artikel 30

Särskilda bestämmelser om EU-typgodkännandeintyg

1. EU-typgodkännandeintyget ska innehålla som bilagor följande:

- a) Det informationsmaterial som avses i artikel 29.10.
- b) Provningsresultaten.
- c) Namn och exempel på namnteckning(ar) för den eller de personer på företaget som är behöriga att underteckna intyg om överensstämmelse samt intyg om deras befattning i företaget.
- d) För EU-typgodkännande av komplett fordon, ett ifyllt exemplar av intyget om överensstämmelse.

2. EU-typgodkännandeintyget ska utfärdas på grundval av den mall som kommissionen fastställt genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

3. För varje fordonstyp ska godkännandemyndigheten

- a) fylla i alla tillämpliga delar av EU-typgodkännandeintyget, inklusive bilagan för provningsresultat,

- b) sammanställa innehållsförteckningen till det informationsmaterialet,

- c) utan dröjsmål utfärda det ifyllda intyget med bilagor till den sökande.

Kommissionen ska fastställa den mall för bilagan för provningsresultat som avses i led a genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

4. Om ett EU-typgodkännande har begränsad giltighet i enlighet med artikel 40, eller om det har gjorts undantag från vissa bestämmelser i denna förordning eller de delegerade akterna eller genomförandeakterna som antagits enligt denna förordning, ska dessa begränsningar eller undantag anges i EU-typgodkännandeintyget.

5. Om tillverkaren väljer det kombinerade typgodkännandeförfarandet, ska godkännandemyndigheten i informationsmaterialet fylla i uppgifterna om de provningsrapporter som fastställts genom de genomförandeakter som avses i artikel 32.1 och för vilka det inte finns något EU-typgodkännandeintyg.

6. Om tillverkaren väljer typgodkännandeförfarandet i ett steg ska godkännandemyndigheten fastställa en förteckning över tillämpliga krav eller akter och foga den förteckningen till EU-typgodkännandeintyget. Kommissionen ska fastställa mallen för denna förteckning genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

Artikel 31

Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. EU-typgodkännande ska beviljas för system som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

2. EU-typgodkännande för en komponent eller separat teknisk enhet ska beviljas för komponenter eller separata tekniska enheter som överensstämmer med uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

3. 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 de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

4. Om det endast är i kombination med andra delar av fordonet som en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar ett särdrag, 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, ska EU-typgodkännandets räckvidd begränsas i motsvarande utsträckning.

I EU-typgodkännandeintyget ska då eventuella begränsningar för komponentens eller den separata tekniska enhetens användning anges samt vilka särskilda krav som ställs vid monteringen.

Om en sådan komponent eller separat teknisk enhet monteras av fordonstillverkaren, ska det i samband med godkännandet av fordonet kontrolleras att eventuella begränsningar för användning eller krav vid monteringen har iakttagits.

Artikel 32

Provningar som krävs för EU-typgodkännande

1. Överensstämmelse med de tekniska bestämmelserna i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II ska visas genom lämpliga provningar utförda av utnämnda tekniska tjänster.

De provningsförfaranden som avses i första stycket och den särskilda utrustning och de särskilda verktyg som är föreskrivna för att utföra dessa provningar ska vara de som fastställs i de relevanta akter som förtecknas i bilaga II.

Provningsrapporternas format ska stämma överens med de allmänna krav som kommissionen fastställt genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

2. Tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som i enlighet med de relevanta akter som förtecknas i bilaga II krävs för genomförandet av de föreskrivna provningarna.

3. Nödvändiga provningar ska utföras på fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är representativa för den typ som ska godkännas.

Tillverkaren får dock efter överenskommelse med godkännandemyndigheten välja ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som inte är representativ för den typ som ska godkännas, men som kombinerar några av de mest negativa egenskaperna vad avser den nödvändiga prestandanivån. Virtuella provningsmetoder kan användas till stöd för beslutsfattandet under urvalsprocessen.

4. På tillverkarens begäran får virtuella provningsmetoder användas som alternativ till de provningsförfaranden som avses i punkt 1 om godkännandemyndigheten medger det, med avseende på de krav som fastställs i de delegerade akter som antas enligt punkt 6.

5. Virtuella provningsmetoder ska uppfylla de villkor som anges i de delegerade akter som antas enligt punkt 6.

6. För att säkerställa att de resultat som erhålls genom virtuell provning är lika meningsfulla som de som erhålls genom fysisk provning ska kommissionen ges befogenhet att i enlighet med artikel 75 anta delegerade akter om vilka krav som får bli föremål för virtuell provning och villkor enligt vilka den virtuella provningen ska utföras. När kommissionen antar dessa delegerade akter ska den, när det är lämpligt, utgå från de krav och förfaranden som föreskrivs i bilaga XVI till direktiv 2007/46/EG.

Artikel 33

Kontroll av produktionsöverensstämmelse

1. En godkännandemyndighet som beviljar ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder för att, om det är nödvändigt i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, kontrollera att tillräckliga förfaranden har införts för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter kommer att överensstämma med den godkända typen.

2. En godkännandemyndighet som beviljar typgodkännande för kompletta fordon ska vidta nödvändiga åtgärder för att kontrollera att intyg om överensstämmelse som utfärdas av tillverkaren överensstämmer med artikel 38. I detta syfte ska godkännandemyndigheten kontrollera att ett tillräckligt antal provexemplar av överensstämmelseintyg överensstämmer med artikel 38 och att tillverkaren har vidtagit tillräckliga åtgärder för att säkerställa att uppgifterna i dessa intyg om överensstämmelse är korrekta.

3. En godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande ska vidta nödvändiga åtgärder i samband med detta godkännande för att kontrollera, om det är nödvändigt i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att de förfaranden som avses i punkterna 1 och 2 även fortsättningsvis är tillräckliga så att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter även fortsättningsvis kommer att överensstämma med den godkända typen och att överensstämmelseintyg även fortsättningsvis överensstämmer med artikel 38.

4. För att kontrollera att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med den godkända typen får den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet utföra de kontroller eller provningar som krävs för EU-typgodkännandet på stickprov som tagits i tillverkarens lokaler, inklusive produktionsanläggningar.

5. När en godkännandemyndighet som beviljat ett EU-typgodkännande konstaterar att de förfaranden som anges i punkterna 1 och 2 inte tillämpas, att de avviker i väsentlig grad från överenskomna förfaranden och kontrollplaner eller har upphört att tillämpas eller inte längre anses tillräckliga, trots att tillverkningen fortsätter, ska den vidta nödvändiga åtgärder för att se till att förfarandet för produktionsöverensstämmelse följs korrekt eller återkalla typgodkännandet.

6. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 om närmare bestämmelser om produktionsöverensstämmelse. De första av sådana delegerade akter ska antas senast den 31 december 2014.

KAPITEL VI

ÄNDRINGAR AV EU-TYPGODKÄNNANDEN

Artikel 34

Allmänna bestämmelser

1. Tillverkaren ska utan dröjsmål underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i informationsmaterialet.

Den godkännandemyndigheten ska besluta vilket av de förfaranden som fastställs i artikel 35 som ska tillämpas.

Vid behov får godkännandemyndigheten efter samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EU-typgodkännande ska beviljas.

2. Ansökningar om ändring av ett EU-typgodkännande får endast lämnas in till den godkännandemyndighet som beviljade det ursprungliga EU-typgodkännandet.

3. Om godkännandemyndigheten finner att en ändring kräver att kontroller eller provningar görs om, ska den underrätta tillverkaren om detta.

De förfaranden som avses i artikel 35 ska tillämpas endast om godkännandemyndigheten, med utgångspunkt från de kontrollerna eller provningarna, konstaterar att kraven för EU-typgodkännande fortfarande är uppfyllda.

Artikel 35

Revideringar och utökningar av EU-typgodkännanden

1. Om uppgifterna i informationsmaterialet har ändrats, utan att kontroller eller provningar behöver göras om, ska ändringen betecknas som en revidering.

Godkännandemyndigheten ska då i nödvändig utsträckning utfärda reviderade blad till informationsmaterialet och på varje reviderat blad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller

och vilken dag det nya bladet utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av informationsmaterialet tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringarna ska anses uppfylla det kravet.

2. Ändringen ska betecknas som en utökning när uppgifterna i informationsmaterialet har ändrats och något av följande gäller:

a) Ytterligare kontroller eller provningar krävs.

b) Uppgifter i EU-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats.

c) Nya krav enligt någon av de akter som förtecknas i bilaga II blir tillämpliga på den godkända fordonstypen eller det godkända systemet, den godkända komponenten eller den separata tekniska enheten.

Vid utökning ska godkännandemyndigheten utfärda ett uppdaterat EU-typgodkännandeintyg med utökningsnummer i enlighet med det antal utökningar som redan beviljats. Skälet till utvidgningen och datum för det nya utfärdandet ska tydligt framgå av det godkännandeintyget.

3. Varje gång reviderade blad eller en konsoliderad, uppdaterad version utfärdas ska även index till informationsmaterialet, som bifogas godkännandeintyget, ändras så att datum för den senaste utökningen eller revisionen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.

4. Det krävs ingen ändring av typgodkännandet för ett fordon om de nya krav som avses i punkt 2 c rent tekniskt saknar betydelse för denna fordonstyp eller gäller andra fordonskategorier än den som fordonstypen tillhör.

Artikel 36

Utfärdande av och anmälan av ändringar

1. Vid utökning ska alla berörda avsnitt av EU-typgodkännandeintyget, dess bilagor och indexet till informationsmaterialet uppdateras. Det uppdaterade intyget med bilagor ska utfärdas till sökanden utan dröjsmål.

2. Vid revidering ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål utfärda de reviderade handlingarna eller den konsoliderade, uppdaterade versionen, beroende på vad som är tillämpligt, inklusive det reviderade indexet till informationsmaterialet till sökanden.

3. Godkännandemyndigheten ska anmäla alla ändringar av EU-typgodkännanden till de övriga medlemsstaternas godkännandemyndigheter i enlighet med förfarandena i artikel 29.

KAPITEL VII

EU-TYPGODKÄNNANDETS GILTIGHET

Artikel 37

Giltighetens upphörande

1. EU-typgodkännanden ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid.
2. Ett EU-typgodkännande av ett fordon ska upphöra att gälla i följande fall:
 - a) När nya krav i en akt som är tillämplig på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet i enlighet med dem.
 - b) När tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört.
 - c) När godkännandets giltighet löper ut på grund av en begränsning i enlighet med artikel 40.6.
 - d) Godkännandet har återkallats i enlighet med artikel 33.5, 49.1 eller 52.4.
3. Om bara en variant av en typ eller en version av en variant upphör att gälla, blir EU-typgodkännandet av fordonet i fråga ogiltigt bara för denna variant eller version.
4. När tillverkningen av en fordonstyp slutgiltigt upphör ska tillverkaren underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EU-typgodkännandet för det fordonet.

Inom en månad från det att den godkännandemyndighet som beviljade fordonet EU-typgodkännande tar emot den underrättelse som avses i första stycket ska den underrätta godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater.

5. Om ett EU-typgodkännande för fordon snart kommer att upphöra att gälla ska tillverkaren, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4, underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska utan dröjsmål meddela alla relevanta uppgifter till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater så att artikel 44 vid behov kan tillämpas.

I det meddelande som avses i andra stycket ska särskilt anges det sist tillverkade fordonets tillverkningsdatum och fordonsidentifieringsnummer.

KAPITEL VIII

INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH MÄRKNING

Artikel 38

Intyg om överensstämmelse

1. Tillverkaren ska i sin egenskap av innehavare av ett typgodkännande av fordon utfärda ett intyg om överensstämmelse på papper som ska åtfölja varje fordon, vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt, som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.

Det intyget ska tillhandahållas kostnadsfritt till köparen tillsammans med fordonet. Tillhandahållandet får inte förenas med villkor om en uttrycklig begäran eller lämnande av ytterligare upplysningar till tillverkaren.

Under en period av tio år från fordonets tillverkningsdatum ska fordonstillverkaren på fordonsägarens begäran utfärda en dubblett av intyget om överensstämmelse, mot en ersättning som inte får överskrida kostnaden för att utfärda intyget. Ordet "dubblett" ska synas tydligt på framsidan av dubbletten.

2. Tillverkaren ska använda den mall för intyget om överensstämmelse som antagits av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. Intyget om överensstämmelse ska utformas på ett sådant sätt att förfalskningar förhindras. I detta syfte ska det i genomförandeakterna fastställas att det papper som används för intyget ska skyddas genom ett antal säkerhetsåtgärder vid tryckning. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

3. Intyget om överensstämmelse ska upprättas på åtminstone ett av unionens officiella språk. Varje medlemsstat får begära att intyget om överensstämmelse översätts till dess eget eller egna officiella språk.

4. Den eller de personer som är behöriga att underteckna intyg om överensstämmelse ska ingå i tillverkarens organisation och ska vara vederbörligen befullmäktigade av ledningen att binda tillverkaren rättsligt när det gäller ansvar för fordonets utformning och konstruktion eller produktionens överensstämmelse.

5. Hela intyget om överensstämmelse ska fyllas i och det får inte innehålla andra begränsningar för användningen av fordonet än de som föreskrivs i denna förordning eller i någon av de delegerade akter som antas enligt denna förordning.

6. I fråga om icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon ska tillverkaren endast fylla i de uppgifter på intyget om överensstämmelse som har tillkommit eller ändrats på det aktuella stadiet av godkännandeförfarandet samt, i tillämpliga fall, till detta intyg bifoga samtliga intyg om överensstämmelse som utfärdats under de föregående etapperna.

7. För fordon som godkänts i enlighet med artikel 40.2 ska rubriken till intyget om överensstämmelse innehålla följande mening: "För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon, typgodkännande enligt artikel 40.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (preliminärt godkännande)."

8. Rubriken till intyget om överensstämmelse, såsom det fastställs i de genomförandeakter som avses i punkt 2, ska för fordon som är typgodkända enligt artikel 42 innehålla följande mening: "För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon som är typgodkända i små serier", och i nära anslutning till detta tillverkningsåret följt av ett löpnummer mellan 1 och det högsta tal som anges i tabellen i bilaga III, vilket för varje tillverkningsår anger fordonets löpnummer i produktionen för det året.

9. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får tillverkaren på elektronisk väg översända intyget om överensstämmelse till registreringsmyndigheten i valfri medlemsstat.

Artikel 39

Obligatorisk skylt med lämplig märkning av fordon och typgodkännandemärkning av komponenter och separata tekniska enheter

1. Fordonstillverkaren ska på varje fordon som tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen anbringa en obligatorisk skylt med lämplig märkning i enlighet med tillämplig genomförandeakt som antagits i enlighet med punkt 3.

2. Tillverkaren av en komponent eller en separat teknisk enhet, oavsett om denna ingår i ett system eller inte, ska på varje komponent eller separat teknisk enhet som tillverkas i överensstämmelse med den godkända typen anbringa ett typgodkännandemärke i enlighet med den tillämpliga genomförandeakt som antagits enligt denna förordning eller den tillämpliga FN/ECE-föreskriften.

Om inget sådant typgodkännandemärke krävs, ska tillverkaren åtminstone anbringa sitt handelsnamn eller varumärke, typbeteckning eller ett identifikationsnummer.

3. Den obligatoriska skylten och EU-typgodkännandemärket ska överensstämma med den förlaga som fastställs av kommissionen genom genomförandeakter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2. De första av sådana genomförandeakter ska antas senast den 31 december 2014.

KAPITEL IX

UNDANTAG FÖR NY TEKNIK OCH NYA PRINCIPER

Artikel 40

Undantag för ny teknik och nya principer

1. Tillverkaren får ansöka om EU-typgodkännande med avseende på en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som inbegriper ny teknik eller nya principer som är oförenliga med en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga II.

2. Godkännandemyndigheten ska bevilja det EU-typgodkännande som avses i punkt 1 om alla följande förutsättningar föreligger:

a) I ansökan anges varför tekniken eller principerna i fråga gör att systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte överensstämmer med en eller flera av de akter som förtecknas i bilaga II.

b) I ansökan beskrivs den nya teknikens säkerhets- och miljöeffekter och de åtgärder som vidtagits för att säkerställa att en minst likvärdig nivå på säkerhet och miljöskydd uppnås i förhållande till de krav från vilka undantag söks.

c) Beskrivningar och resultat av provningar uppvisas som styrker att villkoret i led b är uppfyllt.

3. Beviljandet av ett sådant EU-typgodkännande som innebär undantag för ny teknik eller nya principer ska godkännas av kommissionen. Detta tillstånd ska lämnas i form av en genomförandeakt. Den genomförandeakten ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2.

4. I väntan på att kommissionen beslutar om tillstånd får godkännandemyndigheten utfärda EU-typgodkännandet, vilket dock ska vara tillfälligt, och giltigt enbart på den medlemsstatens territorium, av en typ av fordon som omfattas av det sökta undantaget. Godkännandemyndigheten ska underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om detta utan dröjsmål genom en akt som innehåller de uppgifter som avses i punkt 2.

Att det rör sig om ett tidsbegränsat EU-typgodkännande med geografiskt begränsad giltighet ska framgå av rubriken till typgodkännandeintyget och rubriken till intyget om överensstämmelse. Kommissionen får anta genomförandeakter för att tillhandahålla harmoniserade mallar för typgodkännandeintyg och intyg om överensstämmelse med avseende på tillämpningen av detta stycke. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2.

5. Andra godkännandemyndigheter får besluta att skriftligen godta ett sådant tillfälligt godkännande som avses i punkt 4 på sitt territorium.

6. I förekommande fall ska det i det tillstånd av kommissionen som avses i punkt 3 också anges om det är förenat med några begränsningar. I samtliga fall ska typgodkännandet vara giltigt i minst 36 månader.

7. Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd, ska godkännandemyndigheten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännande som avses i punkt 4 om att det tillfälliga typgodkännandet kommer att upphävas sex månader efter dagen för kommissionens beslut.

Fordon som tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga godkännandet innan det slutade gälla får dock släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk i de medlemsstater som godtagit det tillfälliga typgodkännandet.

Artikel 41

Efterföljande anpassning av delegerade akter och genomförandeakter

1. Om kommissionen beviljar ett undantag enligt artikel 40 ska den omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa de berörda delegerade akterna eller genomförandeakterna till den tekniska utvecklingen.

Om ett undantag enligt artikel 40 avser en FN/ECE-föreskrift ska kommissionen föreslå en ändring i den berörda FN/ECE-föreskriften i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

2. Så snart de berörda akterna har ändrats ska eventuella begränsningar enligt kommissionens beslut om godkännande av undantag upphävas.

Om de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa de delegerade akterna eller genomförandeakterna inte har vidtagits får kommissionen, på begäran av den medlemsstat som beviljade godkännandet genom ett beslut i form av en genomförandeakt som antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2 ge medlemsstaten tillstånd att förlänga typgodkännandets giltighetstid.

KAPITEL X

FORDON SOM TILLVERKAS I SMÅ SERIER

Artikel 42

Nationellt typgodkännande av små serier

1. Tillverkaren får ansöka om nationellt typgodkännande av små serier av en fordonstyp inom de årliga kvantitativa gränser som anges i bilaga III. Dessa gränser ska tillämpas på tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon av den godkända typen på varje medlemsstats marknad under ett visst år.

2. För den fordonstyp som avses i punkt 1 får medlemsstaterna bevilja undantag från en eller flera av de materiella krav som fastställs i en eller flera av de delegerade akter som förtecknas i bilaga II, förutsatt att de fastställer relevanta alternativa krav.

”Alternativa krav” innebär administrativa bestämmelser och tekniska krav som syftar till att garantera en nivå på funktions-säkerhet och miljöskydd samt arbetarskydd som i största möjliga utsträckning motsvarar den nivå som anges i en eller flera av de delegerade akter som förtecknas i bilaga II.

För den fordonstyp som avses i punkt 1 får medlemsstaterna bevilja undantag från en eller flera av de administrativa bestämmelserna i denna förordning eller i de genomförandeakter som antas enligt denna förordning.

En medlemsstat får endast göra undantag från bestämmelserna i denna punkt om den har godtagbara skäl att göra detta.

3. För det nationella typgodkännandet av fordon enligt denna artikel ska system, komponenter eller separata tekniska enheter som är typgodkända enligt de akter som förtecknas i bilaga II godtas.

4. Typgodkännandeintyget för fordon som typgodkänts enligt denna artikel ska upprättas i enlighet med den mall som avses i artikel 30.2, men får inte förses med rubriken ”Intyg om EU-typgodkännande av fordon”, och ska ange innehållet i de undantag som beviljats enligt punkt 2. Typgodkännandeintyg ska numreras i enlighet med det harmoniserade system som avses i artikel 29.4.

5. På typgodkännandeintyget ska det anges vilken typ av undantag som beviljats enligt punkt 2 första och tredje stycket.

6. Giltigheten för ett nationellt typgodkännande av små serier ska vara begränsad till territoriet i den medlemsstat vars godkännandemyndighet beviljade godkännandet.

7. På tillverkarens begäran ska dock en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, sändas som rekommenderad försändelse eller e-post till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren angett.

8. Inom tre månader från mottagandet av den begäran som avses i punkt 7 ska godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren anger besluta om de godtar typgodkännandet eller inte. De ska formellt meddela sitt beslut till den godkännandemyndighet som beviljade det nationella typgodkännandet av små serier.

9. Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta det nationella typgodkännandet, såvida de inte har godtagbara skäl att anse att de nationella tekniska kraven i enlighet med vilka fordonet godkändes inte är likvärdiga med deras egna.

10. På begäran av en sökande som önskar släppa ut på marknaden eller registrera ett fordon med ett nationellt typgodkännande av små serier i en annan medlemsstat, ska den godkännandemyndighet som beviljade det nationella typgodkännandet av små serier tillhandahålla den andra medlemsstatens nationella myndighet en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive informationsmaterialet. Punkterna 8 och 9 ska tillämpas.

KAPITEL XI

TILLHANDAHÅLLANDE PÅ MARKNADEN, REGISTRERING ELLER IBRUKTAGANDE

Artikel 43

Tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon

Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 46 och 47 får fordon för vilka EU-typgodkännande av komplett fordon är obligatoriskt eller för vilka tillverkaren erhållit sådant typgodkännande enligt denna förordning endast tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i överensstämmelse med artikel 38.

Icke färdigbyggda fordon får tillhandahållas på marknaden eller tas i bruk, men de myndigheter som svarar för fordonsregistreringar i medlemsstaterna får vägra att tillåta registrering och användning i trafik av sådana fordon.

Artikel 44

Tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon i slutserier

1. Med förbehåll för de gränser för slutserier och de tidsfrister som anges i punkterna 2 och 4 får fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EU-typgodkännande har upphört att gälla enligt artikel 37 inte längre tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk.

Första stycket ska tillämpas endast på fordon inom unionens territorium som omfattades av ett giltigt EU-typgodkännande när de tillverkades, men som vare sig hade tillhandahållits på marknaden, registrerats eller tagits i bruk innan giltighetstiden för detta EU-typgodkännande gick ut.

2. För färdigbyggda fordon ska möjligheten enligt punkt 1 tillämpas i 24 månader från och med den dag då EU-typgodkännandet upphörde att gälla, och för etappvis färdigbyggda fordon i 30 månader från den dagen.

3. En tillverkare som vill utnyttja punkt 1 ska lämna en begäran om detta till den nationella myndigheten i varje medlemsstat där de berörda fordonen antingen ska tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk. I begäran ska det anges av vilka tekniska eller ekonomiska skäl dessa fordon inte uppfyller de nya typgodkännandekraven.

Den berörda nationella myndigheten ska inom tre månader från mottagandet av begäran besluta om och för hur många av dessa fordon registrering ska tillåtas inom dess territorium.

4. Antalet fordon i slutserier får inte överskrida det högsta värdet av 10 % av antalet fordon som registrerades under de två föregående åren eller 100 fordon per medlemsstat.

5. För fordon som tas i bruk enligt detta förfarande ska en särskild notering göras på intyget om överensstämmelse där fordonet betecknas som ett "slutseriefordon".

6. Medlemsstaterna ska se till att det antal fordon som ska tillhandahållas på marknaden, registreras eller tas i bruk enligt förfarandet i denna artikel övervakas verkningfullt.

7. Denna artikel ska tillämpas endast på upphörande på grund av att typgodkännandets giltighet gått ut i sådana fall som avses i artikel 37.2 a.

Artikel 45

Tillhandahållande på marknaden eller ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter

1. Komponenter eller separata tekniska enheter får endast tillhandahållas på marknaden eller tas i bruk om de överensstämmer med kraven i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II och är korrekt märkta i enlighet med artikel 39.

2. Punkt 1 ska inte gälla komponenter eller separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade eller avsedda för nya fordon som inte omfattas av denna förordning.

3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande på marknaden eller ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som har undantagits från en eller flera bestämmelser i denna förordning enligt artikel 40 eller som är avsedda att monteras på fordon som omfattas av godkännanden som beviljats enligt artikel 42 och som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet.

4. Med avvikelse från punkt 1 och om inte annat föreskrivs i denna förordning eller i någon av de delegerade akter som antas enligt denna förordning får medlemsstaterna tillåta tillhandahållande på marknaden eller ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för tillhandahållandet på marknaden eller ibruktagandet inte behövde typgodkännas enligt denna förordning eller enligt direktiv 2002/24/EG.

KAPITEL XII

SKYDDSKLAUSULER

Artikel 46

Förfarande för att hantera fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk på nationell nivå

1. Om en medlemsstats marknadsstillsynsmyndigheter har vidtagit åtgärder i enlighet med artikel 20 i förordning (EG) nr 765/2008 eller om de har tillräckliga skäl att anta att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av denna förordning utgör en allvarlig risk för människors hälsa eller säkerhet eller andra aspekter av skyddet av allmänintressen som omfattas av denna förordning, ska den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet utvärdera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten med avseende på alla de krav som fastställs i denna förordning. De berörda ekonomiska aktörerna ska samarbeta fullt ut med godkännande- och/eller marknadsstillsynsmyndigheterna.

Om den godkännandemyndighet som beviljade godkännandet vid utvärderingen konstaterar att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte uppfyller kraven i denna förordning ska den utan dröjsmål ålägga den berörda ekonomiska aktören att vidta alla lämpliga korrigerande åtgärder för att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten ska uppfylla dessa krav eller dra tillbaka produkten från marknaden eller återkalla den inom en rimlig period, som står i förhållande till typen av risk.

Artikel 21 i förordning (EG) nr 765/2008 ska tillämpas på de åtgärder som avses i andra stycket i denna punkt.

2. Om godkännandemyndigheterna anser att den bristande överensstämmelsen inte bara gäller det nationella territoriet, ska de informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om utvärderingsresultaten och om de åtgärder som de har ålagt den ekonomiska aktören.

3. Den ekonomiska aktören ska se till att alla lämpliga korrigerande åtgärder vidtas i fråga om alla icke överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som den har släppt ut på marknaden eller registrerat eller för vars ibruktagande i unionen de ansvarar.

4. Om den berörda ekonomiska aktören inte vidtar lämpliga korrigerande åtgärder inom den period som avses i punkt 1 andra stycket, ska de nationella myndigheterna vidta lämpliga åtgärder för att förbjuda eller begränsa tillhandahållande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på deras nationella marknad, dra tillbaka dem från den marknaden eller återkalla dem.

5. De nationella myndigheterna ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om de åtgärder som avses i punkt 4.

I den information som lämnas ska alla tillgängliga uppgifter ingå, särskilt de uppgifter som krävs för att kunna identifiera det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som inte uppfyller kraven, dess ursprung, vilken typ av bristande överensstämmelse som görs gällande och vilken risk som är aktuell, vilken typ av nationell åtgärd som vidtagits och dess varaktighet samt den berörda ekonomiska aktörens synpunkter. Godkännandemyndigheterna ska i synnerhet ange om den bristande överensstämmelsen beror på något av följande:

a) Fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten uppfyller inte krav som rör personers hälsa eller säkerhet, miljöskydd eller andra aspekter av skyddet av allmänintressen som omfattas av denna förordning.

b) Brister i de tillämpliga akter som förtecknas i bilaga II.

6. Medlemsstaterna ska inom en månad informera kommissionen och de andra medlemsstaterna om vidtagna åtgärder och om eventuella kompletterande uppgifter som de har tillgång till med avseende på fordonets, systemets, komponentens eller den separata tekniska enhetens bristande överensstämmelse med kraven samt eventuella invändningar mot den anmälda nationella åtgärden.

7. Om varken en medlemsstat eller kommissionen har invänt mot en åtgärd som en medlemsstat har vidtagit inom en månad från mottagandet av den information som avses i punkt 6 i denna artikel, ska åtgärden utvärderas av kommissionen i enlighet med artikel 47.

8. Medlemsstaterna ska se till att lämpliga begränsande åtgärder vidtas avseende berörda fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter utan dröjsmål, till exempel att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten dras tillbaka från marknaden.

Artikel 47

Unionsförfarande för skyddsåtgärder

1. Om det under det förfarande som beskrivs i artikel 46.3 och 46.4 gjorts invändningar mot en åtgärd som en medlemsstat har vidtagit eller om kommissionen anser att en nationell åtgärd strider mot unionslagstiftningen ska kommissionen utan dröjsmål utvärdera den nationella åtgärden efter samråd med medlemsstaterna och den eller de berörda ekonomiska aktörerna. På grundval av resultaten av denna utvärdering ska kommissionen, i enlighet med granskningsförfarande som avses i artikel 73.2, fastställa om den nationella åtgärden anses vara berättigad eller inte.

Kommissionen ska underrätta alla medlemsstater och den eller de berörda ekonomiska aktörerna om beslutet.

2. Om kommissionen anser att den nationella åtgärden är berättigad ska alla medlemsstater vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa att det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som inte uppfyller kraven dras tillbaka från deras marknader och underrätta kommissionen om detta. Om den nationella åtgärden inte anses vara berättigad ska den berörda medlemsstaten dra tillbaka eller anpassa åtgärden, i enlighet med det beslut som avses i punkt 1.

3. Om den nationella åtgärden anses berättigad och tillskrivs brister i denna förordning eller i de delegerade akter eller genomförandakter som antagits enligt denna förordning, ska kommissionen föreslå lämpliga åtgärder enligt följande:

- a) Om delegerade akter eller genomförandakter som antagits enligt denna förordning berörs, ska kommissionen föreslå nödvändiga ändringar av den berörda akten.
- b) Om FN/ECE-föreskrifter berörs ska kommissionen utarbeta utkast till nödvändiga ändringar av berörda FN/ECE-föreskrifter i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

Artikel 48

Överensstämmande fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som utgör en allvarlig risk

1. Om en medlemsstat efter en utvärdering enligt artikel 46.1 konstaterar att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter trots att de uppfyller de tillämpliga kraven eller är korrekt märkta, utgör en allvarlig säkerhetsrisk eller kan skada miljön eller folkhälsan allvarligt, ska den ålägga den berörda ekonomiska aktören att vidta lämpliga åtgärder för att se till att fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten vid utsläppande på marknaden, registrering eller efter ibruktagande inte längre utgör en sådan risk, för att dra tillbaka fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten från marknaden eller återkalla produkten inom en period som är rimlig i förhållande till typen av risk. Medlemsstaten får vägra att registrera sådana fordon till dess att fordonstillverkaren har vidtagit alla lämpliga åtgärder.

2. För fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 1 ska den ekonomiska aktören se till att korrigerande åtgärder vidtas med avseende på alla sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden, registreras eller tas i bruk i unionen.

3. Den medlemsstat som avses i punkt 1 ska inom en månad underrätta kommissionen och de andra medlemsstaterna om alla tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som krävs för att identifiera fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten, dess ursprung och leveranskedja, vilken typ av risk som är aktuell, vilken typ av nationella åtgärder som vidtagits och deras varaktighet.

4. Kommissionen ska utan dröjsmål samråda med medlemsstaterna och den eller de berörda ekonomiska aktörerna, och särskilt med den godkännandemyndighet som beviljade typgodkännandet, och utvärdera de nationella åtgärder som vidtagits. På grundval av den utvärderingen ska kommissionen fastställa om den nationella åtgärd som avses i punkt 1 anses vara berättigad eller inte och om det är nödvändigt föreslå lämpliga åtgärder.

5. Kommissionen ska rikta sitt beslut till alla medlemsstater och omedelbart underrätta dem och den eller de berörda ekonomiska aktörerna om beslutet.

Artikel 49

Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte överensstämmer med den godkända typen

1. Om nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller försetts med godkännandemärke inte överensstämmer med den godkända typen, ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen.

2. Med avseende på punkt 1 ska avvikelser från uppgifterna i EU-typgodkännandeintyget eller informationsmaterialet anses utgöra bristande överensstämmelse med den godkända typen.

3. Om en godkännandemyndighet visar att nya fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som åtföljs av intyg om överensstämmelse eller som försetts med godkännandemärke som utfärdats i en annan medlemsstat inte överensstämmer med den godkända typen, kan den begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet kontrollerar att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet vidta de begärda åtgärderna så snart som möjligt och senast inom tre månader från dagen för begäran.

4. Godkännandemyndigheten ska begära att den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet av ett system, en komponent, en separat teknisk enhet eller ett icke färdigbyggt fordon vidtar nödvändiga åtgärder för att se till att serietillverkade fordon åter bringas att överensstämma med den godkända typen i följande fall:

a) Om det i samband med EU-typgodkännande av fordon visat sig att ett fordons bristande överensstämmelse uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

b) Om det i samband med etappvis typgodkännande visat sig att den bristande överensstämmelsen hos ett etappvis färdigbyggt fordon uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som ingår i det icke färdigbyggda fordonet eller på bristande överensstämmelse hos det icke färdigbyggda fordonet i sig.

5. Efter att ha tagit emot en sådan begäran ska den berörda godkännandemyndigheten, vid behov i samarbete med den godkännandemyndighet som lämnade in begäran, vidta nödvändiga åtgärder snarast möjligt och senast tre månader från dagen för begäran.

6. Om bristande överensstämmelse konstateras, ska godkännandemyndigheten i den medlemsstat som beviljade EU-typgodkännandet av systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten eller det icke färdigbyggda fordonet vidta de åtgärder som anges i punkt 1.

Godkännandemyndigheterna ska inom en månad underrätta varandra om varje återkallelse av EU-typgodkännanden och orsakerna till detta.

7. Om den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet bestrider den bristande överensstämmelse som anmälts till den, ska de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen ska hållas underrättad och, om det är nödvändigt, inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse.

Artikel 50

Utsläppande på marknaden och ibruktage av delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för nödvändiga systems korrekta funktion

1. Delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för den korrekta funktionen hos system som är nödvändiga för ett fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda får inte släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk och ska vara förbjudna, om de inte har beviljats tillstånd av en godkännandemyndighet i enlighet med artikel 51.1 och 51.4.

2. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av punkt 1 kan kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa en förteckning över sådana delar eller sådan utrustning utifrån tillgänglig information, i synnerhet information som medlemsstaterna tillhandahåller om

- a) graden av allvar i risken avseende säkerhet eller miljöprestanda hos fordon som utrustats med de aktuella delarna eller den aktuella utrustningen,
- b) de eventuella konsekvenserna av ett eventuellt krav på godkännande av delar eller utrustning enligt denna artikel för konsumenterna och tillverkarna på eftermarknaden.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2.

3. Punkt 1 ska inte tillämpas på originaldelar eller originalutrustning eller på delar eller utrustning som har typgodkänts i enlighet med någon av de akter som förtecknas i bilaga II, såvida godkännandet inte hänförs till andra aspekter än de som omfattas av punkt 1.

Punkt 1 ska inte tillämpas på delar eller utrustning som utslutande framtagits för tävlingsfordon som inte är avsedda för användning på allmänna vägar. Om delar eller utrustning som upptas på en förteckning som upprättats genom en genomförandeakt som avses i punkt 2 kan användas både i tävlingsfordon och i fordon som är avsedda för användning på allmänna vägar, får dessa delar eller denna utrustning inte tillhandahållas allmänheten för användning i fordon avsedda för väg, såvida de inte uppfyller kraven i denna artikel. Kommissionen

ska vid behov anta bestämmelser för att identifiera de delar eller den utrustning som avses i denna punkt.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 avseende de krav som de delar och den utrustning som avses i punkt 1 i den här artikeln ska uppfylla.

Dessa krav kan baseras på de akter som förtecknas i bilaga II eller kan bestå av en jämförelse mellan delen eller utrustningen och miljö- eller säkerhetsprestanda hos originalfordonet eller någon av dess delar beroende på vad som är lämpligt. Oavsett vilket ska kraven säkerställa att delarna eller utrustningen inte påverkar funktionen hos de system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

Artikel 51

Delar eller utrustning som kan utgöra en allvarlig risk för nödvändiga systems korrekta funktion – kompletterande krav

1. Med avseende på tillämpningen av artikel 50.1 ska tillverkaren av delar eller utrustning till godkännandemyndigheten inlämna en ansökan tillsammans med en provningsrapport från en utnämnd teknisk tjänst som intygar att de delar och den utrustning för vilka tillstånd söks uppfyller de krav som avses i artikel 50.4. Endast en ansökan får lämnas in av tillverkaren per typ av del och endast till en godkännandemyndighet.

På begäran av en annan medlemsstats behöriga myndighet ska den godkännandemyndighet som har beviljat tillståndet inom en månad från mottagandet av begäran till den förstnämnda myndigheten översända en kopia av det begärda intyget om tillstånd inklusive bilagor via ett gemensamt och säkert system för elektronisk kommunikation. Kopian får även föreligga i form av en säker elektronisk fil.

2. Ansökan ska innehålla uppgifter om tillverkaren av delar eller utrustning, om typ, identifikation och delnummer samt fordonstillverkarens namn, fordonstypen och, om det är lämpligt, tillverkningsår eller annan information som medger identifikation av det fordon som dessa delar eller denna utrustning ska monteras i.

När godkännandemyndigheten, med beaktande av provningsrapporten och övriga styrkande uppgifter, är övertygad om att delarna eller utrustningen i fråga uppfyller kraven i artikel 50.4, ska den ge tillstånd till att delarna eller utrustningen släpps ut på marknaden och tas i bruk, om inte annat följer av punkt 4 andra stycket i den här artikeln.

Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål utfärda ett intyg till tillverkaren.

3. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa en mall och ett numreringsystem för det intyg som avses i punkt 2 tredje stycket i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2.

4. Tillverkaren ska utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som gav sitt tillstånd om eventuella ändringar avseende de villkor enligt vilka det utfärdades. Denna godkännandemyndighet ska besluta om det är nödvändigt att revidera tillståndet eller utfärda ett nytt och om ytterligare provningar är nödvändiga.

Tillverkaren ska se till att delarna och utrustningen tillverkas och fortsätter att tillverkas i enlighet med de villkor enligt vilka tillståndet utfärdades.

5. Innan ett tillstånd beviljas ska godkännandemyndigheten kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och förfaranden för att säkerställa effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelsen.

Om godkännandemyndigheten finner att villkoren för att utfärda tillståndet inte längre är uppfyllda, ska den begära att tillverkaren vidtar de åtgärder som krävs för att se till att delarna eller utrustningen återigen bringas i överensstämmelse. Om det är nödvändigt ska godkännandemyndigheten återkalla tillståndet.

6. De olika medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska uppmärksamma kommissionen på all oenighet beträffande det tillstånd som avses i punkt 2 andra stycket. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder för att lösa oenigheten, och även vid behov begära att tillståndet återkallas, efter att ha samrått med godkännandemyndigheterna.

7. Till dess att den förteckning som avses i artikel 50.2 har upprättats, får medlemsstaterna behålla nationella bestämmelser om vilka delar eller vilken utrustning som kan påverka den korrekta funktionen hos system som är nödvändiga för fordons säkerhet eller dess miljöprestanda.

Artikel 52

Återkallelse av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. En tillverkare som beviljats ett EU-typgodkännande av komplett fordon ska omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som godkänt fordonet om tillverkaren åläggs att, i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008, återkalla fordon som släppts ut på marknaden, registrerats eller för vars ibruktagande tillverkaren var ansvarig, på grund av att ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som monterats på fordonet utgör en allvarlig risk för säkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet, oberoende av om godkännande beviljats i vederbörlig ordning i enlighet med den här förordningen, eller på grund av att en del som inte är föremål för några särskilda krav enligt typgodkännandelagstiftningen utgör en allvarlig risk för säkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet.

2. En tillverkare av system, komponenter eller separata tekniska enheter som beviljats ett EU-typgodkännande ska omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som godkänt produkten om tillverkaren åläggs att i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 återkalla system, komponenter eller separata tekniska enheter som släppts ut på marknaden eller registrerats

eller för vars ibruktagande tillverkaren var ansvarig på grund av att de utgör en allvarlig risk för säkerheten, arbetarskydd, folkhälsan eller miljöskyddet, oberoende av om godkännande beviljats i vederbörlig ordning enligt den här förordningen.

3. Tillverkaren ska föreslå godkännandemyndigheten lämpliga korrigerande åtgärder för att undanröja den allvarliga risk som avses i punkterna 1 och 2. Godkännandemyndigheten ska utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i de övriga medlemsstaterna de föreslagna korrigerande åtgärderna.

Godkännandemyndigheterna ska se till att de korrigerande åtgärderna genomförs på ett verksamt sätt i deras respektive medlemsstater.

4. Om den berörda godkännandemyndigheten anser att åtgärderna är otillräckliga eller inte har genomförts tillräckligt snabbt, ska den utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet.

Den godkännandemyndighet som beviljade EU-typgodkännandet ska därefter informera tillverkaren. Om tillverkaren inte föreslår och genomför effektiva korrigerande åtgärder, ska den godkännandemyndighet som beviljat EU-typgodkännandet vidta alla skyddsåtgärder som krävs, inbegripet återkallelse av EU-typgodkännandet. Vid återkallelse av EU-typgodkännande ska godkännandemyndigheten inom en månad från en sådan återkallelse underrätta tillverkaren, övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med rekommenderad post eller likvärdigt elektroniskt medel.

Artikel 53

Delgivning av beslut och tillgängliga rättsmedel

1. I varje beslut som fattas enligt denna förordning och varje beslut som innebär att EU-typgodkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras, att utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av ett fordon förbjuds eller förenas med begränsningar eller att tillbakadragande av ett fordon från marknaden ska ske, ska de skäl på vilka beslutet grundas redovisas utförligt.

2. Den berörda parten ska underrättas om varje sådant beslut och samtidigt upplysas om vilka rättsmedel som är tillgängliga inom ramen för gällande rätt i den berörda medlemsstaten och tidsfristerna för att utöva dessa rättsmedel.

KAPITEL XIII

INTERNATIONELLA FÖRESKRIFTER

Artikel 54

FN/ECE-föreskrifter som krävs för EU-typgodkännande

1. FN/ECE-föreskrifter eller ändringar av dessa som unionen har röstat för eller som unionen har anslutit sig till och som förtecknas i denna förordning eller i de delegerade akter som antagits enligt denna förordning ska vara en del av de krav som ställs för ett EU-typgodkännande av ett fordon.

2. Medlemsstaternas godkännandemyndigheter ska godta godkännanden som beviljats enligt de FN/ECE-föreskrifter som avses i punkt 1 samt, i tillämpliga fall, tillhörande godkännandemärken i stället för motsvarande godkännanden och godkännandemärken som beviljats i enlighet med denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning.

3. Om unionen har röstat för en FN/ECE-föreskrift eller ändringar av denna med avseende på ett EU-typgodkännande av fordon, ska kommissionen i enlighet med artikel 75 anta en delegerad akt som gör FN/ECE-föreskriften eller ändringar av denna obligatoriska och för att ändra denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning, beroende på vad som är lämpligt.

Den delegerade akten ska ange dag för obligatorisk tillämpning av FN/ECE-föreskriften eller ändringarna av denna och ska när det är lämpligt innehålla övergångsbestämmelser.

Kommissionen ska anta separata delegerade akter som anger den obligatoriska tillämpningen av FN/ECE-föreskrifter.

KAPITEL XIV

TILLHANDAHÅLLANDE AV TEKNISK INFORMATION

Artikel 55

Information riktad till användarna

1. Tillverkaren får inte, avseende de uppgifter som föreskrivs i denna förordning, eller i de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits enligt denna förordning, tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.

2. Om så föreskrivs i en delegerad akt eller en genomförandeakt som antagits enligt denna förordning, ska tillverkaren ge användarna tillgång till all relevant information och nödvändiga instruktioner som beskriver eventuella särskilda villkor eller begränsningar för användningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

3. Den information som avses i punkt 2 ska tillhandahållas på det eller de officiella språken i den medlemsstat där fordonet är avsett att släppas ut på marknaden, registreras eller tas i bruk. Den ska tillhandahållas i användarhandboken efter godkännandemyndighetens godtagande.

Artikel 56

Information riktad till tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter

1. Fordonstillverkaren ska ge tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter tillgång till alla uppgifter som krävs för EU-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller för erhållande av tillstånd enligt artikel 50, inbegripet i förekommande fall ritningar som avses i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning.

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.

2. En tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter som är innehavare av ett EG-typgodkännandeintyg som i enlighet med i artikel 31.4 omfattar begränsningar för användningen eller särskilda monteringskrav eller båda delarna, ska tillhandahålla fordonstillverkaren fullständig, utförlig information om detta.

Om så föreskrivs i en delegerad akt som antas enligt denna förordning, ska tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter tillsammans med dessa komponenter eller separata tekniska enheter tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen eller särskilda monteringskrav eller båda delarna.

KAPITEL XV

TILLGÅNG TILL INFORMATION OM REPARATION OCH UNDERHÅLL

Artikel 57

Tillverkares skyldigheter

1. Tillverkare ska tillhandahålla obegränsad tillgång till information om reparation och underhåll av fordonet till oberoende aktörer genom webbplatser i ett standardiserat format på ett lättillgängligt och direkt sätt. Denna tillgång ska särskilt ges på ett sätt som är icke-diskriminerande jämfört med de former eller den tillgång som gäller för auktoriserade återförsäljare och verkstäder. Denna skyldighet ska inte gälla om ett fordon har godkänts som ett fordon som tillverkas i små serier.

2. Till dess att kommissionen har antagit en gemensam standard ska den information som avses i punkt 1 lämnas på ett enhetligt sätt som kan behandlas av oberoende aktörer med rimlig arbetsinsats.

Tillverkarna ska även ge oberoende aktörer och auktoriserade återförsäljare och verkstäder tillgång till utbildningsmaterial.

3. Den information som avses i punkt 1 ska minst omfatta följande:

- a) Fordonets entydiga identifieringsnummer.
- b) Servicehandböcker inklusive reparations- och underhållsregister samt servicescheman.
- c) Tekniska manualer och rapporter om teknisk service.
- d) Komponent- och diagnosinformation (t.ex. högsta respektive lägsta teoretiska mätvärden).
- e) Kopplingsscheman.

- f) Diagnostiska felkoder, inklusive tillverkarspecifika koder.
- g) Identifieringsnummer för mjukvara och kalibreringskontrollnummer för en viss fordonstyp.
- h) Information om, och förmedlad med hjälp av, märkesskyddade verktyg och utrustning.
- i) Information om dataregistrering samt bidirektionella övervaknings- och provningsdata.
- j) Arbetsenheter.

4. Auktoriserade återförsäljare eller verkstäder som ingår i en viss fordonstillverkarens distributionsnät ska betraktas som oberoende aktörer i den mening som avses i denna förordning, om de tillhandahåller reparations- och underhållstjänster för fordon som omfattas av en annan tillverkarens distributionsnät i vilket de inte ingår.

5. Information om reparation och underhåll av fordonen ska alltid vara tillgänglig, utom när underhållsarbete måste utföras på informationssystemen.

6. För tillverkning och underhåll av ersättnings- eller servicekomponenter samt diagnosverktyg och provningsutrustning som är OBD-kompatibla ska tillverkarna, på ett sätt som inte diskriminerar, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar eller reparerar komponenter, diagnosverktyg eller provningsutrustning.

7. För utformning och tillverkning av fordonssystem för alternativbränslefordon ska tillverkarna, på ett icke-diskriminerande sätt, tillhandahålla relevant OBD-information samt information om reparation och underhåll av fordonen till alla berörda företag som tillverkar, installerar eller reparerar utrustning för alternativbränslefordon.

8. I samband med ansökan om EU-typgodkännande ska tillverkaren för godkännandemyndigheten styrka att denna förordning efterlevs i fråga om den information som krävs enligt denna artikel.

Om sådan information inte finns tillgänglig eller inte överensstämmer med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt denna förordning vid tidpunkten för ansökan om EU-typgodkännande, ska tillverkaren tillhandahålla den inom sex månader från dagen för typgodkännandet.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa en mall för ett intyg om tillgång till fordonets OBD-information

och information om reparation och underhåll av fordonet, vilket ger godkännandemyndigheten uppgifter som styrker överensstämmelsen med denna förordning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2.

9. Om uppgifter som styrker överensstämmelsen med denna förordning inte tillhandahålls inom den tid som avses i punkt 8 andra stycket, ska godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att se till att bestämmelserna efterlevs.

10. Tillverkaren ska på sina webbplatser tillhandahålla ändringar och tillägg till informationen om reparation och underhåll av fordon samtidigt som dessa ställs till förfogande för auktoriserade verkstäder.

11. Om ett fordons reparations- och underhållsregister lagras i en central databas hos tillverkaren eller för dennes räkning, ska oberoende verkstäder ha kostnadsfri tillgång till detta register och ska kunna föra in uppgifter om reparation och underhåll som de utfört.

12. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 där närmare bestämmelser fastställs om kraven på tillgång till information om reparation och underhåll, särskilt tekniska specifikationer om hur information om reparation och underhåll av fordonet ska tillhandahållas.

Artikel 58

Ansvar när det gäller flera innehavare av typgodkännande

1. Vid typgodkännande i flera steg eller etappvis typgodkännande ska den tillverkare som ansvarar för respektive typgodkännande också vara ansvarig för att meddela reparationsinformation om särskilda system, komponenter eller separata tekniska enheter eller den särskilda etappen till både den slutliga tillverkaren och oberoende aktörer.

2. Den slutliga tillverkaren ska ansvara för att tillhandahålla information till oberoende aktörer om det kompletta fordonet.

Artikel 59

Avgift för tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

1. Tillverkaren får ta ut en rimlig och proportionell avgift för tillgången till den information om reparation och underhåll av fordon som omfattas av denna förordning. En avgift är inte rimlig eller proportionell om den avhåller oberoende aktörer från att söka tillgång därför att den inte står i proportion till den utsträckning den oberoende aktören använder sig av denna tillgång.

2. Tillverkaren ska tillhandahålla information om reparation och underhåll av fordon dagligen, månadsvis och årsvis, med olika avgifter för tillgång till informationen beroende på den tidsperiod för vilken tillgång ges.

*Artikel 60***Forum för tillgång till fordonsinformation**

Tillämpningsområdet för den verksamhet som utförs av det forum för tillgång till fordonsinformation som inrättades i enlighet med artikel 13.9 i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁽¹⁾ ska utvidgas till de fordon som omfattas av denna förordning.

På grundval av indikationer på avsiktlig eller oavsiktlig felaktig användning av OBD-information om fordonet och information om reparation och underhåll av fordonet, ska det forum som avses i första stycket ge kommissionen råd om åtgärder för att förhindra sådant missbruk av information.

KAPITEL XVI

UTNÄMNING OCH ANMÄLAN AV TEKNISKA TJÄNSTER*Artikel 61***Krav avseende tekniska tjänster**

1. De utnämmande godkännandemyndigheterna ska innan de utnämmer en teknisk tjänst enligt artikel 63 säkerställa att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i punkterna 2–9 i denna artikel.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 64.1 ska en teknisk tjänst vara etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt och vara en juridisk person.

3. En teknisk tjänst ska vara ett tredjepartsorgan som inte är involverat i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som den bedömer.

Ett organ som hör till en näringslivsorganisation eller branschorganisation som företräder företag som är involverade i konstruktion, tillverkning, leverans, installation, användning eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som det bedömer, provar eller inspekterar får anses uppfylla kraven i första stycket, förutsatt att det kan styrkas att organet är oberoende och att intressekonflikter inte föreligger.

4. En teknisk tjänst, dess högsta ledning och den personal som ansvarar för att utföra de olika verksamhetskategorier för vilka tjänsten utnämns i enlighet med artikel 63.1 får inte vara konstruktör, tillverkare, leverantör eller ansvara för underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som den bedömer och inte heller företräda parter som är

involverade i dessa verksamheter. Detta ska inte hindra användning av bedömda fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 3 i den här artikeln som är nödvändiga för den tekniska tjänstens verksamhet eller användning av sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter för personligt bruk.

En teknisk tjänst ska se till att dess dotterbolags eller underleverantörers verksamhet inte påverkar sekretessen, objektiviteten eller opartiskheten inom de verksamhetskategorier som tjänsten har utnämns för att utföra.

5. En teknisk tjänst och dess personal ska utföra de verksamhetskategorier för vilka tjänsten har utnämns med största möjliga yrkesintegritet och erforderlig teknisk kompetens på det specifika området och vara fria från varje påtryckning och incitament, i synnerhet ekonomiska incitament, som kan påverka deras omdöme eller resultaten av deras bedömningar, särskilt när det gäller påtryckningar och incitament från personer eller grupper av personer som berörs av verksamhetens resultat.

6. En teknisk tjänst ska vara i stånd att utföra alla de verksamhetskategorier för vilka den utnämns i enlighet med artikel 63.1 genom att på ett tillfredsställande sätt visa för den utnämmande godkännandemyndigheten att den har

- a) personal med lämplig kompetens, teknisk specialkunskap och yrkesutbildning samt lämplig erfarenhet för att utföra uppdraget,
- b) beskrivningar av de förfaranden som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämns, varvid det garanteras att förfarandena är öppna och kan upprepas,
- c) förfaranden för att utöva de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämns med vederbörlig hänsyn tagen till den tekniska komplexiteten hos fordonet, systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten i fråga och produktionsprocessens omfattning eller seriemässiga karaktär, och
- d) nödvändiga medel för att på lämpligt sätt kunna utföra uppgifterna relaterade till de verksamhetskategorier för vilka den önskar utnämns och tillgång till den utrustning eller de hjälpmedel som är nödvändiga.

Den tekniska tjänsten ska dessutom visa den utnämmande godkännandemyndigheten att den respekterar de standarder som fastställs i de delegerade akter som antas enligt artikel 65 och som är relevanta för de verksamhetskategorier för vilka tjänsten har utnämns.

7. De tekniska tjänsternas, deras högsta lednings och bedömningspersonalens opartiskhet ska säkerställas. De får inte delta i någon verksamhet som kan påverka dess objektivitet och integritet med hänsyn till de verksamhetskategorier för vilka tjänsten har utnämns.

⁽¹⁾ EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.

8. Tekniska tjänster ska teckna ansvarsförsäkring för sina verksamheter såvida inte medlemsstaten i enlighet med nationell rätt tar på sig ansvaret eller medlemsstaten själv är direkt ansvarig för bedömningen av överensställelse.

9. Personalen vid en teknisk tjänst ska iaktta tystnadsplikt beträffande all information som de erhåller vid utförandet av sina uppgifter enligt denna förordning eller de nationella bestämmelser som genomför den, utom gentemot den godkännandemyndighet som utnämner tjänsten eller när det krävs enligt unionsrätten eller nationell rätt. Immaterialrätten ska vara skyddad.

Artikel 62

Dotterbolag och underentreprenörer till tekniska tjänster

1. En teknisk tjänst får lägga ut delar av den verksamhet för vilken den utnämns i enlighet med artikel 63.1 på underentreprenad eller låta verksamheten utföras av ett dotterbolag endast efter medgivande från den utnämmande godkännandemyndigheten.

2. Om en teknisk tjänst lägger ut specifika uppgifter med anknytning till de verksamhetskategorier som de utnämnts att utföra eller anlitar ett dotterbolag ska den se till att underentreprenören eller dotterbolaget uppfyller kraven i artikel 61 och informera den utnämmande godkännandemyndigheten om detta.

3. De tekniska tjänsterna ska ta det fulla ansvaret för alla uppgifter som utförs av dess underentreprenörer eller dotterbolag, oavsett var de är etablerade.

4. De tekniska tjänsterna ska se till att den utnämmande godkännandemyndigheten har tillgång till de relevanta handlingarna rörande bedömningen av underentreprenörens eller dotterbolagets kvalifikationer och de uppgifter som de har utfört.

Artikel 63

Utnämning av tekniska tjänster

1. Beroende på kompetensområde ska de tekniska tjänsterna utnämnas för en eller flera av följande verksamhetskategorier:

- a) kategori A: tekniska tjänster som i sina egna anläggningar genomför de provningar som avses i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II,
- b) kategori B: tekniska tjänster som övervakar de provningar som avses i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II och som utförs i tillverkarens anläggningar eller i en tredje parts anläggningar,
- c) kategori C: tekniska tjänster som regelbundet bedömer och övervakar tillverkarens rutiner för kontroll av produktionsöverensställelsen,

d) kategori D: tekniska tjänster som övervakar eller genomför provningar eller inspektioner för övervakningen av produktionsöverensställelse.

2. En godkännandemyndighet kan utnämnas till teknisk tjänst för en eller flera av de verksamheter som avses i punkt 1.

3. Andra tekniska tjänster än de som har utnämnts av ett tredjeland i enlighet med artikel 64 får anmälas som teknisk tjänst i den mening som avses i artikel 67, men endast om ett sådant godtagande av tekniska tjänster föreskrivs i ett bilateralt avtal mellan unionen och det berörda tredjelandet. Detta ska inte förhindra en teknisk tjänst etablerad enligt en medlemsstats nationella rätt i enlighet med artikel 61.2 från att etablera dotterbolag i tredjeländer, förutsatt att dotterbolagen står under den utnämnda tekniska tjänstens direkta ledning och kontroll.

Artikel 64

Tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänster

1. En tillverkarens ackrediterade interna tekniska tjänst får utnämnas endast för verksamhet inom kategori A med avseende på tekniska krav för vilka självprovning är tillåten i enlighet med en delegerad akt som antagits enligt denna förordning. Den tekniska tjänsten ska utgöra en separat och urskiljbar del av företaget och får inte medverka i konstruktion, tillverkning, leverans eller underhåll av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som det ska bedöma.

2. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla följande krav:

- a) Utöver att vara utnämnd av en medlemsstats godkännandemyndighet ska den vara ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan enligt definitionen i artikel 2 led 11 i förordning (EG) nr 765/2008 och i enlighet med de standarder och förfaranden som avses i artikel 65 i den här förordningen.
- b) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten och dess personal ska vara organisatoriskt åtskilda från det företag som de är en del av och ha rapporteringsmetoder som säkerställer att de är opartiska, och de ska styrka detta för det berörda nationella ackrediteringsorganet.
- c) Varken den ackrediterade interna tekniska tjänsten och dess personal får delta i någon verksamhet som kan påverka dess objektivitet och integritet i samband med de verksamhetskategorier för vilka den utnämnts.
- d) Den ackrediterade interna tekniska tjänsten ska tillhandahålla sina tjänster enbart till det företag som den är en del av.

3. En ackrediterad intern teknisk tjänst behöver inte anmälas till kommissionen enligt artikel 67, men information om dess ackreditering ska lämnas av det företag som den är en del av, eller av det nationella ackrediteringsorganet, till den utnämmande godkännandemyndigheten på denna myndighets begäran.

Artikel 65

Förfaranden för fastställande av prestandakrav och bedömning av tekniska tjänster

För att se till att tekniska tjänster uppfyller samma högt ställda prestandakrav i alla medlemsstater ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 med avseende på de krav som de tekniska tjänsterna måste uppfylla och förfarandet för bedömning av dem i enlighet med artikel 66 och ackreditering av dem i enlighet med artikel 64.

Artikel 66

Bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Den utnämmande godkännandemyndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som önskar utnämnas har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i denna förordning och de delegerade akter som antagits enligt denna förordning. Den rapporten kan inbegripa ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan.

2. Bedömningen som den rapport som avses i punkt 1 bygger på ska utföras i enlighet med bestämmelserna i en delegerad akt som antas enligt artikel 65. Bedömningsrapporten ska ses över minst vart tredje år.

3. Bedömningsrapporten ska på begäran översändas till kommissionen. I detta fall, och om bedömningen inte bygger på ett intyg om ackreditering utfärdat av ett nationellt ackrediteringsorgan som intygar att den tekniska tjänsten uppfyller kraven i denna förordning, ska den utnämmande godkännandemyndigheten förse kommissionen med dokumentation som styrker den tekniska tjänstens kompetens och åtgärder som vidtagits för att se till att den tekniska tjänsten övervakas regelbundet av den utnämmande godkännandemyndigheten och uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas enligt denna förordning.

Den godkännandemyndighet som avser att utnämnas till teknisk tjänst i enlighet med artikel 63.2 ska visa att den uppfyller tillämpliga krav genom dokumentation i form av en bedömning utförd 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.

4. En ackrediterad intern teknisk tjänst ska uppfylla de relevanta bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 67

Anmälningsförfaranden

1. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla namn, adress, inbegripet elektronisk adress, ansvariga personer och verksamhetskategorier för varje teknisk tjänst som de har utnämnt, samt alla senare ändringar av dessa utnämnda tjänster. Av anmälan ska det framgå vilka områden i förteckningen i bilaga II som de tekniska tjänsterna har utnämnts för.

2. En teknisk tjänst får bedriva sådana verksamheter som avses i artikel 63.1 för den utnämmande godkännandemyndighets räkning som ansvarar för typgodkännandet endast om detta på förhand har anmälts till kommissionen i enlighet med punkt 1 i den här artikeln.

3. Samma tekniska tjänst får utnämnas av flera utnämmande godkännandemyndigheter och anmälas av dessa utnämmande godkännandemyndigheters medlemsstater oberoende av vilken eller vilka verksamhetskategorier som den kommer att bedriva i enlighet med artikel 63.1.

4. Kommissionen ska informeras om alla senare relevanta ändringar av den utnämnda tjänsten.

5. Om en viss organisation eller ett visst behörigt organ, vars verksamhet inte omfattas av artikel 63.1, behöver utnämnas för tillämpning av en akt som förtecknas i bilaga II, ska anmälan göras enligt den här artikeln.

6. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra en förteckning och närmare uppgifter om de tekniska tjänster som anmälts i enlighet med denna artikel.

Artikel 68

Ändringar av utnämningar

1. Om en utnämmande godkännandemyndighet har konstaterat eller har informerats om att en teknisk tjänst som den utnämnt inte längre uppfyller de krav som anges i denna förordning eller att den underlåter att fullgöra sina skyldigheter, ska myndigheten begränsa eller återkalla utnämningen tillfälligt eller slutgiltigt, beroende på hur allvarlig underlåtenheten att uppfylla kraven eller fullgöra skyldigheterna är. Den medlemsstat som har anmält denna tekniska tjänst ska omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen ska på motsvarande sätt ändra de offentliggjorda uppgifter som avses i artikel 67.6.

2. I händelse av begränsning eller tillfällig eller slutgiltig återkallelse av utnämningen eller om den tekniska tjänsten har upphört med verksamheten ska den utnämmande godkännandemyndigheten vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att den tekniska tjänstens akter antingen behandlas av en annan teknisk tjänst eller hålls tillgängliga för den utnämmande godkännandemyndigheten eller marknadstillsynsmyndigheterna på deras begäran.

Artikel 69

Ifrågasättande av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Kommissionen ska undersöka alla fall där den tvivlar på att en teknisk tjänst har erforderlig kompetens eller att en teknisk tjänst fortsatt uppfyller de krav och fullgör de skyldigheter som den omfattas av, och även alla fall där den gjorts uppmärksam på att det föreligger sådana tvivel.

2. Den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat ska på begäran ge kommissionen all information om grunderna för att utnämnas eller bibehålla utnämningen av den tekniska tjänsten.

3. Kommissionen ska se till att all känslig information som erhålls under dess undersökningar behandlas konfidentiellt.

4. Om kommissionen konstaterar att en teknisk tjänst inte uppfyller eller inte längre uppfyller utnämningsskraven, ska den meddela detta till den utnämmande godkännandemyndighetens medlemsstat, i syfte att, i samarbete med den medlemsstaten, fastställa vilka korrigerande åtgärder som krävs, och anmoda den medlemsstaten att vidta de korrigerande åtgärderna, inbegripet vid behov återkallande av utnämningen.

Artikel 70

Krav avseende de tekniska tjänsternas verksamhet

1. Tekniska tjänster ska utföra de verksamhetskategorier för vilka de utnämns av den utnämmande godkännandemyndigheten och i enlighet med de bedömnings- och provningsförfaranden som fastställs i denna förordning och i de akter som förtecknas i bilaga II.

Tekniska tjänster ska övervaka eller ska själva genomföra de provningar som krävs för godkännande eller inspektioner enligt denna förordning eller i någon av de akter som förtecknas i bilaga II, utom i de fall där alternativa förfaranden medges. De tekniska tjänsterna ska inte genomföra provningar, bedömningar eller inspektioner för vilka de inte vederbörligen har utnämns av sin godkännandemyndighet.

2. Tekniska tjänster ska alltid

- a) låta sin utnämmande godkännandemyndighet, om det är lämpligt, närvara vid förfarandet för bedömning av överensstämmelse, och
- b) utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 61.9 och 71, förse sin utnämmande godkännandemyndighet med sådan information som kan komma att begäras om de olika verksamhetskategorier som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde.

3. Om en teknisk tjänst konstaterar att en tillverkare inte uppfyller kraven i denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten så att den utnämmande godkännandemyndigheten ålägger tillverkaren att vidta lämpliga korrigerande åtgärder, och följaktligen inte utfärdar typgodkännandeintyg, om inte lämpliga korrigerande åtgärder vidtagits på ett sätt som godkännandemyndigheten godkänner.

4. Om en teknisk tjänst, som agerar för den utnämmande godkännandemyndighetens räkning, under sin övervakning av produktionsöverensstämmelsen efter det att ett typgodkännandeintyg utfärdats, konstaterar att ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet inte längre överensstämmer med denna förordning, ska den rapportera detta till den utnämmande godkännandemyndigheten. Godkännandemyndigheten ska vidta de lämpliga åtgärder som föreskrivs i artikel 33.

Artikel 71

Informationskrav för de tekniska tjänsterna

1. De tekniska tjänsterna ska underrätta sin utnämmande godkännandemyndighet om följande:

- a) Varje upptäckt bristande överensstämmelse som kan föranleda att ett intyg om typgodkännande måste avslås, begränsas eller återkallas tillfälligt eller slutgiltigt.
- b) Alla omständigheter som inverkar på utnämningens räckvidd och villkor.
- c) Varje begäran från marknadsstillsynsmyndigheterna om information om deras verksamheter.

2. På sin utnämmande godkännandemyndighets begäran ska de tekniska tjänsterna tillhandahålla information om verksamheterna inom ramen för utnämningen, och om all annan verksamhet som de utför, inklusive gränsöverskridande verksamhet och underentreprenad.

KAPITEL XVII

GENOMFÖRANDEAKTER OCH DELEGERADE AKTER

Artikel 72

Genomförandakter

I syfte att uppnå målen i denna förordning och för att fastställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning ska kommissionen, i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 73.2, anta genomförandakter om fastställande av följande genomförandeåtgärder:

- a) Mallen för tillverkarens förklaring avseende uthålligheten för system, delar och utrustning som är kritiska för funktions-säkerheten som avses i artikel 22.7.
- b) Mallar för den informationshandling och det underlag som avses i artikel 27.4.
- c) Det numreringsystem för EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 29.4.
- d) Mallen för det EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 30.2.
- e) Den mall för provningsresultat som bifogas det EU-typgodkännandeintyg som avses i artikel 30.3.
- f) Den mall för förteckningen över tillämpliga krav eller akter som avses i artikel 30.6.
- g) De allmänna kraven avseende provningsrapportens format som avses i artikel 32.1.

- h) Mallen för det intyg om överensstämmelse som avses i artikel 38.2.
- i) Mallen för det EU-typgodkännandemärke som avses i artikel 39.3.
- j) De tillstånd för att bevilja EU-typgodkännande som innebär undantag för ny teknik eller nya koncept som avses i artikel 40.3.
- k) De mallar för det typgodkännande och det intyg om överensstämmelse med avseende på ny teknik eller nya principer som avses i artikel 40.4.
- l) De tillstånd för medlemsstater att förlänga typgodkännandets giltighetstid som avses i artikel 41.2.
- m) Den förteckning över delar och utrustning som avses i artikel 50.2.
- n) Den mall och det numreringsystem för det intyg som avses i artikel 51.3 samt aspekter som rör det godkännandeförfarande som avses i den artikeln.
- o) Mallen för det intyg som tillhandahåller typgodkännandemyndigheten uppgifter som styrker efterlevnad som avses i artikel 57.8.
- i) Del B och C i bilaga II när det gäller införande av ytterligare funktionssäkerhetskrav och krav på fordonskonstruktion för tunga fyrhjulingar avsedda att framföras på väg i underkategori L7e-A.
- ii) Bilagorna II och V i syfte att införa rättsaktshänvisningar och korrigeringar.
- iii) Del B i bilaga V för att ändra tillämpliga referensbränslen.
- iv) Delarna C och D i bilaga VI i syfte att ta hänsyn till resultaten av den undersökning som avses i artikel 23.4 och antagande av FN/ECE-föreskrifter.

Artikel 75

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ska ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 18.3, 20.2, 21.5, 22.5, 22.6, 23.6, 23.12, 24.3, 25.8, 32.6, 33.6, 50.4, 54.3, 57.12, 65 och 74 ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 22 mars 2013.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 18.3, 20.2, 21.5, 22.5, 22.6, 23.6, 23.12, 24.3, 25.8, 32.6, 33.6, 50.4, 54.3, 57.12, 65 och 74 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallande innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 18.3, 20.2, 21.5, 22.5, 22.6, 23.6, 23.12, 24.3, 25.8, 32.6, 33.6, 50.4, 54.3, 57.12, 65 och 74 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 73

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av tekniska kommittén för motorfordon, som inrättats genom artikel 40 i direktiv 2007/46/EG. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 74

Ändring av bilagorna

Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning avseende ändring av bilagorna ska kommissionen även ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 75 med avseende på ändringar av följande:

KAPITEL XVIII

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 76

Sanktioner

1. Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer vid överträdelser av denna förordning och de delegerade akter eller genomförandekter som antas enligt denna förordning. De ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 23 mars 2015 och ska utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.
2. Bland annat följande överträdelser ska medföra sanktioner:
 - a) Lämnande av falsk uppgift under godkännandeförfarandet eller förfaranden som leder till återkallande.
 - b) Förfalskning av provningsresultat för typgodkännande.
 - c) Undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till att typgodkännandet återkallas, avslås eller dras in.
 - d) Användning av manipulationsanordningar.
 - e) Vägran att lämna ut uppgifter.
 - f) Ekonomiska aktörer som tillhandahåller fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter på marknaden som omfattas av kraven på godkännande, utan att ett sådant godkännande beviljats, eller som med denna avsikt förfalskar handlingar eller märkningar.

Artikel 77

Övergångsbestämmelser

1. Utan att det påverkar tillämpningen av andra bestämmelser i denna förordning ska denna förordning inte innebära att EU-typgodkännanden som beviljats fordon eller system, komponenter eller separata tekniska enheter före den 1 januari 2016 blir ogiltiga.
2. Om inte annat föreskrivs ska EU-typgodkännanden som beviljats fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter i enlighet med de akter som avses i artikel 81.1 förbli giltiga fram till de datum som anges i bilaga IV för de olika fordonskategorierna.
3. Genom undantag från denna förordning ska nya fordons typer i kategorierna L1e, L2e och L6e eller nya system, komponenter eller separata tekniska enheter avsedda för sådana fordons typer fortsättningsvis vara typgodkända enligt direktiv 2002/24/EG fram till den 31 december 2016.

4. Godkännandemyndigheterna ska fortsätta att bevilja utökningar av godkännanden av de fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses i punkt 1 i enlighet med direktiv 2002/24/EG och de direktiv som förtecknas i artikel 81.1. Sådana godkännanden ska emellertid inte användas i syfte att erhålla ett typgodkännande av komplett fordon enligt denna förordning.

5. Genom undantag från direktiv 2002/24/EG ska typgodkännande även beviljas för fordon som senast den 31 december 2015 uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter som antas enligt denna förordning om miljökrav och krav på framdrivningen enligt del A i bilaga II.

I ett sådant fall ska nationella myndigheterna ska inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av fordon som uppfyller typgodkännandekraven.

Artikel 78

Rapport

1. Senast den 31 december 2020 ska medlemsstaterna lämna information till kommissionen om tillämpningen av typgodkännandeförfarandena enligt denna förordning.
2. På grundval av den information som lämnas enligt punkt 1 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning senast den 31 december 2021. I rapporten ska kommissionen särskilt överväga huruvida det, på grundval av erfarenheterna av tillämpningen av denna förordning, skulle vara lämpligt att i kapitel X även föreskriva om EU-typgodkännande av små serier. Om kommissionen anser det vara nödvändigt ska den lägga fram ett förslag om denna fråga.

Artikel 79

Översyn rörande avancerade bromssystem

1. Senast den 31 december 2019 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet.
2. Den rapporten ska utreda frågan om obligatorisk montering på motorcyklar i underkategori L3e-A1 av ett låsningsfritt bromssystem som kompletteras med ett kombinerat bromssystem, efter fordonstillverkarens val. Rapporten ska baseras på en bedömning av den tekniska genomförbarheten av ett sådant krav, en kostnadseffektivitetsanalys, en analys av trafikolyckor och ett samråd med berörda aktörer. Den ska dessutom beakta befintliga relaterade europeiska och internationella standarder.
3. I enlighet med den rapport som avses i punkt 2 ska medlemsstaterna senast den 31 december 2017 förse kommissionen med en trafikolycksstatistik för de berörda motorcyklarna som omfattar de fyra föregående åren och som baserar sig på den fordonsindelning som fastställs i bilaga I och den typ av avancerat bromssystem som monterats.

4. På grundval av resultaten i rapporten ska kommissionen överväga möjligheten att lägga fram ett lagstiftningsförslag om obligatorisk montering av avancerade bromssystem på den berörda fordonskategorin.

Artikel 80

Översyn rörande enskilda fordonsgodkännanden

1. Senast den 31 december 2022 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet avseende de frågor som avses i punkt 3.
2. Rapporten ska grundas på samråd med berörda parter och ska beakta befintliga relaterade europeiska och internationella standarder.
3. Senast den 31 december 2021 ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om
 - a) antalet enskilda godkännanden per år som medlemsstatens nationella myndigheter beviljat fordon i kategori L före deras första registrering sedan den 1 januari 2016,
 - b) de nationella kriterierna som sådana godkännanden grundat sig på om dessa kriterier avvek från de obligatoriska kraven för EU-typgodkännande.
4. Rapporten ska vid behov åtföljas av lagstiftningsförslag och ska undersöka införandet av enskilda godkännanden i denna förordning på grundval av harmoniserade krav.

Artikel 81

Upphävande

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 77 i denna förordning, ska direktiv 2002/24/EG samt direktiven 93/14/EEG, 93/30/EEG, 93/33/EEG, 93/93/EEG, 95/1/EG, 97/24/EG, 2000/7/EG, 2002/51/EG, 2009/62/EG, 2009/67/EG, 2009/78/EG, 2009/79/EG, 2009/80/EG och 2009/139/EG upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2016.
2. Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till denna förordning och ska vad gäller direktiv 2002/24/EG läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga IX.

Artikel 82

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Från och med den 22 mars 2013 får nationella myndigheter, efter en begäran från en tillverkare, inte vägra att bevilja ett EU-typgodkännande eller ett nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett nytt fordon om det berörda fordonet uppfyller kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt denna förordning.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 15 januari 2013.

På Europaparlamentets vägnar

M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar

L. CREIGHTON
Ordförande

FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

- BILAGA I — Fordonsklassificering
- BILAGA II — Uttömmande förteckning över krav för EU-typgodkännande av fordon
- BILAGA III — Gränser för små serier
- BILAGA IV — Tidplan för tillämpning av denna förordning vid typgodkännande
- BILAGA V.A — Miljöprovningar och miljökrav
- BILAGA V.B — Tillämpning av provningskrav för miljöprestanda för godkännande och utökningar
- BILAGA VI — Gränsvärden för utsläpp av föroreningar, OBD-gränsvärden och ljudgränser för typgodkännande och produktionsöverensstämmelse
- (A) Utsläppsgränsvärden för avgasrör efter kallstart
- (B) Utsläppsgränser för omborddiagnostik
- (C) Gränser för avdunstningsutsläpp
- (D) Ljudgränser – Euro 4 och Euro 5
- BILAGA VII — Utsläpps begränsande anordningars hållbarhet
- BILAGA VIII — Utökade krav på funktionssäkerhet
- BILAGA IX — Jämförelsetabell
-

BILAGA I

Fordonsklassificering

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|-----------------|-----------------------------|--|
| L1e-L7e | Alla fordon i kategori L | (1) Längd \leq 4 000 mm eller \leq 3 000 mm för ett L6e-B-fordon eller \leq 3 700 mm för ett L7e-C-fordon, och (2) bredd \leq 2 000 mm, eller \leq 1 000 mm för L1e-fordon, eller \leq 1 500 mm för L6e-B- eller L7e-C-fordon och (3) höjd \leq 2 500 mm och |
| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
| L1e | Lätt tvåhjuligt motorfordon | (4) två hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och (5) slagvolym \leq 50 cm ³ om en intern förbränningsmotor med gnisttändning ingår i fordonets framdrivningskonfiguration och (6) högsta konstruktionshastighet \leq 45 km/h och (7) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ \leq 4 000 W och (8) högsta vikt = största tekniskt tillåtna massa enligt tillverkarens uppgifter och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L1e-A | Motoriserad cykel | (9) Pedalassisterade cyklar försedda med hjälpmotor, främst avsedd att hjälpa trampning, och (10) hjälpmotorns effekt stängs av helt när fordonet når en hastighet \leq 25 km/h, och (11) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ \leq 1 000 W och (12) en motoriserad tre- eller fyrhjulig cykel som uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna 9–11 anses vara tekniskt likvärdiga med ett tvåhjuligt L1e-A-fordon. |
| L1e-B | Tvåhjulig moped | (9) Alla andra fordon i kategori L1e som inte kan klassificeras enligt klassificeringsgrunderna 9–12 i L1e-A. |

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|-----------------|---|--|
| L2e | Trehjulig moped | (4) Tre hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och (5) slagvolym $\leq 50 \text{ cm}^3$ om en förbränningsmotor med gnisttändning eller slagvolym $\leq 500 \text{ cm}^3$ om en KT-förbränningsmotor ingår i fordonets framdrivningskonfiguration, och (6) högsta konstruktionshastighet $\leq 45 \text{ km/h}$ och (7) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$ och (8) vikt i körklart skick $\leq 270 \text{ kg}$ och (9) utrustad med högst två sittplatser, inbegripet förarplatsen och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L2e-P | Trehjulig moped för passagerarbefordran | (10) andra L2e-fordon än de som uppfyller de särskilda klassificeringsgrunderna för ett L2e-U-fordon. |
| L2e-U | Trehjulig moped för godsbefordran | (10) Uteslutande konstruerad för godsbefordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller nedanstående krav: a) flaklängd \times flakbädd $\geq 0,3 \times$ fordonslängd \times största fordonsbredd, eller b) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition för installation av maskiner och/eller utrustning och c) konstruerad med en flakyta som är tydligt avskild genom en fast skiljevägg från det området som reserverats för fordonets passagerare och d) flakytan ska kunna bära en volym som motsvarar en kub som mäter minst 600 mm på kanten. |

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|--------------------|-----------------------------------|--|
| L3e ⁽²⁾ | Tvåhjulig motorcykel | (4) Två hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och (5) högsta vikt = största tekniskt tillåtna massa enligt tillverkarens uppgifter och (6) tvåhjuligt fordon som inte kan klassificeras som kategori L1e. |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L3e-A1 | Motorcykel med låg prestanda | (7) Slagvolym $\leq 125 \text{ cm}^3$ och (8) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ och (9) förhållande mellan effekt ⁽¹⁾ och vikt $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$. |
| L3e-A2 | Motorcykel med medelhög prestanda | (7) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ och (8) förhållande mellan effekt ⁽¹⁾ och vikt $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ och (9) inte härlett från ett fordon försett med en motor med mer än dubbla effekten ⁽¹⁾ och (10) fordon i kategori L3e som inte kan klassificeras enligt de kompletterande klassificeringsgrunderna 7, 8 och 9 för ett L3e-A1-fordon. |
| L3e-A3 | Motorcykel med hög prestanda | (7) Alla andra L3e-fordon som inte kan klassificeras efter klassificeringsgrunderna för ett L3e-A1 eller L3e-A2-fordon. |

| Underkategorier | Benämning | Kriterier för ytterligare klassificering utöver klassificeringsgrunderna för underkategorierna L3e-A1, L3e-A2 eller L3e-A3 för fordon |
|-------------------------------|------------------|--|
| L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3) | Enduromotorcykel | a) sadelhöjd \geq 900 mm och b) markfrigång \geq 310 mm och c) allmän utväxling i högsta växelläget (primär utväxling, sekundär utväxling i högsta hastighet, slutlig utväxling) \geq 6,0 och d) vikt i körklart skick plus framdrivningsbatteriets vikt vid elektrisk framdrivning eller hybriddrift \leq 140 kg och e) ingen sittplats för en passagerare. |
| L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3) | Trialmotorcykel | a) sadelhöjd \leq 700 mm och b) markfrigång \geq 280 mm och c) bränsletankkapacitet \leq 4 liter och d) allmän utväxling i högsta växelläget (primär utväxling, sekundär utväxling i högsta hastighet, slutlig utväxling) \geq 7,5 och e) vikt i kg i körklart skick \leq 100 kg och f) ingen sittplats för en passagerare. |

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|----------|----------------------------------|--|
| L4e | Tvåhjulig motorcykel med sidvagn | (4) Motoriserat grundfordon som överensstämmer med de gemensamma och kompletterande klassificeringsgrunderna för ett L3e-fordon och (5) motoriserat grundfordon försett med en sidovagn och (6) med högst fyra sittplatser, inbegripet förarplatsen på motorcykeln med sidovagn och (7) högst två sittplatser för passagerare i sidovagnen (8) högsta vikt = största tekniskt tillåtna massa enligt tillverkarens uppgifter. |

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|-----------------|------------------------|--|
| L5e | Motoriserad trehjuling | (4) Tre hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och (5) vikt i kg i körklart skick $\leq 1\ 000$ kg och (6) trehjuling fordon som inte kan klassificeras som trehjuling moped i kategori L2e och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L5e-A | Trehjuling | (7) Andra L5e-fordon än sådana enligt de kompletterande klassificeringsgrunderna för ett L5e-B-fordon. (8) med högst fem sittplatser, inbegripet förarplatsen. |
| L5e-B | Nyttotrehjuling | (7) Konstruerad som ett nyttofordon som kännetecknas av ett inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom högst tre dörrar och (8) utrustad med högst två sittplatser, inbegripet förarplatsen och (9) uteslutande konstruerad för godsbefordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller nedanstående krav: a) flaklängd \times flakbädd $\geq 0,3 \times$ fordonslängd \times fordonsbredd, eller b) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition som konstruerats för installation av maskiner och/eller utrustning och c) konstruerad med en flakyta som är tydligt avskild genom en fast skiljevägg från det området som reserverats för fordonets passagerare och d) flakytan ska kunna bära en volym som motsvarar en kub som mäter minst 600 mm på kanten. |

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|-----------------|---------------------------------------|---|
| L6e | Lätt fyrhjuling | (4) Fyra hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och (5) högsta konstruktionshastighet ≤ 45 km/h och (6) vikt i kg i körklart skick ≤ 425 kg, och (7) slagvolym ≤ 50 cm ³ om en motor med gnisttändning eller slagvolym ≤ 500 cm ³ om en KT-förbränningsmotor ingår i fordonets framdrivningskonfiguration och (8) utrustad med högst två sittplatser, inbegripet förarplatsen och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L6e-A | Lätt fyrhjuling, väg | (9) L6e-fordon som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för L6e-B-fordon och (10) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W. |
| L6e-B | Lätt mopedbil | (9) Inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom högst tre dörrar och (10) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ W och |
| Underkategorier | Benämning | Kriterier för ytterligare klassificering utöver klassificeringsgrunderna för underkategorin för ett L6e-B-fordon |
| L6e-BP | Lätt mopedbil för passagerarbefordran | (11) L6e-B-fordon främst konstruerat för passagerarbefordran och (12) andra L6e-B-fordon än de som uppfyller de särskilda klassificeringsgrunderna för ett L6e-BU-fordon. |
| L6e-BU | Lätt mopedbil för godsbe­fordran | (11) uteslutande konstruerad för godsbe­fordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller följande krav: a) flaklängd \times flakbädd $\geq 0,3 \times$ fordonslängd \times fordonsbredd, eller b) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition för installation av maskiner och/eller utrustning och c) konstruerad med en flakyta som är tydligt avskild genom en fast skiljevägg från det området som reserverats för fordonets passagerare och d) flakytan ska kunna bära en volym som motsvarar en kub som mäter minst 600 mm på kanten. |

| Kategori | Benämning | Gemensamma klassificeringsgrunder |
|-----------------|-------------------------------|--|
| L7e | Tung fyrhjuling | (4) Fyra hjul och framdrivning enligt artikel 4.3, och (5) vikt i körklart skick: a) ≤ 450 kg för passagerarbefordran, b) ≤ 600 kg för godsbefordran. och (6) L7e-fordon som inte kan klassificeras som ett L6e-fordon och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L7e-A | Tung fyrhjuling för väg | (7) L7e-fordon som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för ett L7e-B-fordon eller L7e-C-fordon och (8) fordon konstruerat uteslutande för passagerarbefordran och (9) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ ≤ 15 kW och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L7e-A1 | A1 tung fyrhjuling för väg | (10) högst två sadelsitsar, inbegripet förarplatsen och (11) styrhandtag för styrkontroll. |
| L7e-A2 | A2 tung fyrhjuling för väg | (10) L7e-A-fordon som inte uppfyller de särskilda klassificeringsgrunderna för ett L7e-A1-fordon och (11) högst två sittplatser (ej sadel), inbegripet förarplatsen. |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L7e-B | Tung terränggående fyrhjuling | (7) L7e-fordon som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för ett L7e-C-fordon och (8) markfrigång ≥ 180 mm och |
| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
| L7e-B1 | Terränggående fyrhjuling | (9) högst två sadelsitsar, inbegripet förarplatsen och (10) utrustad med styrhandtag för styrkontroll och (11) högsta konstruktionshastighet ≤ 90 km/h och (12) hjulbas till markfrigång ≤ 6. |
| L7e-B2 | Side-by-side-fordon (SbS) | (9) Andra fordon i kategori L7e-B än terränggående fyrhjuling i underkategori L7e-B1 och (10) högst tre sittplatser (ej sadel) av vilka två bredvid varandra, inbegripet förarplatsen och (11) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ ≤ 15 kW och (12) hjulbas till markfrigång ≤ 8. |

| Underkategorier | Benämning | Kompletterande klassificeringsgrunder |
|-----------------|---------------------------------------|---|
| L7e-C | Tung mopedbil | (7) Fordon i kategori L7e som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för ett L7e-B-fordon och (8) högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt ⁽¹⁾ ≤ 15 kW och (9) högsta konstruktionshastighet ≤ 90 km/h och (10) inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom högst tre dörrar och |
| Underkategorier | Benämning | Kriterier för ytterligare klassificering utöver klassificeringsgrunderna för ett L7e-C-fordon |
| L7e-CP | Tung mopedbil för passagerarbefordran | (11) L7e-C-fordon som inte uppfyller de kompletterande klassificeringsgrunderna för ett L7e-CU-fordon och (12) högst fyra sittplatser (ej sadel), inbegripet förarplatsen. |
| L7e-CU | Tung mopedbil för godsbefordran | (11) uteslutande konstruerad för godsbefordran med ett öppet eller inbyggt, väsentligen jämnt och horisontellt flak som uppfyller följande krav: a) flaklängd × flakbädd ≥ 0,3 × fordonslängd × fordonsbredd, eller b) likvärdig flakyta enligt ovanstående definition som konstruerats för installation av maskiner eller utrustning och c) konstruerad med en flakyta som är tydligt avskild genom en fast skiljevägg från det området som reserverats för fordonets passagerare och d) flakytan ska kunna bära en volym som motsvarar en kub som mäter minst 600 mm på kanten och (12) högst två sittplatser (ej sadel), inbegripet förarplatsen. |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA II

Uttömmande förteckning över krav för EU-typgodkännande av fordon ⁽³⁾

| Nr | Artikel | Ämne | Rättsakt | Fordonskategori | | | | | | | | | | | |
|----|---|--|----------|-----------------|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | L1e-A | L1e-B | L2e | L3e | L4e | L5e-A | L5e-B | L6e-A | L6e-B | L7e-A | L7e-B | L7e-C |
| A | KRAV PÅ MILJÖ- OCH FRAMDRIVNINGSPRESTANDA | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 23 & 24 | Miljöprovningsförfaranden för avgasutsläpp, avdunstningsutsläpp, utsläpp av växthusgaser, bränsleförbrukning och referensbränsle | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2 | | Högsta konstruktionshastighet, största vridmoment, högsta kontinuerliga totala framdrivningsmotoreffekt | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3 | | Provningsförfaranden för ljud | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

| Nr | Artikel | Ämne | Rättsakt | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------------------|--|----------|-----------------|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | | | | L1e-A | L1e-B | L2e | L3e | L4e | L5e-A | L5e-B | L6e-A | L6e-B | L7e-A1 | L7e-A2 | L7e-B1 | L7e-B2 | L7e-C |
| B | KRAV PÅ FUNKTIONSSÄKERHET HOS FORDON | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 22 | Ljudsignaleringsanordningar | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2 | | Bromsar, inkl. låsningsfria och kombinerade bromsar | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3 | | Elsäkerhet | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4 | | Krav på tillverkarens förklaring rörande uthållighetsprovning av system, delar och utrustning för funktions-säkerhet | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 5 | | Främre och bakre skydd | | | | IF | | | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF |
| 6 | | Glasytor, vindrutetorkare, vindrutespolare samt avfrostnings- och avimningsanordningar | | | IF | IF | IF | IF | IF | X | IF | X | IF | IF | IF | IF | X |
| 7 | | Förarmanövrerade kontroller, inbegripet märkning av manöverorgan, kontrollampor och visare | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 8 | | Montering av belysnings- och ljussignaleringsanordningar, inbegripet automatisk ljusinkoppling | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 9 | | Siktfält bakåt | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 10 | | Överrullningsskydd (ROPS) | | | | | | | | | | | | | | X | |
| 11 | | Förankringspunkter för säkerhetsbälten samt säkerhetsbälten | | | | IF | | | | X | IF | IF | IF | X | | X | X |
| 12 | | Sittplatser (sadlar och säten) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 13 | | Styrbarhet, kurvtagningsförmåga och vändbarhet | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 14 | | Montering av däck | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 15 | | Skylt med fordonets högsta tillåtna hastighet och placering på fordonet | | | | IF | | | | IF | IF | IF | IF | IF | X | X | IF |
| 16 | | Skydd av förare och passagerare, inklusive inredning, nackstöd och fordonsdörrar | | | | IF | | | | IF | IF | IF | IF | | IF | | IF |

| Nr | Artikel | Ämne | Rättsakt | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | |
|----|---------|--|----------|-----------------|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | | | | L1e-A | L1e-B | L2e | L3e | L4e | L5e-A | L5e-B | L6e-A | L6e-B | L7e-A1 | L7e-A2 | L7e-B1 | L7e-B2 | L7e-C |
| 17 | | Konstruktionsbestämd hastighetsbegränsning | | X | X | X | IF | IF | | | X | X | X | X | X | X | X |
| 18 | | Fordonets strukturella hållfasthet | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

| Nr | Artikel | Ämne | Rättsakt | Fordonskategori | | | | | | | | | | | | | |
|----|---|--|----------|-----------------|-------|-----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | | | | L1e-A | L1e-B | L2e | L3e | L4e | L5e-A | L5e-B | L6e-A | L6e-B | L7e-A1 | L7e-A2 | L7e-B1 | L7e-B2 | L7e-C |
| C | KRAV PÅ FORDONSKONSTRUKTION OCH ALLMÄNNA TYPGODKÄNNANDEKRAV | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 20 | Åtgärder mot otillåtna förändringar | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2 | 25 | Rutiner för typgodkännandeförfaranden | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3 | 33 | Produktionsöverensstämmelse | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4 | 18 | Kopplingsanordningar och fästen | | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF |
| 5 | 18 | Anordningar mot obehörig användning | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 6 | 18 | Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 7 | 18 | Utskjutande delar | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 8 | 18 | Bränslebehållare | | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF | IF |
| 9 | 18 | Lastplattformar | | | | IF | | | | X | | IF | | | IF | IF | IF |
| 10 | 18 | Mått och vikter | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11 | 21 | Omborddiagnos | | | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 12 | 18 | Handtag och fotstöd för passagerare | | | X | IF | IF | IF | IF | IF | X | | IF | IF | IF | IF | |
| 13 | 18 | Utrymme för registreringsskylt | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 14 | 18 | Information om reparationer och underhåll | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 15 | 18 | Stöd | | X | X | | X | | | | | | | | | | |
| C2 | KRAV PÅ TEKNISKA TJÄNSTER | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | 65 | Prestandakrav och bedömning av tekniska tjänster | | | | | | | | | | | | | | | |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA III

Gränser för små serier

| Fordons(under)kategori | Fordons(under)benämning | Små serier (antal per typ som tillhandahålls på marknaden, registreras och tas i drift per år) |
|------------------------|----------------------------------|---|
| L1e-A | Motoriserad cykel | 50 |
| L1e-B | Tvåhjulig moped | |
| L2e | Trehjulig moped | |
| L3e | Tvåhjulig motorcykel | 75 |
| L4e | Tvåhjulig motorcykel med sidvagn | 150 |
| L5e-A | Trehjulig | 75 |
| L5e-B | Nyttotrehjuling | 150 |
| L6e-A | Lätt fyrhjuling, väg | 30 |
| L6e-B | Lätt mopedbil | 150 |
| L7e-A | Tung fyrhjuling, väg | 30 |
| L7e-B | Tung terränggående fyrhjuling | 50 |
| L7e-C | Tung mopedbil | 150 |

BILAGA IV

Tidplan för tillämpning av denna förordning vid tygodkännande

| Punkt | Beskrivning | (Under)kategori | Nya fordonstyper obligatoriskt | Befintliga fordonstyper obligatoriskt | Sista datum för registrering av godkända fordon |
|---------|--|------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|---|
| 1. | Tillämpning av delegerad akt om miljökrav och krav på framdrivningen, enligt förteckningen i bilaga II.A | | | | |
| 1.1 | Provning av typ I, utsläppstest av avgasrör efter kallstart | — | — | — | — |
| 1.1.1 | Provningsscykel | — | — | — | — |
| 1.1.1.1 | Provning av typ I, ECE R47-provningsscykel | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | 31.12.2020 |
| 1.1.1.2 | Provning av typ I, ECE R 40 (med extra stadskörningscykel om tillämpligt) | L5e-B, L7e-B, L7e-C | 1.1.2016 | 1.1.2017 | 31.12.2020 |
| 1.1.1.3 | Provning av typ I, WMTC, etapp 2 | L3e, L4e, L5e-A, L7e-A | 1.1.2016 | 1.1.2017 | 31.12.2020 |
| 1.1.1.4 | Provning av typ I, reviderad WMTC-baserad provningsscykel | L1e-L7e | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| 1.1.2 | Provning av typ I, utsläppsgränsvärden för avgasrör | | — | — | — |
| 1.1.2.1 | Euro 4: Bilaga VI.A1 | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | 31.12.2020 |
| 1.1.2.2 | Euro 4: Bilaga VI.A1 | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | 31.12.2020 |
| 1.1.2.3 | Euro 5: Bilaga VI.A2 | L1e-L7e | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| 1.2 | Provning av typ II, utsläppsprovning vid (ökad) tomgång/fri acceleration | | | | |
| 1.2.1 | Provning av typ II, utsläppsprovning vid (ökad) tomgång/fri acceleration | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 1.2.2 | Provning av typ II, utsläppsprovning vid (ökad) tomgång/fri acceleration | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |
| 1.3 | Provning av typ III, nollutsläpp av vevhusgaser | | | | |
| 1.3.1 | Provning av typ III, nollutsläpp av vevhusgaser | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 1.3.2 | Provning av typ III, nollutsläpp av vevhusgaser | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |
| 1.4 | Provning av typ IV, utsläpp genom avdunstning | | — | — | — |
| 1.4.1 | Provning av bränsletankens genomsläpplighet | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2017 | |

| Punkt | Beskrivning | (Under)kategori | Nya fordonstyper obligatoriskt | Befintliga fordonstyper obligatoriskt | Sista datum för registrering av godkända fordon |
|-------|---|---|--------------------------------|---------------------------------------|---|
| 1.4.2 | Provning av bränsletankens genomsläpplighet | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2016 | |
| 1.4.3 | SHED-provning i en förseglad kammare | L3e, L4e, L5e-A, L7e-A | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |
| 1.4.4 | SHED-provning i en förseglad kammare | L6e-A | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 1.4.5 | SHED-provningsgränser, bilaga VI.C1 | L3e, L4e, L5e-A, L7e-A | 1.1.2016 | 1.1.2017 | 31.12.2020 |
| 1.4.6 | SHED-provningsgränser, bilaga VI.C1 | L6e-A | 1.1.2017 | 1.1.2018 | 31.12.2020 |
| 1.4.7 | SHED-provning eller genomsläpplighetsprovning, beroende på de undersökningsresultat som avses i artikel 23.4 och 23.5 | L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| 1.4.8 | SHED-provningsgränser, bilaga VI.C2, beroende på de undersökningsresultat som avses i artikel 23.4 och 23.5 | L1e-L7e | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| 1.5 | Provning av typ V, hållbarhetsprovning ⁽³⁾ | | | | |
| 1.5.1 | Euro 4 körsträcka för hållbarhetsprovning, bilaga VII.A och VII.B | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | 31.12.2020 |
| 1.5.2 | Euro 4 körsträcka för hållbarhetsprovning, bilaga VII.A och VII.B | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | 31.12.2020 |
| 1.5.3 | Euro 5 körsträcka för hållbarhetsprovning, bilaga VII.A och VII.B | L1e-L7e | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| 1.6 | Provning av typ VI har inte fastställts | — | — | — | — |
| 1.7 | Provning av typ VII, bestämning och rapportering av växthusgasutsläpp/bränsle- eller energiförbrukning | | | — | |
| 1.7.1 | Provning av typ VII, bestämning och rapportering av växthusgasutsläpp/bränsle- eller energiförbrukning | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 1.7.2 | Provning av typ VII, bestämning och rapportering av växthusgasutsläpp/bränsle- eller energiförbrukning | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |
| 1.8 | Provning av typ VIII, OBD-miljöprovning | | — | — | |
| 1.8.1 | OBD I-funktionskrav | L3e, L4e, L5e-A, L6e-A, L7e-A | 1.1.2016; för L6Ae: 1.1.2017 | 1.1.2017; för L6Ae: 1.1.2018 | 31.12.2020 |
| | OBD I-miljöprovningförfarande (provning av typ VIII) | | | | |
| | OBD I-miljöprovninggränsvärden, bilaga VI.BI | | | | |

| Punkt | Beskrivning | (Under)kategori | Nya fordonstyper obligatoriskt | Befintliga fordonstyper obligatoriskt | Sista datum för registrering av godkända fordon |
|--------|--|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|---|
| 1.8.2 | OBD I-funktionskrav | L3e-L7e | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| | OBD I-miljöprovningförfarande (provning av typ VIII) | | | | |
| | OBD I-miljöprovninggränsvärden, bilaga VI.B2 | | | | |
| 1.8.3 | OBD II-funktionskrav, beroende på artikel 23.4 och 23.5 | L3e, L5e-A, L6e-A and L7e-A | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| | OBD II-miljöprovningförfaranden (provning av typ VIII), beroende av artikel 23.4 och 23.5 | | | | |
| | OBD II-miljöprovningförfaranden, bilaga VI.B2, beroende av artikel 23.4 och 23.5 | | | | |
| 1.9 | Provning av typ IX, ljudnivå ⁽³⁾ | | | | |
| 1.9.1 | Förfarande för provning av ljudnivå och gränsvärden bilaga VI.D | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | 31.12.2020 |
| 1.9.2 | Förfarande för provning av ljudnivå och gränsvärden ⁽³⁾ bilaga VI.D | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | 31.12.2020 |
| 1.9.3 | FN/ECE-föreskrifterna 9, 41, 63, 92 och gränsvärden i bilaga VI.D | L1e-L7e | | | |
| 1.9.4 | FN/ECE-föreskrifterna 9, 41, 63, 92 och relaterade nya gränsvärden som föreslås av kommissionen | L1e-L7e | 1.1.2020 | 1.1.2021 | |
| 1.10 | Provning av och krav på framdrivningen avseende högsta konstruktionshastighet, största vridmoment, högsta kontinuerliga märk- eller nettoeffekt och högsta topp effekt | | | | |
| 1.10.1 | Provning av och krav på framdrivningen | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 1.10.2 | Provning av och krav på framdrivningen | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |

| Punkt | Beskrivning | (Under)kategori | Nya fordonstyper obligatoriskt | Befintliga fordonstyper obligatoriskt | Sista datum för registrering av godkända fordon |
|-------|--|-----------------------|-----------------------------------|---|---|
| 2. | Tillämpning av delegerade akt om funktionssäkerhetskrav, enligt förteckningen i bilaga II.B ⁽³⁾ | | | | |
| 2.1 | Tillämpning av delegerad akt om funktionssäkerhetskrav, enligt förteckningen i bilaga II.B ⁽³⁾ | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 2.2 | Tillämpning av delegerade akt om funktionssäkerhetskrav, enligt förteckningen i bilaga II.B ⁽³⁾ | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |
| 2.3 | Bilaga VIII, utökade krav på funktions-säkerhet ⁽³⁾ | | — | — | |
| 2.3.1 | Automatisk ljusinkoppling | L1e–L7e | 1.1.2016 | 1.1.2016 | |
| 2.3.2 | Anordning för säker kurvtagning (differential eller motsvarande) | L1e–L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |
| 2.3.3 | Obligatorisk montering av avancerade bromssystem | L3e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | — |

| Punkt | Beskrivning | (Under)kategori | Nya fordonstyper obligatoriskt | Befintliga fordonstyper obligatoriskt | Sista datum för registrering av godkända fordon |
|-------|--|-----------------------|-----------------------------------|---|---|
| 3. | Tillämpning av delegerad akt om konstruktionskrav, enligt förteckningen i bilaga II.C ⁽³⁾ | | | | |
| 3.1 | Tillämpning av delegerad akt om konstruktionskrav, enligt förteckningen i bilaga II.C ⁽³⁾ | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 3.2 | Tillämpning av delegerad akt om konstruktionskrav, enligt förteckningen i bilaga II.C ⁽³⁾ | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |

| Punkt | Beskrivning | (Under)kategori | Nya fordonstyper obligatoriskt | Befintliga fordonstyper obligatoriskt | Sista datum för registrering av godkända fordon |
|-------|---|--------------------|--------------------------------|---------------------------------------|---|
| 4. | Tillämpning av genomförandeakt om administrativa krav | | | | |
| 4.1 | Tillämpning av genomförandeakt om administrativa krav | L1e, L2e, L6e | 1.1.2017 | 1.1.2018 | |
| 4.2 | Tillämpning av genomförandeakt om administrativa krav | L3e, L4e, L5e, L7e | 1.1.2016 | 1.1.2017 | |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA V

(A) Miljöprovningar och miljökrav

Fordon i kategori L får typgodkännas endast om de uppfyller följande miljökrav:

| Provning | Beskrivning | Krav: gränsvärden | Kriterier för klassificering i underkategorier utöver artikel 2 och bilaga I | Krav: provningsförfaranden |
|----------|--|---|--|----------------------------|
| I | Utsläpp från avgasrör efter kallstart | Bilaga VI.A | FN/ECE:s globala tekniska föreskrifter nr 2, kapitel 6.3. Fordon i kategori L utrustade med en förbränningsmotor med en slagvolym < 50 cm ³ och med en hastighet på v _{max} < 50 km/h ska föras in bland klass I-fordon. | |
| II | — Gnisttändning eller hybrid (5) med gnisttändning: utsläpp vid tomgång och ökat tomgångsvarvtal — Diesel eller hybrid-diesel: fri acceleration | Direktiv 2009/40/EG (6) | | |
| III | Utsläpp av vevhusgaser | Nollutsläpp, förseglat vevhus. Vevhusutsläpp får inte ventileras direkt i atmosfären från något fordon under hela dess livslängd i drift. | | |
| IV | Avdunstningsutsläpp | Bilaga VI.C | | |
| V | Utsläpps begränsande anordningars hållbarhet | Bilagorna VI och VII | | |
| VI | Provning av typ VI har inte fastställts | ej tillämplig | | ej tillämplig |
| VII | CO ₂ -utsläpp/bränsleförbrukning och/eller elenergiförbrukning och elektrisk räckvidd | Mätning och redovisning, inget gränsvärde för typgodkännande | FN/ECE:s globala tekniska föreskrifter nr 2, kapitel 6.3. Fordon i kategori L utrustade med en förbränningsmotor med en displacement < 50 cm ³ och med en hastighet på v _{max} < 50 km/h ska föras in bland klass I-fordon. | |
| VIII | OBD-miljöprovning | Bilaga VI.B | FN/ECE:s globala tekniska föreskrifter nr 2, kapitel 6.3. Fordon i kategori L utrustade med en förbränningsmotor med en displacement < 50 cm ³ och med en hastighet på v _{max} < 50 km/h ska föras in bland klass I-fordon. | |
| IX | Ljudnivåer | Bilaga VI.D | När FN/ECE-föreskrifterna 9, 41, 63 eller 92 ersätter de EU-krav på immaterialrättens område som fastställs i den delegerade akten om krav på miljö- och framdrivningsprestanda, ska de klassificeringsgrunder som fastställs i dessa FN/ECE-föreskrifter (bilaga 6) väljas ut med hänsyn till ljudnivåprovning av typ IX. | |

(B) Tillämpning av provningskrav för miljöprestanda för godkännande och utökningar

| | Fordon med gnisttändningsmotorer inbegripet hybriddrift | | | | | | | | | Fordon med kompressionständningsmotorer inbegripet hybriddrift | | Fordon med endast eldrift eller fordon framdrivna med komprimerad luft (CA) | Vätgasbränsle-cellsfordon |
|--|---|-----|-------------|----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|--|-------------|---|--------------------------------|
| | Enbränsle ⁽²⁰⁾ | | | | Tvåbränsle | | | Flexbränsle | | Flexbränsle | Enbränsle | | |
| | Bensin (E5) ⁽²¹⁾ | LPG | NG/Biometan | H ₂ | Bensin (E5) | Bensin (E5) | Bensin (E5) | Bensin (E5) | NG/Biometan | Diesel (B5) | Diesel (B5) | | |
| LPG | | | | | NG/Biometan | H ₂ | Etanol (E85) | H ₂ NG | Biodiesel | | | | |
| Provning av typ I ⁽¹⁹⁾ | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (endast B5) | Ja | Nej | Nej |
| Provning av typ I ⁽¹⁹⁾ Partiklar, massa (endast Euro 5) ⁽⁶⁾ | Ja | Nej | Nej | Nej | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Nej | Ja (endast B5) | Ja | Nej/Ja för CA | Nej |
| Provning av typ II ⁽¹⁹⁾ , inbegripet röktäthet endast för C1 | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (endast bensin) | Ja (båda bränslena) | Ja (NG/endast biometan) | Ja (endast B5) | Ja | Nej | Nej |
| Provning av typ III ⁽¹⁹⁾ | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Nej | Nej |
| Provning av typ IV ⁽¹⁹⁾ | Ja | Nej | Nej | Nej | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Nej | Nej | Nej | Nej | Nej |
| Provning av typ V ⁽¹⁹⁾ | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (NG/endast biometan) | Ja (endast B5) | Ja | Nej | Nej |
| Provning av typ VII ⁽¹⁹⁾ | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja (båda bränslena) | Ja | Ja (endast energiförbrukning) | Ja (endast bränsleförbrukning) |

| | Fordon med gnisttändningsmotorer inbegripet hybriddrift | | | | | | | | Fordon med kompressionständningsmotorer inbegripet hybriddrift | | Fordon med endast eldrift eller fordon framdrivna med komprimerad luft (CA) | Vätgasbränslefordon | |
|--------------------------------------|---|-----|-------------|----------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--|----------------|---|---------------------|-------------|
| | Enbränsle ⁽²⁰⁾ | | | | Tvåbränsle | | | Flexbränsle | | Flexbränsle | | | Enbränsle |
| | Bensin (E5) ⁽²¹⁾ | LPG | NG/Biometan | H ₂ | Bensin (E5) | Bensin (E5) | Bensin (E5) | Bensin (E5) | NG/Biometan | Diesel (B5) | | | Diesel (B5) |
| LPG | | | | | NG/Biometan | H ₂ | Etanol (E85) | H ₂ NG | Biodiesel | | | | |
| Provning av typ VIII ⁽¹⁹⁾ | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (endast bensin) | Ja (NG/endast biometan) | Ja (endast B5) | Ja | Nej | Nej |
| Provning av typ IX ⁽¹⁹⁾ | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Ja | Nej Ja för CA | Nej |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA VI

Gränsvärden för utsläpp av föroreningar, OBD-gränsvärden och ljudgränser för tygodkännande och produktionsöverensstämmelse

(A) Utsläppsgränsvärden för avgasrör efter kallstart

(A1) Euro 4

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Framdrivningsklass | Euro-steg | Kolmonoxid, massa (CO) | Totala kolväten, massa (THC) | Kväveoxider, massa (NO _x) | Partiklar, massa (PM) | Provningscykel |
|----------------------------------|---|---|-----------|------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------|----------------|
| | | | | L ₁ (mg/km) | L ₂ (mg/km) | L ₃ (mg/km) | L ₄ (mg/km) | |
| L1e-A | Motoriserad cykel | GT/KT/Hybrid | Euro 4 | 560 | 100 | 70 | | ECE R47 |
| L1e-B | Tvåhjulig moped | GT/KT/Hybrid | Euro 4 | 1 000 | 630 | 170 | — | ECE R47 |
| L2e | Trehjulig moped | GT/KT/Hybrid | Euro 4 | 1 900 | 730 | 170 | — | ECE R47 |
| L3e L4e (7) L5e-A L7e-A | — Tvåhjuliga motorcyklar med och utan sidvagn — Trehjuling — Tung fyrhjuling, väg | GT/GT Hybrid, v _{max} < 130 km/h | Euro 4 | 1 140 | 380 | 70 | — | WMTC, fas 2 |
| | | GT/GT Hybrid, v _{max} ≥ 130 km/h | Euro 4 | 1 140 | 170 | 90 | — | WMTC, fas 2 |
| | | KT/KT Hybrid | Euro 4 | 1 000 | 100 | 300 | 80 (8) | WMTC, fas 2 |
| L5e-B | Nyttotrehjuling | GT/GT Hybrid | Euro 4 | 2 000 | 550 | 250 | — | ECE R40 |
| | | KT/KT Hybrid | Euro 4 | 1 000 | 100 | 550 | 80 (8) | ECE R40 |
| L6e-A, L6e-B | Lätt fyrhjuling, väg Lätt mopedbil | GT/GT Hybrid | Euro 4 | 1 900 | 730 | 170 | | ECE R47 |
| | | KT/KT Hybrid | Euro 4 | 1 000 | 100 | 550 | 80 (8) | ECE R47 |
| L7e-B L7e-C | Tung terränggående fyrhjuling Tung mopedbil | GT/GT Hybrid | Euro 4 | 2 000 | 550 | 250 | — | ECE R40 |
| | | KT/KT Hybrid | Euro 4 | 1 000 | 100 | 550 | 80 (8) | ECE R40 |

(A2) Euro 5

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Framdrivningsklass | Euro-steg | Kolmonoxid, massa (CO) | Totala kolväten, massa (THC) | Andra kolväten än metan, massa (NMHC) | Kväveoxider, massa (NO _x) | Partiklar, massa (PM) | Provningscykel |
|-----------------|--------------------------------|--------------------|-----------|------------------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------|---------------------------|
| | | | | L ₁ (mg/km) | L _{2A} (mg/km) | L _{2B} (mg/km) | L ₃ (mg/km) | L ₄ (mg/km) | |
| L1e-A | Motoriserad cykel | GT/KT/Hybrid | Euro 5 | 500 | 100 | 68 | 60 | 4,5 ⁽⁹⁾ | Rev. WMTC ⁽¹⁰⁾ |
| L1e-B–L7e | Alla andra fordon i kategori L | GT/GT Hybrid | Euro 5 | 1 000 | 100 | 68 | 60 | 4,5 ⁽⁹⁾ | Rev. WMTC |
| | | KT/KT Hybrid | | 500 | 100 | 68 | 90 | 4,5 | Rev. WMTC |

(B) Utsläppsgränser för omborddiagnostik

(B1) Euro 4, OBD steg I

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Framdrivningsklass | Euro-steg | Kolmonoxid, massa (CO) | Totala kolväten, massa (THC) | Kväveoxider, massa (NO _x) | Provningscykel |
|-----------------|---|--|-----------|-------------------------|------------------------------|---------------------------------------|----------------|
| | | | | OT ₁ (mg/km) | OT ₂ (mg/km) | OT ₃ (mg/km) | |
| L6e-A | — Lätt fyrhjulig, väg | GT, KT eller hybrid | Euro 4 | 3 610 | 2 690 | 850 | ECE R47 |
| L3e (5) | — Tvåhjulig motorcykel med eller utan sidvagn — Trehjulig — Tung fyrhjulig, väg | GT/GT Hybrid v _{max} < 130 km/h | Euro 4 | 2 170 | 1 400 | 350 | WMTC, fas 2 |
| L4e (7) | | GT/GT Hybrid v _{max} ≥ 130 km/h | | 2 170 | 630 | 450 | WMTC, fas 2 |
| L5e-A L7e-A | | KT/KT hybrid | | 2 170 | 630 | 900 | WMTC, fas 2 |

(B2) Euro 5, OBD-steg I och OBD-steg II (4)

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Framdrivningsklass | Euro-steg | Kolmonoxid, massa (CO) | Andra kolväten än metan, massa (NMHC) | Kväveoxider, massa (NO _x) | Partiklar, massa (PM) | Provningscykel |
|-----------------|--|--------------------|-----------|-------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|----------------|
| | | | | OT ₁ (mg/km) | OT ₂ (mg/km) | OT ₃ (mg/km) | OT ₄ (mg/km) | |
| L3e–L7e (6) | Alla fordon i kategori L utom kategorierna L1e och L2e | GT/GT Hybrid | Euro 5 | 1 900 | 250 | 300 | 50 | Rev. WMTC |
| | | KT/KT hybrid | Euro 5 | 1 900 | 320 | 540 | 50 | Rev. WMTC |

(C) Gränser för avdunstningsutsläpp

(C1) Euro 4

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Framdrivningsklass | Euro-steg | Massa totala kolväten (THC) (mg/provning) | Provningscykel |
|-----------------|--|--------------------|-----------|--|----------------|
| L3e L4e (7) | Tvåhjulig motorcykel (13) med eller utan sidvagn | GT (11) | Euro 4 | 2 000 | SHED |
| L5e-A | Trehjulig | GT (11) | Euro 4 | | |
| L6e-A | Lätt fyrhjuling, väg | GT (11) | Euro 4 | | |
| L7e-A | Tung fyrhjuling, väg | GT (11) | Euro 4 | | |

(C2) Euro 5

| Fordonskategori ⁽¹²⁾ | Fordonsbenämning | Framdrivningsklass | Euro-steg | Genomsläpplighetsprovning (mg/m ² /dag) | | Massa totala kolväten vid SHED-provning (mg/prov) |
|---------------------------------|---|--------------------|-----------|---|------------|---|
| | | | | Bränsletank | Bränslerör | Fordon |
| L1e-A | Motoriserad cykel | GT ⁽¹¹⁾ | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |
| L1e-B | Tvåhjulig moped | | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |
| L2e | Trehjulig moped | | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |
| L3e L4e ⁽⁷⁾ | Tvåhjulig motorcykel med och utan sidvagn | | Euro 5 | | | 1 500 |
| L5e-A | Trehjulig | | Euro 5 | | | 1 500 |
| L5e-B | Nyttotrehjuling | | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |
| L6e-A | Lätt fyrhjuling, väg | | Euro 5 | | | 1 500 |
| L6e-B | Lätt mopedbil | | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |
| L7e-A | Tung fyrhjuling, väg | | Euro 5 | | | 1 500 |
| L7e.B | Terränggående fyrhjuling | | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |
| L7e-C | Tung mopedbil | | Euro 5 | 1 500 | 15 000 | 1 500 |

(D) Ljudgränser — Euro 4 och Euro 5

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Euro 4 Ljudnivå ⁽¹⁴⁾ (dB(A)) | Euro 4 Provningsförfarande ⁽¹⁶⁾ | Euro 5 Ljudnivå ⁽¹⁵⁾ (dB(A)) | Euro 5 Provningsförfarande |
|-----------------|---|--|--|--|-----------------------------|
| L1e-A | Motoriserad cykel | 63 ⁽¹⁴⁾ | DA/FN/ECE:s föreskrifter nr 63 | | FN/ECE:s föreskrifter nr 63 |
| L1e-B | Tvåhjulig moped $v_{\max} \leq 25$ km/h | 66 | | | |
| | Tvåhjulig moped $v_{\max} \leq 45$ km/h | 71 | | | |
| L2e | Trehjulig moped | 76 | DA/FN/ECE:s föreskrifter nr 9 | | FN/ECE:s föreskrifter nr 9 |
| L3e | Tvåhjulig motorcykel Slagvolym ≤ 80 cm ³ | 75 | DA/FN/ECE:s föreskrifter nr 41 | | FN/ECE:s föreskrifter nr 41 |
| | Tvåhjulig motorcykel 80 cm ³ < Slagvolym ≤ 175 cm ³ | 77 | | | |
| | Tvåhjulig motorcykel Slagvolym > 175 cm ³ | 80 | | | |
| L4e | Tvåhjulig motorcykel med sidvagn | 80 | | | |
| L5e-A | Trehjulig | 80 | DA/FN/ECE:s föreskrifter nr 9 | | FN/ECE:s föreskrifter nr 9 |
| L5e-B | Nyttotrehjuling | 80 | | | |
| L6e-A | Lätt fyrhjuling, väg | 80 | DA/FN/ECE:s föreskrifter nr 63 | | FN/ECE:s föreskrifter nr 63 |
| L6e-B | Lätt mopedbil | 80 | DA/FN/ECE:s föreskrifter nr 9 | | FN/ECE:s föreskrifter nr 9 |
| L7e-A | Tung fyrhjuling, väg | 80 | | | |
| L7e-B | Tung terränggående fyrhjuling | 80 | | | |
| L7e-C | Tung mopedbil | 80 | | | |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA VII

Utsläpps begränsande anordningars hållbarhet

(A) Körsträcka för hållbarhetsprovning för fordon i kategori L

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Euro 4, körsträcka för hållbarhet (km) och Euro 5, körsträcka för hållbarhet ⁽⁴⁾ (km) |
|--|---|--|
| L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3) | — Motoriserad cykel — Tvåhjulig trialmotorcykel | 5 500 |
| L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3) L6e-A L7e-B | — Tvåhjulig moped — Trehjulig moped — Tvåhjulig enduromotorcykel — Lätt fyrhjulig, väg — Tung terränggående fyrhjulig | 11 000 |
| L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C | — Tvåhjulig motorcykel, även med sidvagn (v _{max} < 130 km/h) — Trehjulig — Lätt mopedbil — Tung mopedbil | 20 000 |
| L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A | Tvåhjulig motorcykel, även med sidvagn (v _{max} ≥ 130 km/h) Tung fyrhjulig, väg | 35 000 |

(B) Försämringsfaktorer (FF)

| Fordonskategori | Fordonsbenämning | Euro 4 DF (-) DF (-) | | | | Euro 5 DF ⁽⁴⁾ (-) | | | | | | | |
|-----------------|------------------|----------------------------|-----|-----------------|-----|---------------------------------|---------------|--------------------|--------------------|-----|-----------------|-----|-----------------------------------|
| | | CO | HC | NO _x | PM | CO | Tot. kolväten | | Kolväten, ej metan | | NO _x | | PM ⁽¹⁷⁾ ⁽⁴⁾ |
| | | | | | | | GT | KT ⁽¹⁸⁾ | GT | KT | GT | KT | KT |
| L1e–L7e | Alla | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 1,3 | 1,1 | 1,3 | 1,1 | 1,3 | 1,1 | 1,0 |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

BILAGA VIII

Utökade krav på funktionssäkerhet

| Åtgärd | Krav |
|---|---|
| Obligatorisk montering av avancerade bromssystem | <p>a) Nya motorcyklar ⁽²²⁾ i underkategori L3e-A1 som tillhandahålls på marknaden, registreras eller tas i bruk ska vara utrustade med antingen ett låsningsfritt eller ett kombinerat bromssystem eller bägge dessa slag av avancerade bromssystem, efter fordonstillverkarens val.</p> <p>b) Nya motorcyklar i underkategorierna L3e-A2 och L3e-A3 som tillhandahålls på marknaden, registreras eller tas i bruk ska vara utrustade med ett låsningsfritt bromssystem.</p> <p>Undantag:</p> <p>Tvåhjuliga enduomotorcyklar (L3e-AxE (x = 1, 2 eller 3)) och tvåhjuliga trialmotorcyklar (L3e-AxT (x = 1, 2 eller 3)) undantas från kravet på obligatorisk montering av avancerade bromssystem.</p> |
| Säker kurvtagning på belagd väg | <p>Fordon i kategori L ska vara konstruerade så att vart och ett av hjulen när som helst kan rotera i olika hastigheter för att möjliggöra säker kurvtagning på väg med hård beläggning. Om ett fordon är utrustat med en läsbar differential måste denna vara konstruerad så att den normalt är olåst.</p> |
| Förbättrad synlighet för fordon och förare genom automatisk inkoppling av belysning | <p>För förbättrad synlighet ska fordon i kategori L utrustas med följande:</p> <p>a) För fordon i kategori L1e: belysnings- och ljussignaleringsanordningar enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 74 rev. 2, där det krävs att belysningssystemet tänds automatiskt.</p> <p>b) För fordon i kategori L3e: enligt fordonstillverkarens val antingen belysning och ljussignaleringsanordningar enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 53 rev. 2 med ändringsserierna 1 och 2, eller särskilda varselljus enligt FN/ECE:s föreskrifter nr 87 rev. 2 med ändringsserierna 1 och 2.</p> <p>c) För alla andra fordon i kategori L: ett belysningssystem som automatiskt kopplas in, eller efter tillverkarens val särskilda varselljus som kopplas in automatiskt ⁽²³⁾.</p> |

| Åtgärd | Krav |
|--|---|
| (Bilaga II.B.3) Elsäkerhet | Fordon i kategori L, med avseende på elektrisk framdrivningsanordning, försedda med en eller flera elektriskt drivna framdrivningsmotorer som inte är permanent anslutna till elnätet, samt högspänningskomponenter och -system i sådana fordon som är elektriskt anslutna till den elektriska framdrivningens högspänningskrets, ska konstrueras så att alla eventuella elsäkerhetsrisker undviks, genom tillämpning av relevanta krav i FN/ECE-föreskrifterna nr 100 och ISO 13063. |
| (Bilaga II.B.4) Krav på tillverkarens förklaring rörande uthållighetsprovning av funktionssäkerhetskritiska system, delar och utrustning | Fordonstillverkaren ska förklara att fordon som tillverkats i överensstämmelse med artikel 22.2 ska tåla normal användning som åtminstone omfattar den körsträcka som anges nedan, under fem år efter den första registreringen. Körsträckan ska vara 1,5 gånger den sträcka som avses i bilaga VII direkt relaterad till den berörda fordonskategorin och det utsläppssteg (dvs. euronivå) enligt vilket fordonen ska typgodkännas; den fastställda sträckan ska dock inte överstiga 60 000 km för någon fordonskategori. |
| (Bilaga II.B.5) Krav på främre och bakre skydd | Fordon i kategori L ska med avseende på främre och bakre skyddsstrukturer konstrueras så att man undviker utåtriktade spetsar, eller skarpa kanter eller utskjutande delar som utsatta vägtrafikanter kan fastna i eller som avsevärt ökar allvarlighetsgraden och risken för kroppsskador på sådana trafikanter vid en kollision. Detta gäller för både den främre och bakre fordonsstrukturen. |
| (Bilaga II.B.10) Säkerhetsbälten och förankring av säkerhetsbälten | Obligatoriska krav avseende säkerhetsbälten och förankring av säkerhetsbälten på fordon i kategorierna L2e, L5e, L6e och L7e som är utrustade med karosseri. |
| (Bilaga II.B.15) Krav rörande skydd av förare och passagerare, inklusive inredning, nackstöd och fordonsdörrar | Fordon i kategorierna L2e, L5e, L6e och L7e som är utrustade med karosseri ska konstrueras så att man undviker utåtriktade spetsar eller skarpa kanter eller utskjutande delar som sannolikt skulle öka allvarlighetsgraden hos skador på föraren och passagerarna. Fordon utrustade med dörrar ska konstrueras så att dessa dörrar med säkerhet utrustas med relevanta lås och gångjärn. |
| (Bilaga II.B.17) Krav rörande fordonets strukturella integritet | Fordonstillverkaren ska förklara att denne i fall av återkallande till följd av allvarlig säkerhetsrisk, omedelbart kommer att tillhandahålla godkännandemyndigheten och kommissionen, på begäran, särskilda analyser av fordonets struktur, komponenter och/eller delar med hjälp av tekniska kalkyler, virtuella provningsmetoder och/eller strukturprovning. Typgodkännande av fordonet ska inte beviljas om det finns skäl att tvivla på att tillverkaren skulle kunna tillhandahålla en sådan analys. |

Anmärkning: Se sista sidan av bilaga VIII för noter till bilagorna.

Noter till bilagorna I–VIII

- (1) Effektgränserna i bilaga I utgår från högsta kontinuerliga märkeffekt för fordon med eldrift och högsta nettomotor-effekt för fordon som drivs med en förbränningsmotor. Fordonets vikt anses vara lika med dess vikt i körklart skick.
- (2) Underindelningen av fordon i kategori L3e efter huruvida det har en konstruktiv hastighet på mindre än eller lika med 130 km/h eller mer än 130 km/h saknar samband med underindelningen av fordonet efter effektklass L3e-A1 (även om det är osannolikt att fordonet uppnår 130 km/h), L3e-A2 eller L3e-A3.
- (3) "X" betyder att denna förordning fastställer obligatoriska krav med avseende på berört ämne och berörd kategori. De detaljerade kraven fastställs i de artiklar och handlingar som det hänvisas till i denna tabell.

"IF" betyder "om monterat". Om det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som avses i tabellen monteras på fordonet för att detta är obligatoriskt endast för vissa av de fordon som ingår i denna kategori, ska systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten uppfylla de krav som fastställs i de delegerade akterna och genomförandeakterna. På samma sätt ska systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten uppfylla de krav som fastställs i de delegerade akterna och genomförandeakterna om fordonstillverkaren frivilligt väljer att utrusta fordonet med detta system, denna komponent eller denna separata tekniska enhet.

Om ett fält i tabellen är tomt betyder det att förordningen inte fastställer krav avseende det berörda ämnet och den berörda kategorin.
- (4) Se artikel 23.4 och 23.5.
- (5) Om hybridmotorn/erna är försedd(a) med stopp-start-funktion, ska tillverkaren se till att förbränningsmotorn körs på tomgång och vid ett förhöjt tomgångsvarvtal. Fordonet måste kunna köras i friaccelerationsprovning om framdrivningen inbegriper en motor med kompressionständning.
- (6) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/40/EG av den 6 maj 2009 om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (EUT L 141, 6.6.2009, s. 12).
- (7) Bara den tvåhjuliga grundmotorcykel som sidvagnen är monterad på behöver uppfylla tillämpliga utsläppskrav.
- (8) Endast motorer med kompressionständning, även vid hybriddrift om konstruktionen exempelvis inbegriper en motor med kompressionständning.
- (9) Endast tillämpligt på bensinmotorer med direktinsprutning.
- (10) I miljökonsekvensundersökningen enligt artikel 23.4 och 23.5 ska man också rapportera om huruvida det är genomförbart även för andra fordon i kategori L än L3e, L5e-A och L7e-A att utsläppsprovning görs enligt den reviderade WMTC.
- (11) Gnisttändningsmotorer som drivs med bensin, bensinblandningar eller etanol.
- (12) Kostnadseffektiviteten i begränsningar av avdunstningsutsläpp kommer att bedömas i den miljökonsekvensundersökning som kommissionen som avses i artikel 23.4 och 23.5 ska låta utföra. En eventuell kostnadseffektiv provning av bränsletankars och bränsleledningars genomsläpplighet kommer att bedömas i undersökningen som alternativ till SHED-provningen för de underkategorier av fordon som ännu inte omfattas av provning med avseende på avdunstningsutsläpp (se artikel 23.4 och 23.5).
- (13) $v_{\max} \geq 130$ km/h.
- (14) Till dess att unionen ansluter sig till FN/ECE:s föreskrifter nr 9, 41, 63 och 92 och antar dessa föreskrifter i FN/ECE WP29 och i unionen, inbegripet därtill hörande likvärdiga ljudgränser för Euro 4 (t.ex. enligt bilaga 6 till FN/ECE-föreskrifterna nr 41 för motorcyklar i kategori L3e och L4e), ska fordon i kategori L uppfylla gränserna i bilaga VI.D. När unionen antagit FN/ECE-föreskrifterna 9, 41, 63 och 92 blir dessa obligatoriska, inbegripet ljudgränser som är likvärdiga med dem i bilaga VI.D, och ersätter provningsförfarandena i den delegerade akten om krav på miljö- och framdrivningsprestanda.
- (15) De ännu inte fastställda Euro 5-ljudgränserna är avsedda att ändras i en separat akt som antas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarande som föreskrivs i artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- (16) En delegerad akt som antas i enlighet med denna förordning innehåller förfaranden för ljudprovning, och kommer att ersättas av FN/ECE:s föreskrifter 9, 41, 63 och 92.
- (17) Endast för gnisttändningsmotorer med direktinsprutning samt kompressionständningsmotorer.
- (18) Gäller även hybridfordon.
- (19) Se bilaga V för beskrivning av provningstyp, hänvisningar till gränsvärden och provningsförfaranden för provning av typ I–IX.

- (20) För fordon med eldrift eller hybriddrift, endast ljudkrav för tysta fordon.
 - (21) För tillämpningsdatum för de utökade säkerhetskraven, se bilaga IV.
 - (22) Fordon i kategori L4e (motorcyklar med sidvagn) är undantagna från kraven a och b vad avser obligatorisk montering av avancerade bromssystem.
 - (23) För att en förbränningsmotor ska kunna startas får belysningssystemet stängas av när motorn dras igång under en sammanhängande period av högst 10 s.
-

BILAGA IX

Jämförelsetabell
(som avses i artikel 81)

| Direktiv 2002/24/EG | Denna förordning |
|------------------------------|--------------------------------|
| Artikel 1.1 första stycket | Artikel 2.1 |
| Artikel 1.1 andra stycket | Artikel 2.2 |
| Artikel 1.1 tredje stycket e | Artikel 1.1 andra stycket |
| Artikel 1.2 och 1.3 | Artiklarna 2.1 och 4, bilaga I |
| Artikel 2 | Artikel 3 |
| Artikel 3 | Artiklarna 26 och 27 |
| Artikel 4.1 | Artiklarna 29.1, 29.2 och 18 |
| Artikel 4.2 | Artiklarna 29.1 och 33 |
| Artikel 4.3 | Artikel 33.3 |
| Artikel 4.4 | — |
| Artikel 4.5 | Artikel 33.1 och 33.3 |
| Artikel 4.6 | Artikel 29.3 |
| Artikel 5.1 | Artiklarna 29.10 och 30.3 |
| Artikel 5.2 | Artikel 29.10 |
| Artikel 5.3 | Artikel 29.4 |
| Artikel 6.1 | Artikel 29.5 |
| Artikel 6.2 första stycket | Artikel 29.7 |
| Artikel 6.2 andra stycket | Artikel 29.8 |
| Artikel 7.1 första stycket | Artikel 38.1 |
| Artikel 7.1 andra stycket | Artikel 38.2 |
| Artikel 7.2 | — |
| Artikel 7.3 | Artikel 56.2 |
| Artikel 7.4 | Artikel 39.2 |
| Artikel 7.5 | Artikel 56.2 första stycket |
| Artikel 7.6 | Artikel 56.2 andra stycket |
| Artikel 8.1 | Artikel 39.1 |
| Artikel 8.2 | Artikel 39.2 |
| Artikel 9.1 | Artiklarna 9 och 37.4 |
| Artikel 9.2 | Artikel 34.1 |
| Artikel 9.3 | Artikel 34.1 och 34.3 |
| Artikel 9.4 | Artiklarna 35 och 36 |

| Direktiv 2002/24/EG | Denna förordning |
|--------------------------------------|--------------------------|
| Artikel 9.5 | Artikel 37.4 |
| Artikel 10.1 | Artikel 49.1 |
| Artikel 10.2 | Artikel 49.3 |
| Artikel 10.3 | Artikel 49.6 |
| Artikel 10.4 | Artikel 49.7 |
| Artikel 11 | — |
| Artikel 12 | Artikel 48 |
| Artikel 13 | — |
| Artikel 14.1 a | Artikel 6.1 |
| Artikel 14.1 b i | Artiklarna 67.1 och 64 |
| Artikel 14.1 b ii | — |
| Artikel 14.2 första stycket | — |
| Artikel 14.2 andra stycket | Artikel 63.3 |
| Artikel 15.1 och 15.2 | Artikel 6.2 och 6.3 |
| Artikel 15.3 första stycket led a i | Artikel 42 |
| Artikel 15.3 första stycket led a ii | Artikel 2.2 e |
| Artikel 15.3 andra stycket | — |
| Artikel 15.3 b | — |
| Artikel 15.4 | — |
| Artikel 16.1 och 16.2 | Artikel 44 |
| Artikel 16.3 | Artikel 40 |
| Artikel 17 | Artiklarna 72, 74 och 75 |
| Artikel 18.1 | Artikel 73.1 |
| Artikel 18.2 | Artikel 73.2 |
| Artikel 19 | — |
| Artikel 20 | — |
| Artikel 21 | Artikel 77.1 |
| Artikel 22 | — |
| Artikel 23 | — |
| Artikel 24 | — |

Lagförslagen i promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

Bilaga 5

Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

| Beteckning | 2 § ¹ Betydelse |
|----------------|---|
| Bärighetsklass | Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). |
| Cykel | 1 Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. Ett eldrivet fordon <i>utan</i> tramp- eller vevanordning <i>som är</i> a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i> b. <i>inrättat för att föras av den åkande, och</i> c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i> 3. Ett eldrivet fordon <i>med en</i> tramp- eller vevanordning <i>om elmotorn</i> a. <i>endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i> b. <i>inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</i> c. <i>har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.</i> |

¹ Senaste lydelse 2012:875.

Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

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

1. två hjul samt

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

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

2. tre hjul samt

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

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

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

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

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

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

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

| | |
|-----------------------------|--|
| | <p>Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds <i>massa</i> ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Mopeder delas in i klass I och klass II.</p> |
| Moped klass I | En moped som inte hör till klass II. |
| Moped klass II | En moped <i>som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.</i> |
| Motorcykel | <p>1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.</p> <p>2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.</p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels <i>massa skall</i> i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in. Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p> |
| Motordrivet fordon | Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. |
| ----- Terrängmotorfordon | Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller gods- |

| | |
|---|--|
| | befordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. |
| Terrängskoter | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar. |
| Terrängsläp | Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon. |
| Terrängvagn | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar. |
| Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap | Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren. |

Föreslagen lydelse

| Beteckning | 2 § Betydelse |
|----------------|---|
| Bärighetsklass | Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3). |
| Cykel | 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. Ett eldrivet fordon <i>med en</i> tramp- eller vevanordning <i>om elmotorn</i> a. <i>endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i> b. <i>inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</i> c. <i>har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.</i> |

3. Ett eldrivet fordon *utan trampeller* *vevanordning* som är *avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är*
- inrättat huvudsakligen för befordran av en person,*
 - inrättat för att föras av den åkande, och*
 - konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.*
4. Ett eldrivet fordon *utan trampeller* *vevanordning* som *uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen*
- har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller*
 - är självbalanserande.*

Cykelkärra

Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

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

 Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, *om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter eller om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har*

- två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,*
- tre hjul och en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*

3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,
eller

4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt.

Vid beräkningen av en mopeds vikt 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.

Moped klass II

En moped som *har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och*

1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen,
eller

2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

Motorcykel

Ett motorfordon vars *nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har*

1. två hjul, eller

2. tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilogram, eller

3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilogram eller högst 600 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt.

Vid beräkningen av en motorcykels vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

| | |
|---|--|
| Motordrivet fordon | Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon. |
| Terrängmotorfordon | Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller gods-befordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar. |
| Terrängskoter | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 450 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar. |
| Terrängsläp | Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon. |
| Terrängvagn | Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 450 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar. |
| Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap | Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren. |

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 a §²

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

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

² Senaste lydelse 2009:226.

fordonskategori som anges i godkännandet.

fordonskategori som anges i godkännandet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som moped, motorcykel, personbil, terrängskoter eller terrängvagn gäller fortfarande.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 4 a §§, 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaflenhet och utrustning.

I denna lag finns därutöver bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

2 kap.

2 §¹

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

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

Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverknings-

¹ Senaste lydelse 2011:324.

process som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande).

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i avgasreninglagen (2011:318).

4 a §²

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

1. ett *EG-typgodkännande* för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller
1. ett typgodkännande *i enlighet med EU-rättsakter på området* för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller
2. tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja.

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

5 kap.

8 §³

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. utbildnings- och kompetenskrav för besiktnings tekniker, samt
6. avgifter.

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

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,
2. att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,
3. tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

² Senaste lydelse 2009:224.

³ Senaste lydelse 2010:39.

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

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

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

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag, av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar,

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

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

7. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marktillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

Förteckning över remissinstanser vid remissbehandling av promemorian om två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar

Följande remissinstanser inkom med yttranden: Åklagarmyndigheten, Domstolsverket, Kammarrätten i Göteborg, Förvaltningsrätten i Uppsala, Göta hovrätt, Malmö tingsrätt, Polismyndigheten, Kommerskollegium, Transportstyrelsen, Trafikverket, Läkemedelsverket, Skatteverket, Boverket, Tullverket, Statens väg- och forskningsinstitut (VTI), Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac), Myndigheten för delaktighet, ATV Leverantörernas förening, Cykel Motor och Sportfackhandlarna, Moped och Motorcykelbranschens Riksförbund, Sveriges MotorCyklister, Cycleurope Sverige AB (Monark), Trafikförsäkringsföreningen, Svensk Försäkring och Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

Följande remissinstanser avstod från att yttra sig: Riksdagens ombudsmän, Regelrådet, Stockholms Läns Landsting samt Sveriges kommuner och landsting (SKL).

Följande remissinstanser svarade inte: Swetic sektion fordonsbesiktning, Cykelfrämjandet, Svenska Cykelfabrikant och Grossistföreningen, Electric Drive System Höganäs AB, Motormännens Riksförbund (MRF), KGK Motor AB, Folksam, Länsförsäkringar AB, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), DHR, Handikappförbunden, Lika Unika – Federationen mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning, Läkarförbundet och Naturskyddsföreningen.

Därutöver inkom Trafikanalys med yttrande.