

Datum  
2019-06-28

Dnr/Beteckning  
TSV 2019-3279

Upprättad av  
Bo Nilsson  
Väg och järnväg  
Teknik väg  
Fordonsregler

## **Genomförande av EU-förordningen 2018/858**

Datum  
2019-06-28Dnr/Beteckning  
TSV 2019-3279**Versionshistorik**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Beskrivning</b>	<b>Ansvarig</b>
1.0	2019-06-18	Grundversion	Bo Nilsson
1.1	2019-06-28	Revidering utifrån input från RK	Bo Nilsson

## Innehåll

<b>FACKORDLISTA</b> .....	<b>5</b>
<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>6</b>
<b>FÖRFATTNINGSFÖRSLAG</b> .....	<b>8</b>
Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	8
Förslag till lag om ändring i fordonsförordningen (2009:211) .....	17
<b>1 BAKGRUND</b> .....	<b>36</b>
1.1 Godkännande av fordon .....	36
1.2 Tekniska tjänster .....	39
1.3 Marknadskontroll .....	39
<b>2 DEN NYA RAMFÖRORDNINGEN 2018/858</b> .....	<b>40</b>
2.1 Godkännandemyndighet .....	41
2.2 Marknadskontrollmyndighet .....	41
2.3 Ekonomiska aktörer .....	41
2.4 Tekniska tjänster .....	42
2.5 Sanktioner .....	42
<b>3 FÖRSLAG</b> .....	<b>43</b>
3.1 Hänvisningar till EU:s förordning och reviderad överenskommelse av år 1958 .....	43
3.2 Dubbelreglering .....	44
3.2.1 Genomförande .....	44
3.2.2 Nationella typgodkännanden .....	45
3.3 Sanktioner och tillsyn .....	46
3.4 Tekniska tjänster .....	49
<b>4 ANMÄLAN GENOM TJÄNSTEDIREKTIVET OCH TEKNISKA FÖRESKRIFTER</b> .....	<b>50</b>
<b>5 IKRAFTTRÄDANDE- OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER</b> .....	<b>51</b>
<b>6 KONSEKVENSER</b> .....	<b>51</b>
6.1 Vad ska uppnås? .....	52
6.2 Vilka möjliga lösningar finns? .....	52
6.2.1 Nollalternativ - vad händer om ingenting görs? .....	52
6.2.2 Förslag som innebär reglering .....	53
6.3 Vilka blir konsekvenserna av regleringsförslaget? .....	54
6.3.1 Företag .....	54
6.3.2 Medborgare .....	55
6.3.3 Staten, regioner och kommuner .....	55
6.3.4 Transportpolitisk måluppfyllelse .....	56

<b>7</b>	<b>FÖRFATTNINGSKOMMENTAR</b> .....	<b>56</b>
7.1	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574). .....	56
7.2	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211) ....	59

## Fackordlista

*godkännandemyndighet*: myndighet eller myndigheter i en medlemsstat som har behörighet att handlägga samtliga led i förfarandet för typgodkännande av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller i ett enskilt fordonsgodkännande, tillståndsförfarandet för delar och utrustning, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller avslå ansökan om intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utse de tekniska tjänsterna och säkerställa att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse (se artikel 3, EU 2018/858).

*marknadskontrollmyndighet*: den eller de nationella myndigheter som ansvarar för att genomföra marknadskontroll på en medlemsstats territorium (se artikel 3, EU 2018/858)

*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 (se artikel 3, EU 2018/858) (se artikel 3, EU 2018/858).*marknadskontroll*: den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av marknadskontrollmyndigheter för att säkerställa att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter samt delar och utrustning som tillhandahålls på marknaden uppfyller de krav som fastställs i relevant unionslagstiftning om harmonisering och inte äventyrar hälsa, säkerhet, miljön eller andra aspekter av skyddet av allmänintresset (se artikel 3, EU 2018/858)

*teknisk tjänst*: organisation eller organ som utsetts av godkännandemyndigheten för att som kontrolllaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner (se artikel 3, EU 2018/858).

## Sammanfattning

Den 4 juli trädde EU-förordningen 2018/858 i kraft. Den ersätter från den 1 september 2020 EU-ramdirektivet 2007/46 som i dag utgör grunden för det EU-harmoniserade typgodkännandesystemet för bilar (EG-motorfordon). I och med att 2007/47 är ett direktiv så har det införlivats i nationell lagstiftning. Detta innebär att mycket av svensk fordonslagstiftning om typgodkännande innehåller bestämmelser som även finns i EU-förordningen.

Regeringskansliet gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera vilka följder och ändringar som EU-förordningen föranleder i nationell lagstiftning avseende typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.

I promemorian fokuseras det på att

- hantera harmoniserade förfaranden utifrån harmoniserade regler
- rensa bort dubbelreglering och reglera nationella förfaranden
- komplettera harmoniserade regler avseende
  - nationella myndigheter
  - tillsyn och sanktioner
  - hantering av tekniska tjänster.

Förfaranden för internationella typgodkännanden är i detalj reglerade i gemensamma harmoniserade rättsakter. Det gäller inte bara för bilar och släp till dessa, utan även traktorer, motorcyklar och mopeder. Även typgodkännanden enligt överenskommelser inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa har ett detaljerat förfarande. Promemorians förslag innebär att dessa hänvisas till som tillämpliga för respektive förfarande i fordonslagen (2002:574).

Vidare föreslås ett tydliggörande av att nationella typgodkännanden följer av bestämmelser i fordonslagen. Därför föreslås att bestämmelser som avser de harmoniserade förfarandena stryks eller förtydligas som nationella bestämmelser för att undvika dubbelreglering.

Även om en EU-förordning är direkt gällande kan den behöva kompletteras genom nationella bestämmelser. Av EU-förordningen 2018/858 följer att medlemsstaterna ska utse en godkännandemyndighet samt marknads-kontrollmyndighet. Transportstyrelsen är godkännandemyndighet i Sverige och även marknadskontrollmyndighet, och föreslås bli det även för EU-förordningen 2018/858. Ett av de krav som medlemsstaten ska uppfylla är att införa sanktioner för överträdelser mot EU-förordningen. Nationell

lagstiftning innehåller redan straffbestämmelser, men det införs en ny sanktion avseende tekniska tjänster.

Promemorian innehåller inga förslag till ändring av nationella bestämmelser för hanteringen av tekniska tjänster. Dock förs ett resonemang om varför den nationella regleringen bör anses komplettera EU-förordningen.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft 1 september 2020.

## Författningsförslag

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

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonslagen (2002:574)

*dels* att 1 kap. 1 och 3 §§, 2 kap. 2 och 4–5 a §§ samt 5 kap. 3 b och 8 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas sex nya paragrafer, 1 kap. 2 b, 3 a och 3 b §§ samt 2 kap. 2 a–2 c §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

##### 1 §<sup>1</sup>

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 bemyndigande 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 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.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

2. 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,

3. *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30*

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2018:1124.



Datum  
2019-06-28Dnr/Beteckning  
TSV 2019-3279

*maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, samt*

*4. Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse av den 20 mars 1958 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 typgodkännanden utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.*

## 2 b §

*Bestämmelser om typgodkännanden i fråga om avgasrening finns i avgasreningslagen (2011:318).*

## 3 §<sup>2</sup>

I denna lag avses med

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

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

bilinspektör: den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

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

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

bilinspektör: den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten,

tekniker: den som har uppdrag som tekniker hos Polismyndigheten,

---

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2014:732.

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

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

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. *Lag (2014:732)*.

### 3 a §

*Med EU-förordningarna avses i denna lag*

*1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,*

*2. 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, samt*

*3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.*

**3 b §**

*Med reviderad överenskommelse av år 1958 avses i denna lag Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse av den 20 mars 1958 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 typgodkännanden utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.*

**2 kap.****2 §<sup>3</sup>**

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 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).*

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-förordningarna*, i enlighet med *den reviderade överenskommelsen av år 1958* eller som nationellt typgodkännande.

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2015:794.

Datum  
2019-06-28Dnr/Beteckning  
TSV 2019-3279

*Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i avgasreningsslagen (2011:318). Lag (2015:794).*

## 2 a §

*I EU-förordningarna finns bestämmelser om EU-typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.*

## 2 b §

*I den reviderade överenskommelsen av år 1958 finns bestämmelser om FN-typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.*

## 2 c §

*Denna lag innehåller bestämmelser om nationellt typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.*

4 §<sup>4</sup>

En tillverkare

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeprocessen,
2. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med den godkända typen,
3. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet,
4. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla

En tillverkare

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av *den nationella* typgodkännandeprocessen,
2. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med den godkända typen,
3. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet,
4. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla

---

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2009:224. Ändringen innebär bland annat att andra stycket tas bort.

de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen, och

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

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

Godkännandemyndigheten har rätt till tillträde till en fabrik eller en annan anläggning och får där göra nödvändiga undersökningar. *Lag (2009:224).*

#### 4 a §<sup>5</sup>

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 *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.

de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen, och

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

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

1. ett *EU- eller FN-typgodkännande* på området för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller

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

---

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2015:794.

Information som inte är allmänt tillgänglig behöver dock inte lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell. *Lag (2015:794)*.

### 5 §

Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med *den typ som den har godkänt*, får myndigheten återkalla godkännandet.

Om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter inte längre stämmer överens med *sitt nationella typgodkännande*, får myndigheten återkalla godkännandet.

### 5 a §<sup>6</sup>

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

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

2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning. *Lag (2009:224)*.

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

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

2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning. *Lag (2009:224)*.

## 5 kap.

### 3 b §<sup>7</sup>

Tillsynen över efterlevnaden av denna lag, utöver vad som anges i 3 a §, och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsynen över efterlevnaden av *EU-förordningarna*, av denna lag, utöver vad som anges i 3 a §, och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2009:224.

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2009:224.

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

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

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

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

Ett föreläggande enligt tredje stycket får förenas med vite.  
*Lag (2009:224).*

## 8 §<sup>8</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de kontrollformer som avses i denna lag när det gäller

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
  - a) besiktningstekniker, och
  - b) polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§, och
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får 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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får 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 *nationellt* typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den

---

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2017:274.

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 och över efterlevnaden 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 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*

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 och över efterlevnaden av *EU-förordningarna och den reviderade överenskommelsen av år 1958,*

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 ärendehandläggning enligt *EU-förordningarna och den reviderade överenskommelsen av år 1958.*

*Lag (2017:274).*



*trehjuliga fordon och fyrhjulingar, i  
den ursprungliga lydelsen.  
Lag (2017:274).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 september 2020.

### **Förslag till lag om ändring i fordonsförordningen (2009:211)**

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonsförordningen (2009:211)

*dels att 3 kap. 2, 3, 8, 12–14, 17, 19, 20, 22 och 30 §§ samt 8 kap. 7 § ska upphöra att gälla,*

*dels att 1 kap. 8 och 9 §§, 2 kap. 3, 4 och 12 §§, 3 kap. 1, 5–7, 11, 16, 18, 24, 26–28 och 33 §§ samt 8 kap. 2, 5, 16 och 18 §§ ska ha följande lydelse,*

*dels att rubriken till 3 kap. ska lyda ”Nationellt typgodkännande”,*

*dels att rubriken närmast före 3 kap. 11 § ska lyda ”Villkor för nationellt typgodkännande”.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **1 kap.**

#### **8 §<sup>9</sup>**

Transportstyrelsen är godkännandemyndighet enligt fordonslagen (2002:574), enligt denna förordning, enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om*

Transportstyrelsen är godkännandemyndighet enligt fordonslagen (2002:574), enligt denna förordning, enligt *EU-förordningarna samt den reviderade överenskommelsen av år 1958. Förordning (2015:933).*

---

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2015:933.

*godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Förordning (2015:933).*

## 9 §<sup>10</sup>

Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet enligt *förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Förordning (2015:933).*

Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet enligt *EU-förordningarna.*

## 2 kap.

### 3 §

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

Bestämmelsen i första stycket gäller inte

1. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarsmakten,

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

3. prototyper av fordon som används på väg för utförande av ett särskilt provningsprogram under en tillverkares ansvar,

4. fordon som inte är färdigbyggda,

5. fordon som är avsedda för export utanför Europeiska samarbetsområdet,

6. fordon som omfattas av ett tillfälligt EG-typgodkännande enligt 3 kap. 12 § eller av ett godkännande

Bestämmelsen i första stycket gäller inte

1. fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarsmakten,

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

3. prototyper av fordon som används på väg för utförande av ett särskilt provningsprogram under en tillverkares ansvar,

4. fordon som inte är färdigbyggda,

5. fordon som är avsedda för export utanför Europeiska samarbetsområdet,

6. fordon som omfattas av ett godkännande som godkännandemyndigheten med stöd

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2015:933.

som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 34 § har beslutat ska gälla i Sverige, *och som har tillverkats innan godkännandet upphörde att gälla*, eller

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

av 3 kap. 34 § har beslutat ska gälla i Sverige, eller

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

#### 4 §

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

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

1. är särskilt konstruerade eller avsedda för fordon som avses i 3 § andra stycket 1, 2, 3 eller 5,

2. omfattas av ett *tillfälligt EG-typgodkännande enligt 3 kap. 12 § eller av ett utomlands meddelat tillfälligt typgodkännande* som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 34 § har beslutat ska gälla i Sverige, och som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet,

3. är avsedda att monteras på fordon som omfattas av ett EG-typgodkännande för fordon i små serier, ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier eller ett enskilt godkännande, om godkännandet av fordonet inte inkluderar ett godkännande av motsvarande komponent eller separata tekniska enhet,

4. är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för ibrukttagandet inte behövde omfattas av ett i Sverige

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

1. är särskilt konstruerade eller avsedda för fordon som avses i 3 § andra stycket 1, 2, 3 eller 5,

2. omfattas av ett utomlands meddelat tillfälligt typgodkännande som godkännandemyndigheten med stöd av 3 kap. 34 § har beslutat ska gälla i Sverige, och som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet,

3. är avsedda att monteras på fordon som omfattas av ett EG-typgodkännande för fordon i små serier, ett nationellt typgodkännande för fordon i små serier eller ett enskilt godkännande, om godkännandet av fordonet inte inkluderar ett godkännande av motsvarande komponent eller separata tekniska enhet,

4. är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för ibrukttagandet inte behövde omfattas av ett i Sverige giltigt typgodkännande eller enskilt godkännande, eller

giltigt typgodkännande eller enskilt godkännande, eller

5. är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

5. är avsedda för export utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

## 12§<sup>11</sup>

Trots vad som anges i 10 och 11 §§ gäller följande.

Om godkännandemyndigheten finner att *EG-motorfordon* eller släpvagnar till *EG-motorfordon*, eller system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon, allvarligt äventyrar trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan, får myndigheten i ett enskilt fall besluta att de inte får registreras, säljas eller tas i bruk.

*Om godkännandemyndigheten finner att mopeder eller motorcyklar, eller system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon, allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, får myndigheten i ett enskilt fall besluta att de inte får säljas, tas i bruk eller användas.*

Om godkännandemyndigheten finner att jordbruks- eller skogsbruks-traktorer eller system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana traktorer utgör en allvarlig fara för trafiksäkerhet eller arbetsmiljö, får myndigheten i ett enskilt fall besluta att de inte får registreras, säljas eller tas i bruk.

Ett beslut enligt andra, tredje eller fjärde styckena gäller i högst sex månader.

Godkännandemyndigheten ska omedelbart underrätta tillverkaren,

Om godkännandemyndigheten finner att *fordon* eller släpvagnar till *dess*a, eller system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon *som omfattas av ett nationellt typgodkännande*, allvarligt äventyrar trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan, får myndigheten i ett enskilt fall besluta att de inte får registreras, säljas eller tas i bruk.

Ett beslut enligt andra *stycket* gäller i högst sex månader.

Godkännandemyndigheten ska omedelbart underrätta tillverkaren om beslutet och skälen för det. Förordning (2010:791).

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2010:791. Ändringen innebär bland annat att andra och tredje styckena tas bort.

*godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt Europeiska kommissionen om beslutet och skälen för det.*

Förordning (2010:791).

### **3 kap. Typgodkännande**

### **3 kap. Nationellt typgodkännande**

#### 1 §<sup>12</sup>

Ett typgodkännande innebär att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet godkänns i fråga om beskaffenhet och utrustning.

*Av 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) framgår att typgodkännande kan ske i enlighet med EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.*

*Förordning (2015:933).*

Ett *nationellt* typgodkännande innebär att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet godkänns i fråga om beskaffenhet och utrustning.

#### 2 §<sup>13</sup>

*Förfarandet med typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området tillämpas för*

*1. EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon,*

*2. mopeder och motorcyklar,*

*3. jordbruks- och skogsbrukstraktorer, samt*

*4. system, komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon som anges i 1–3. Förordning (2015:933).*

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2015:933. Ändringen innebär bland annat att andra stycket tas bort.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2015:933.

## 3 §

*Förfarandet med ECE-typgodkännande tillämpas för system, komponenter och separata tekniska enheter.*

## 5 §

Frågor om typgodkännande prövas av godkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren.

Frågor om *nationellt* typgodkännande prövas av godkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren.

## 6 §

En ansökan om *EG-typgodkännande* ska avvisas, om en annan ansökan som avser samma typ av fordon, system, komponent eller separata tekniska enhet tidigare *har gjorts i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet*.

En ansökan om *nationellt typgodkännande* ska avvisas, om en annan ansökan som avser samma typ av fordon, system, komponent eller separata tekniska enhet *lämnats in* tidigare.

## 7 §

Innan godkännandemyndigheten beviljar ett typgodkännande, ska den kontrollera att det hos tillverkaren finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den godkända typen.

Innan godkännandemyndigheten beviljar ett *nationellt* typgodkännande, ska den kontrollera att det hos tillverkaren finns tillfredsställande rutiner och metoder som säkerställer en effektiv kontroll av att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den godkända typen.

8 §<sup>14</sup>

*Typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området och ECE-typgodkännande meddelas på grundval av provning som har utförts*

---

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2015:933. Ändringen innebär bland annat att andra stycket tas bort.

av en teknisk tjänst. Förordning (2015:933).

### Villkor för typgodkännande

### Villkor för *nationellt* typgodkännande

#### 11 §

Ett typgodkännande ska meddelas för typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i den tekniska information som tillverkaren har lämnat, och som uppfyller de tillämpliga tekniska kraven. För nationellt typgodkännande av sådana fordon som anges i 4 § 1 a krävs dessutom att de krav som anges i 10 § andra stycket är uppfyllda. För nationellt typgodkännande av sådana fordon som anges i 4 § 2 krävs att de krav som anges i 10 § tredje stycket är uppfyllda.

Ett *nationellt* typgodkännande ska meddelas för typer av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i den tekniska information som tillverkaren har lämnat, och som uppfyller de tillämpliga tekniska kraven. För nationellt typgodkännande av sådana fordon som anges i 4 § 1 a krävs dessutom att de krav som anges i 10 § andra stycket är uppfyllda. För nationellt typgodkännande av sådana fordon som anges i 4 § 2 krävs att de krav som anges i 10 § tredje stycket är uppfyllda.

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

#### 12 §<sup>15</sup>

*Ett EG-typgodkännande får meddelas för system, komponenter och separata tekniska enheter till EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon, eller till mopeder eller motorcyklar, trots att de inte uppfyller de tillämpliga tekniska kraven, under förutsättning att Europeiska kommissionen har lämnat tillstånd till det. En ansökan om sådant tillstånd görs av godkännandemyndigheten.*

---

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2010:791.

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

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

*Förordning (2010:791).*

### 13 §<sup>16</sup>

*Ett typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området får meddelas för jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt för system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana traktorer trots att de inte uppfyller de tillämpliga tekniska kraven, under förutsättning att Europeiska kommissionen har lämnat tillstånd till det. En ansökan om sådant tillstånd görs av godkännandemyndigheten.*

*I avvaktan på kommissionens tillstånd får ett tillfälligt typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området meddelas. Om ett tillfälligt godkännande meddelas, ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål underrätta kommissionen*

---

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2015:933.



*samt godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

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

*Förordning (2015:933).*

#### 14 §<sup>17</sup>

*Utöver vad som anges i 13 § får godkännandemyndigheten i fråga om typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området av jordbruks- och skogsbrukstraktorer i ett enskilt fall besluta om undantag från ett eller flera av de föreskrivna kraven för fordon som tillverkas i små serier.*

*Förordning (2015:933).*

#### 16 §<sup>18</sup>

Även om de tillämpliga tekniska kraven är uppfyllda får ett nationellt typgodkännande, ett typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området eller ett ECE-typgodkännande av EG-motorfordon, släpvagnar till EG-motorfordon eller jordbruks- och skogsbrukstraktorer, eller av system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon inte meddelas, om fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för

Även om de tillämpliga tekniska kraven är uppfyllda får ett nationellt typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter inte meddelas, om fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, miljön, eller folkhälsan. Förordning (2015:933).

---

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2015:933.

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2015:933.

trafiksäkerheten, miljön, eller folkhälsan. Förordning (2015:933).

## 17 §

*Även om de tillämpliga tekniska kraven är uppfyllda får ett EG- eller ECE-typgodkännande av mopeder eller motorcyklar eller av system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon inte meddelas, om fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten.*

18 §<sup>19</sup>

Om en ansökan om typgodkännande beviljas eller avslås eller om ett typgodkännande återkallas ska godkännandemyndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg. Om en ansökan beviljas, ska de begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med anges i intyget.

*Av typgodkännandeintyget ska det framgå om det är fråga om ett typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området, ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande. Om ett tillfälligt typgodkännande har meddelats med stöd av 12 eller 13 §, ska även detta anges i intyget. Detsamma gäller om godkännandemyndigheten har beslutat om undantag med stöd av 14 §. Förordning (2015:933).*

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

19 §<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2015:933. Ändringen innebär bland annat att andra stycket tas bort.

<sup>20</sup> Senaste lydelse 2015:933.

*I fråga om typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området av fordon ska godkännandemyndigheten lämna en kopia av typgodkännandeintyget för varje fordonstyp till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

*Om en ansökan om typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området avslås med stöd av 16 eller 17 §, ska godkännandemyndigheten, utöver vad som anges i första stycket, underrätta godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom EES samt Europeiska kommissionen om beslutet och om skälen för det. Förordning (2015:933).*

20 §

*I fråga om ECE-typgodkännande ska godkännandemyndigheten lämna en kopia av typgodkännandeintyget till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra länder som har anslutit sig till Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon.*

22 §

*När en godkännandemyndighet i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har fattat ett beslut i fråga om ett EG-typgodkännande som har meddelats med*

*stöd av 14 § eller ett svenskt nationellt typgodkännande, ska Transportstyrelsen sända en kopia av det beslutet till tillverkaren.*

#### 24 §<sup>21</sup>

En tillverkare som innehar ett *i Sverige giltigt* typgodkännande för fordon ska utfärda intyg om att fordonet överensstämmer med en typ av fordon som har godkänts. Ett sådant intyg om överensstämmelse ska åtfölja varje fordon, vare sig det är färdigbyggt eller inte, som har tillverkats i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. Intyg om överensstämmelse får dock inte utfärdas för ett fordon som tidigare har tagits upp i ett intyg om överensstämmelse eller typintyg, eller som har godkänts vid en registreringsbesiktning.

*En tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande för komponenter eller separata tekniska enheter till mopeder eller motorcyklar ska utfärda ett intyg om överensstämmelse för varje sådan komponent eller enhet som inte utgör originalutrustning. Ett sådant intyg behöver emellertid inte utfärdas, om tillverkaren enligt vad som föreskrivs i 26 § fäster ett typgodkännandemärke på komponenterna eller de separata tekniska enheterna.*

#### 26 §

En tillverkare som innehar ett typgodkännande ska förse samtliga fordon, system, komponenter och

En tillverkare som innehar ett *nationellt* typgodkännande för fordon ska utfärda intyg om att fordonet överensstämmer med en typ av fordon som har godkänts. Ett sådant intyg om överensstämmelse ska åtfölja varje fordon, vare sig det är färdigbyggt eller inte, som har tillverkats i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. Intyg om överensstämmelse får dock inte utfärdas för ett fordon som tidigare har tagits upp i ett intyg om överensstämmelse eller typintyg, eller som har godkänts vid en registreringsbesiktning.

En tillverkare som innehar ett *nationellt* typgodkännande ska förse samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som

---

<sup>21</sup> Ändringen innebär bland annat att andra stycket tas bort.

separata tekniska enheter som tillverkas i överensstämmelse med en godkänd typ med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt det som är särskilt föreskrivet.

tillverkas i överensstämmelse med en godkänd typ med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt det som är särskilt föreskrivet.

### 27 §

Utöver vad som anges i 2 kap. 5 och 5 a §§ fordonslagen (2002:574) upphör ett typgodkännande av fordon att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen blir obligatoriska.

Utöver vad som anges i 2 kap. 5 och 5 a §§ fordonslagen (2002:574) upphör ett *nationellt* typgodkännande av fordon att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen blir obligatoriska.

Om bestämmelserna i första stycket endast är tillämpliga på en variant eller en version av en fordonstyp, upphör typgodkännandet att gälla bara i fråga om denna variant eller version.

### 28 §

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

Tillverkaren ska även anmäla till godkännandemyndigheten om ett typgodkännande upphör att gälla enligt 2 kap. 5 a § fordonslagen (2002:574) eller enligt 27 §.

Tillverkaren ska även anmäla till godkännandemyndigheten om ett *nationellt* typgodkännande upphör att gälla enligt 2 kap. 5 a § fordonslagen (2002:574) eller enligt 27 §.

### 30 §<sup>22</sup>

*Godkännandemyndigheten ska underrätta var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ett typgodkännande i enlighet med EUrättsakter på området upphör att gälla.*

---

<sup>22</sup> Senaste lydelse 2015:933.

*Förordning (2015:933).*

### 33 §<sup>23</sup>

Följande typgodkännanden som har meddelats av en godkännande-myndighet i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är giltiga i Sverige i samma utsträckning som om godkännandet hade meddelats här.

1. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

2. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG.

3. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

4. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och

Följande typgodkännanden som har meddelats av en godkännande-myndighet i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är giltiga i Sverige i samma utsträckning som om godkännandet hade meddelats här.

1. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

2. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG.

3. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

4. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och

<sup>23</sup> Senaste lydelse 2015:933.

skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

5. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd 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, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

6. EU-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och med stöd av 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.

7. ECE-typgodkännanden.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte tillfälliga typgodkännanden som har meddelats i avvaktan på tillstånd från Europeiska kommissionen att få meddela ett typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området med utnyttjande av teknik eller principer som är oförenliga med bestämmelserna i en eller flera rättsakter.

Bestämmelserna i första stycket 1 och 4 gäller inte EG-typgodkännanden som avser fordon som tillverkas i små serier. Förordning (2015:933).

skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

5. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd 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, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

6. EU-förordningarna.

7. Typgodkännanden enligt den reviderade överenskommelsen av år 1958.

## 8 kap.

### 2 §

Datum  
2019-06-28Dnr/Beteckning  
TSV 2019-3279

En tillverkare av EG-motorfordon eller av släpvagnar till EG-motorfordon ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon med alla uppgifter som krävs för att *denne* ska kunna få

1. ett *EG*-typgodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller
2. tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja.

Av 2 kap. 4 a § fordonslagen (2002:574) framgår att information som inte är allmänt tillgänglig inte behöver lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

#### 5 §

Till böter döms den som uppsåtliga eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift

1. i en ansökan om typgodkännande,
2. i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg,
3. i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning *enligt 3 kap. 26 §, eller*
4. i samband med provning för ett enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning.

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

#### 7 §

En innehavare av ett nationell typgodkännande enligt 3 kap. 4 § 1 a ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon med alla uppgifter som krävs för att *de* ska kunna få

1. ett *EU- eller FN*-typgodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller
2. tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja.

Till böter döms den som uppsåtliga eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift

1. i en ansökan om typgodkännande,
2. i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg,
3. i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning,
4. i samband med provning för ett enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning, *eller*
5. i en ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst.



*Till böter döms den som uppsåtligt eller av oaksamhet bryter mot ett förbud enligt 2 kap. 12 § att sälja eller ta i bruk fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter.*

16 §<sup>24</sup>

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,

2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,

3. om omfattningen av de kontroller som avses i 2 kap. 11 och 12 §§ fordonslagen (2002:574),

4. om utrustning som används vid den kontroll som avses i 2 kap. 10 § fordonslagen,

5. om den utbildning och kompetens som krävs för polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§ fordonslagen,

6. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitets-säkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt sådana verkstäder som anges i 6 kap. 17 §,

7. om certifiering av en besiktningsstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering,

8. om tekniska tjänster,

9. om tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen, denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning,

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,

2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,

3. om omfattningen av de kontroller som avses i 2 kap. 11 och 12 §§ fordonslagen (2002:574),

4. om utrustning som används vid den kontroll som avses i 2 kap. 10 § fordonslagen,

5. om den utbildning och kompetens som krävs för polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§ fordonslagen,

6. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitets-säkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt sådana verkstäder som anges i 6 kap. 17 §,

7. om certifiering av en besiktningsstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering,

8. om tekniska tjänster,

9. om tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen, denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning,

---

<sup>24</sup> Senaste lydelse 2016:1217.

Datum  
2019-06-28Dnr/Beteckning  
TSV 2019-3279

10. om tillverkares tillhandahållande av information,

11. om skyldighet för besiktningsorgan att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen,

12. om avgifter för tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ fordonslagen och ärendehandläggning enligt den lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

13. om besiktningsorganens förande av protokoll och dokumentationsskyldighet i fråga om fordonsbesiktning,

14. om sådan underrättelseskyldighet för besiktningsorgan som avses i 4 kap. 5 § fordonslagen, och

15. om avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och enligt 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.*

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om verkställigheten av fordonslagen, av denna förordning, av *förordningen (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och av förordningen (EU) nr 168/2013 om godkännande och marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.*

10. om tillverkares tillhandahållande av information,

11. om skyldighet för besiktningsorgan att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen,

12. om avgifter för tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ fordonslagen och ärendehandläggning enligt den lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

13. om besiktningsorganens förande av protokoll och dokumentationsskyldighet i fråga om fordonsbesiktning,

14. om sådan underrättelseskyldighet för besiktningsorgan som avses i 4 kap. 5 § fordonslagen, och

15. om avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt *EU-förordningarna samt den reviderade överenskommelsen av år 1958.*

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om verkställigheten av fordonslagen, av denna förordning, av *EU-förordningarna samt den reviderade överenskommelsen av år 1958.*

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att

1. vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får tas i bruk, saluföras eller användas endast om de är märkta enligt styrelsens föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet,
2. förfarandet med nationellt typgodkännande under en övergångsperiod får tillämpas även för andra fordon än sådana som anges i 3 kap. 4 §, och
3. tekniska tjänster får vara etablerade i något land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Förordning (2016:1217).

18 §<sup>25</sup>

<p>Utöver vad som anges i 3 kap. 14 § och 4 kap. 13 § får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om och i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna förordning för</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. ett visst fordon,</li><li>2. en viss fordonstyp,</li><li>3. en viss grupp eller en viss kategori av fordon.</li></ol>	<p>Utöver vad som anges i 4 kap. 13 § får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om och i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna i denna förordning för</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. ett visst fordon,</li><li>2. en viss fordonstyp,</li><li>3. en viss grupp eller en viss kategori av fordon.</li></ol>
---	---

Undantag får föreskrivas eller beslutas om det

1. behövs med hänsyn till fordonets eller fordonens konstruktion eller användning eller är motiverat av något annat särskilt skäl,
2. kan ske utan fara för trafiksäkerheten och inte medför någon väsentlig störning för omgivningen eller någon annan avsevärd olägenhet, samt
3. är förenligt med tillämpliga EU-rättsakter, avtal om ömsesidigt erkännande och reglementen.

Ett undantag enligt första stycket får förenas med villkor.  
Förordning (2010:791).

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 september 2020.
  2. För överträdelser som ägt rum före ikraftträdandet gäller 8 kap. 5 § i den äldre lydelsen.

---

<sup>25</sup> Senaste lydelse 2010:791

## 1 Bakgrund

Typgodkännande är en kontrollform för att säkerställa att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som släpps ut på EU:s inre marknad uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och de tekniska krav som ställs på dem. Den 4 juli 2018 trädde en ramförordning i kraft som, när den börjar tillämpas den 1 september 2020, innebär att EU-typgodkännande av fordon fullt ut kommer att vara reglerat genom EU-förordningar: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858<sup>26</sup> om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (nedan ramförordningen). Fram till den 1 september är ramdirektivet 2007/46<sup>27</sup> tillämpligt för bilar (EG-motorfordon) och släp till dessa. Det är införlivat i svensk lagstiftning genom fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211). Transportstyrelsen har även utfärdat ett antal myndighetsföreskrifter som en del i införlivandet.

I september 2018 fick Transportstyrelsen i uppdrag av Regeringskansliet att analysera vilka författningsändringar som är nödvändiga till följd av att systemet för EU-typgodkännande från och med den 1 september 2020 fullt ut kommer vara reglerat genom EU-förordningar. Eftersom en EU-förordning till alla till alla delar är bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater krävs inget införlivande av ramförordning 2018/858 i nationell lagstiftning. Den gäller direkt enligt sin lydelse och ska tillämpas av domstolar och myndigheter i sin EU-rättsliga form. Därför ligger tyngdpunkten i detta uppdrag på att identifiera sådant som är reglerat i såväl nationell fordonslagstiftning som i ramförordningen och göra ändringar i den svenska lagstiftningen i syfte att undvika dubbelreglering. För att ramförordningen ska få avsedd verkan är det även nödvändigt att i vissa delar komplettera den med nationell rätt där det ges utrymme för det.

### 1.1 Godkännande av fordon

Inom fordonsområdet har sedan 1990-talet en omfattande harmonisering skett när det gäller förfarandet för typgodkännande av fordon avsedda för

---

<sup>26</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (Text av betydelse för EES).

<sup>27</sup> 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 (Text av betydelse för EES).

färd på väg. Ett flertal direktiv<sup>28</sup> har beslutats, vilket medfört att den inre marknaden har blivit verklighet inte bara när det gäller personbilar utan även för lastbilar, bussar, släpvagnar, traktorer, motorcyklar och mopeder samt för motorer till mobila maskiner. EU-typgodkännanden har gått mot att regleras genom förordningar i stället för direktiv för att tillämpningen ska bli så direkt och harmoniserad som möjligt. Dessutom kräver förordningar inget införlivande i medlemsstaternas nationella lagstiftning. Avsikten är att ge så bra förutsättningar som möjligt för den inre marknadens funktion genom tydlighet för ekonomiska aktörer och att konsumenter får så säkra och miljövänliga fordon som möjligt.

Sverige anslöt sig den 20 juni 1959 till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande och har sedan dess kunnat utfärda svenska typgodkännanden utifrån överenskommelsen och de reglementen som är kopplade till den. Sedan det svenska anslutandet har överenskommelsen genom samråd mellan alla kontraktsslutande parter reviderats vid tre tillfällen, senast den 14 september 2017. I och med denna tredje revidering innehåller överenskommelsen alla de administrativa bestämmelser som är väsentliga för hanteringen av typgodkännanden. Därför är det lämpligt att den nationella lagstiftningen ändras så att den kompletterar överenskommelsen på samma sätt som föreslås för de berörda EU-förordningarna.

I fordonslagen (2002:574) framgår att typgodkännande kan meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, se 2 kap 2§. Enligt den paragrafen kan typgodkännande ske på något av följande sätt:

- i enlighet med EU-rättsakter på området
- i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenade nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande)
- som nationellt typgodkännande.

---

<sup>28</sup> 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.

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 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.

Detta innebär att typgodkännandet kan vara något av följande:

- internationellt, det vill säga beviljat i enlighet med ett EU-direktiv (EG-typgodkännande) eller ECE-reglementen (ECE-typgodkännande)
- nationellt, det vill säga beviljat i enlighet med nationella författningar och föreskrifter.

I ramdirektiv 2007/46<sup>29</sup> beskrivs att EG-typgodkännande är ett förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i ramdirektivet och i de tillämpliga sändirektiven/särförordningarna. De tekniska och administrativa kraven för EG-typgodkännande är harmoniserade och fordonen har fri rörlighet inom EU. Alla medlemsstater är därmed skyldiga att acceptera dessa typgodkännanden på sitt territorium, utan att ställa ytterligare krav.

Nationellt typgodkännande är ett förfarande för typgodkännande som fastställs i en medlemsstats nationella lagstiftning. Godkännandet gäller endast på den aktuella medlemsstatens territorium.

I fordonslagen framgår att typgodkännande även kan 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. Detta benämns etappvist typgodkännande.

Godkännandemyndighet är den myndighet, eller de myndigheter, i en medlemsstat som har behörighet att handlägga samtliga led i förfarandet för typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Godkännandemyndigheten har även behörighet att

- utfärda och, i förekommande fall, återkalla intyg om godkännande
- fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater
- utse de tekniska tjänsterna
- se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse, se artikel 3 i direktiv 2007/46/EG.

---

<sup>29</sup> 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.

I Sverige är det Transportstyrelsen som är godkännandemyndighet, se 1 kap. 8 § fordonsförordningen.

## 1.2 Tekniska tjänster

En teknisk tjänst är en organisation eller ett organ som utses av en medlemsstats godkännandemyndighet. Den utför provning och inspektion för godkännandemyndighetens räkning, se direktiv 2007/46 och fordonsförordningen (2009:211).

Frågor om typgodkännande prövas av *godkännandemyndigheten* efter ansökan av tillverkaren. EG-typgodkännande meddelas utifrån den provning som har utförts av en *teknisk tjänst*. Transportstyrelsen är den myndighet som utser 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 sökande etablerad i Sverige om att utses till organ, som ska anmälas som teknisk tjänst, göra en bedömning av om sökanden har den kompetens som behövs för den uppgift som anmälan avser och i övrigt är lämplig för uppgiften.

## 1.3 Marknadskontroll

Marknadskontroll har sedan 2008 reglerats på gemenskapsnivå genom förordningen (EG) nr 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll, vilken är en del av det så kallade varupaketet. Förordningen innehåller ett övergripande ramverk med huvudsakligen regler om ackreditering och marknadskontroll. Den utgör även ett komplement till den EU-harmoniserade produktsäkerhetslagstiftningen.

Syftet med de gemensamma reglerna om marknadskontroll är främst att se till att kontroll bedrivs på ett likvärdigt sätt i medlemsstaterna och därigenom säkerställa att produkter som omfattas av den fria rörligheten för varor inom EU uppfyller krav som tillgodoser en hög skyddsnivå för allmänna intressen, till exempel hälsa och säkerhet. Samtidigt ska det säkerställas att den fria rörligheten för varor inte begränsas mer än vad som tillåts enligt harmoniserad gemenskapslagstiftning eller annan relevant gemenskapslagstiftning.

I och med att förordning (EG) nr 765/2008 gäller alla produkter omfattar den även fordon men är enbart tillämplig om det inte finns några särskilda bestämmelser med samma syfte, av samma natur eller med samma verkan i annan, befintlig eller framtida, harmoniserad gemenskapslagstiftning.

Kriterier för marknadskontroll har införts för fordonsområdet genom de EU-förordningar som är tillämpliga redan i dag. Direktiv 2007/46 innehåller inga närmare bestämmelser om marknadskontroll, och därmed finns inga specifika bestämmelser för bilar och släp till bilar i den svenska

fordonslagstiftningen i dag. Det innebär att den marknadskontroll som görs är baserad på de allmänna bestämmelserna för varor som regleras i förordning 765/2008. I och med ramförordningen 2018/858 tillkommer det närmare bestämmelser om marknadskontroll av bilar och släp till bilar och om medlemsstaternas åtaganden kring detta förfarande.

Det är Transportstyrelsen som är marknadskontrollmyndighet för fordonsområdet, lekfordon exkluderade, se 1 kap. 8–10 §§ fordonsförordningen (2009:211).

## 2 Den nya ramförordningen 2018/858

Europaparlamentets och rådets förordning 2018/858<sup>30</sup> trädde i kraft den 4 juli 2018. I förordningen fastställs

- administrativa bestämmelser och tekniska krav för typgodkännande och utsläppande på marknaden av alla nya fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, som avses i artikel 2.1 i förordningen samt för enskilda fordonsgodkännanden
- krav för marknadskontroll av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande samt krav för marknadskontroll av delar och utrustning för sådana fordon<sup>31</sup>.

Förordningen tillämpas på

- motorfordon i kategori M; motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för befördan av passagerare och deras bagage
- motorfordon i kategori N; motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för godsbefördan
- släpfordon i kategori O, som är avsedda att framföras på allmän väg, inbegripet sådana som konstruerats och tillverkats i en eller flera etapper
- system, komponenter och separata tekniska enheter, samt på delar och utrustning, som konstruerats och tillverkats för fordon i kategori M och N och släpfordon till sådana fordon.

Ramförordning 2018/858 innehåller även ett antal skyldigheter för medlemsstaterna. De ska inrätta eller utnämna sina egna godkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter, och de ska anmäla inrättande och

---

<sup>30</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

<sup>31</sup> Artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning 2018/858.



utnämning av dessa myndigheter till kommissionen. Förordningen innebär att medlemsstaterna är skyldiga att endast tillåta utsläppande på marknaden, registrering eller ibruktagande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter om kraven i förordningen är uppfyllda. Även det omvända gäller: att medlemsstaterna inte får förbjuda eller hindra produkter som uppfyller kraven. Vidare är medlemsstaterna skyldiga att utföra marknadskontroll för förordningens tillämpningsområde. Skyldigheter för godkännandemyndigheterna, marknadskontrollmyndigheterna och de ekonomiska aktörerna följer även av förordningen för dess tillämpningsområde.

## 2.1 Godkännandemyndighet

Enligt artikel 6 i ramförordning 2018/858 ska medlemsstaterna inrätta eller utnämna de godkännandemyndigheter som är behöriga att hantera godkännanden. Enligt artikel 3 är en godkännandemyndighet följande:

Myndighet eller myndigheter i en medlemsstat som har behörighet att handlägga samtliga led i förfarandet för typgodkännande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter eller i ett enskilt fordonsgodkännande, tillståndsförfarandet för delar och utrustning, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller avslå ansökan om intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utse de tekniska tjänsterna och säkerställa att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse.

Godkännandemyndigheterna ska endast godkänna fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller ramförordning 2018/858, se artikel 7. De ska även ge marknadskontrollmyndigheterna tillgång till nödvändig information om typgodkännande av de fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som är föremål för överensstämmelsekontroller för att marknadskontrollmyndigheterna ska kunna utföra kontroller.

## 2.2 Marknadskontrollmyndighet

Enligt artikel 6 i ramförordning 2018/858 ska medlemsstaterna inrätta eller utnämna marknadskontrollmyndigheter.

Marknadskontrollmyndigheterna ska regelbundet genomföra kontroller i syfte att säkerställa att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter överensstämmer med de tillämpliga kraven.

## 2.3 Ekonomiska aktörer

I samband med att marknadskontroll blir en del av godkännanderegleringen för EG-motorfordon införs skyldigheter och ansvarsfördelning för de

ekonomiska aktörer som är en del av leveranskedjan för förordningens tillämpningsområde. De ekonomiska aktörerna är tillverkare, tillverkarens representant, importörer samt distributörer.

#### **2.4 Tekniska tjänster**

De tekniska tjänsterna är centrala aktörer för typgodkännandeprocessen eftersom typgodkännande bland annat ska baseras på provningar som utförts av dessa. De omfattas av krav på bland annat oberoende och opartiskhet och på rätt kompetens för de uppgifter de ska utföra. De måste vara utsedda av en medlemsstat för att deras underlag ska vara giltigt för typgodkännande av den medlemsstaten, och dessutom ska de vara anmälda för ändamålet till kommissionen.

#### **2.5 Sanktioner**

Sanktioner finns med i ramdirektiv 2007/46 och även i de övriga EU-förordningarna som redan är tillämpliga. Enligt artikel 84 i ramförordning 2018/858 ska medlemsstaterna fastställa regler om effektiva, proportionerliga och avskräckande sanktioner för ekonomiska aktörers och tekniska tjänsters överträdelser av ramförordningen samt vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktioner mot tekniska tjänster har inte funnits tidigare.

## 3 Förslag

### 3.1 Hänvisningar till EU:s förordning och reviderad överenskommelse av år 1958

**Förslag:** Hänvisningar till EU-förordning 2018/858 och till den reviderade överenskommelsen av år 1958 ska vara dynamiska, det vill säga avse rättsakten i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen.

**Skäl till förslag:** Hänvisningar till EU:s rättsakter och andra rättsakter kan antingen göras dynamiska eller statiska. En statisk hänvisning innebär att hänvisningen avser en rättsakt i en viss angiven lydelse. En dynamisk hänvisning innebär att hänvisningen avser rättsakten i den vid varje tidpunkt gällande lydelsen. Hänvisningar i fordonslagen och fordonsförordningen bör vara dynamiska för att en ändring i EU-förordningen och den reviderade överenskommelsen av år 1958 ska få omedelbart genomslag i bestämmelserna.

Det EU-harmoniserade typgodkännandesystemet för fordon avsedda att färdas på väg är genom ikraftträdandet av ramförordning 2018/858 enbart reglerat genom EU-förordningar, alltså bindande och direkt tillämpliga i alla medlemsstater. Det föreslås att de EU-förordningar som fordonslagen och fordonsförordningen kompletterar definieras, liksom 2 § avgasreningslagen (2011:318). Dessa rättsakter föreslås definieras i 1 kap. fordonslagen och i den fortsatta lagtexten benämnas med samlingsnamnet "EU-förordningarna". Alla förordningarna är identiska i det som avser de administrativa bestämmelserna för typgodkännandehantering. Definitionen i fordonslagen blir tillämplig även för fordonsförordningen (1 kap. 4 § andra stycket) och i eventuella myndighetsföreskrifter.

Sverige anslöt sig den 20 juni 1959 till den i Genève den 20 mars 1958 avslutade överenskommelsen om antagande av enhetliga regler för typgodkännande av utrustning och delar till motorfordon samt för ömsesidigt erkännande av sådant godkännande. I och med detta etablerades det första nationella regelverket för ändamålet att möjliggöra svenska typgodkännanden utifrån överenskommelsen. Sedan dess har överenskommelsen genom samråd mellan alla kontraktsslutande parter reviderats vid tre tillfällen, senast den 14 september 2017. I och med denna tredje revision innehåller överenskommelsen alla nödvändiga administrativa bestämmelser som är väsentliga för typgodkännandehantering.

Det åtagande som följer av att vara en kontraktsslutande part till den reviderade överenskommelsen av år 1958 innebär en skyldighet att tillämpa bestämmelserna på sitt territorium. Den reviderade överenskommelsen har motsvarande förfarande för typgodkännande som finns i EU-förordningarna. I inledningen av fordonslagen definieras vad som i den fortsatta lagtexten avses med den reviderade överenskommelsen av år 1958.

I och med den tredje revideringen av överenskommelsen förtydligas att de reglementen som är kopplade till överenskommelsen ska refereras till som framtagna av Förenta Nationerna och inte som tidigare av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa. Därför är det lämpligt att i nationell reglering benämna dessa typgodkännanden som FN-typgodkännanden i stället för ECE-typgodkännanden.

Överenskommelsen har i samband med den senaste revideringen även utökats med ett förfarande för godkännande av fordon, och det bör återspeglas i den nationella hänvisningen till överenskommelsens tillämpningsområde. De bestämmelser som införs eller ändras utifrån EU-förordningarnas tillämplighet gäller då även som kompletteringar av den reviderade överenskommelsen av år 1958.

## 3.2 Dubbelreglering

**Förslag:** De bestämmelser i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) som till följd av EU-förordning 2018/858 innebär dubbelreglering ska upphävas eller på annat sätt ändras så att nationell rätt inte omfattar frågor som regleras i EU-förordningen.

### Skäl till förslag:

#### 3.2.1 Genomförande

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

En EU-förordning ska inte och får inte införlivas eller transformeras till nationell rätt, och medlemsstaterna får inte utfärda bestämmelser i sådana frågor som regleras i förordningen. Ändringar i nationell rätt blir därför nödvändiga om den strider mot eller omfattar sådant som regleras i förordningen.

I den inledande bestämmelsen till fordonslagen (1 kap. 1 §) ges information om att fordonslagen innehåller kompletterande bestämmelser till bland annat ramförordning 2018/858. Syftet med detta är att ge läsaren förståelse för att fordonslagen och fordonsförordningen inte kan läsas fristående utan måste läsas och tillämpas tillsammans med bakomliggande EU-förordningar och annan internationell rätt. Nuvarande fordonslag och fordonsförordning bygger bland annat på ett införlivande av ramdirektiv 2007/46<sup>32</sup> som är tillämpligt för bilar (EG-motorfordon) och släp till bilar. I och med ramförordning 2018/858 upphävs ramdirektivet. Med anledning av ramförordningens obligatoriska tillämpning krävs att fordonslagen och fordonsförordningen arbetas om och att de bestämmelser som kommer att finnas reglerade i ramförordningen upphävs.

Det är främst i fordonsförordningen som en stor del av de administrativa bestämmelserna för EU-typgodkännande har införlivats nationellt. Ett exempel är ramdirektivets artikel 20 som hanterar typgodkännanden av ny teknik. Det är ett förfarande som kan användas om det finns hinder i de tekniska reglerna för en funktion eller teknisk lösning. Ett sådant typgodkännande får utfärdas, men kommer ha en begränsad giltighet i avvaktan på att kommissionen fattar ett beslut om dess harmoniserade giltighet eller avslår ansökan. Dessa förfaranden kommer vara reglerade genom EU-förordningarna och därför föreslås att 3 kap. 12 § fordonsförordningen stryks. Detsamma gäller ett flertal nationella bestämmelser som antingen delvis ändras eller stryks mot bakgrund av att de nu regleras i ramförordningen.

### 3.2.2 Nationella typgodkännanden

Det föreslås att 2 kap. 2 a och 2 b §§ fordonslagen (2002:574) hänvisar till att förfaranden och förutsättningar för EU- och FN-typgodkännanden är internationellt reglerade. På liknande sätt föreslås att hänvisa till att fordonslagen innehåller bestämmelser för nationella typgodkännanden, 2 kap. 2 c §. Syftet med de tre hänvisningarna är att tydliggöra att det finns tre sorters typgodkännanden och att informera om var de regleras.

För ändamålet typgodkännande behålls relevanta bestämmelser i fordonslagen och fordonsförordningen för det nationella förfarandet. Ett sådant typgodkännande är per definition (artikel 3.3 i 2018/858) utfärdat utifrån nationella bestämmelser.

Eftersom dagens nationella bestämmelser, som är baserade på direktiv 2007/46, inte skiljer sig nämnvärt från de harmoniserade, blir de föreslagna ändringarna till stor del av redaktionell karaktär och då särskilt genom att

---

<sup>32</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

det refereras till dem som nationella bestämmelser. Befintliga bestämmelser som bedöms nödvändiga för tillämpningen behålls, till exempel definitionen av tillverkare och ansvaret som en tillverkare har som innehavare av ett nationellt typgodkännande. Vidare regleras nationellt några grundläggande delar av typgodkännandeförfarandet. En av typgodkännandesystemets grundpelare är den förtroendebaserade regelefterlevnaden, nämligen produktionsöverensstämelsen. Det innebär att tillverkaren ska ha interna rutiner och metoder som ska garantera att allt den producerar stämmer överens med den godkända typen. Dessa moment är nödvändiga för den nationella hanteringen, och regleringen behöver finnas kvar.

Det finns några skillnader i det nationella typgodkännandesystemet som föranleder revidering. I och med att det nationella typgodkännandeförfarandet enbart är tillämpligt för bilar (EG-motorfordon) och släp till dessa stryks de nationella bestämmelser som rör typgodkännandeförfaranden för jord- och skogsbrukstraktorer samt motorcykel och moped. Dessa är sedan den 1 januari 2016 reglerade genom EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013.

En annan skillnad är att det nationella typgodkännandeförfarandet inte tillämpar etappvisa typgodkännanden av fordon. Ett nationellt typgodkännande av fordon ska vara så beskaffat att fordon enligt detta kan registreras och användas i trafik utan ytterligare produktionsetapper. Bestämmelser om etappvisa typgodkännanden föreslås därför upphävas.

### 3.3 Sanktioner och tillsyn

**Förslag:** Den som på grund av uppsåt eller av oaktsamhet lämnar en oriktig uppgift i en ansökan om att bli utsedd till teknisk tjänst ska dömas till böter. Förelägganden för att EU-förordningarna ska följas får förenas med vite.

**Skäl till förslag:** I EU-förordningarna finns bestämmelser av direktivliknande karaktär som innebär en uppmaning till medlemsstaterna att anta nationella bestämmelser i vissa frågor. En EU-förordning hindrar inte att en medlemsstat inför regler av verkställande karaktär. 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 önskad effekt. Det kan till exempel behöva införas bestämmelser om straff och andra sanktioner i syfte att säkerställa att EU-förordningen får genomslag i Sverige.

Av artikel 84.1 i ramförordning 2018/858 framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för tekniska tjänsters överträdelse av förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. EU-förordning 167/2013 har motsvarande bestämmelser i artikel 72, EU-förordning 168/2013 i artikel 76 och EU-förordning 1628/2016 i artikel 57.

De bestämmelser om sanktioner som är nödvändiga för att EU:s förordning ska få genomslag i nationell rätt ska införas i fordonslagen och fordonsförordningen. I artikel 84.2 i ramförordning 2018/858 anges att de typer av överträdelser av ekonomiska aktörer och tekniska tjänster som ska beläggas med sanktioner åtminstone ska vara

- lämnande av falska uppgifter under godkännandeförfarandet eller korrigerande eller begränsande åtgärder som åläggs i enlighet med kapitel XI
- förfalskning av provningsresultat för typgodkännande eller marknads kontroll
- undanhållande av uppgifter eller tekniska specifikationer som kan leda till återkallelse av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter eller till att EU-typgodkännandintyg återkallas eller inte utfärdas
- de tekniska tjänsternas bristande överensstämmelse med de krav som ligger till grund för att de utsågs.

Utöver detta ska de typer av överträdelser av ekonomiska aktörer som också är belagda med sanktioner vara åtminstone följande (artikel 84.3):

- vägran att ge tillgång till information
- tillhandahållande av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enhet på marknaden vilka omfattas av kraven på godkännande, utan något sådant godkännande eller med förfalskade handlingar, intyg om överensstämmelse, obligatoriska skyltar eller godkännandemärken i denna avsikt.

En ekonomisk aktör definieras i ramförordningen 2018/858 som en tillverkare, tillverkarombudet, importören eller distributören.

Enligt ramförordningen ska medlemsstaterna införa sanktioner åtminstone för de överträdelser som anges i artikel 84.2 och 84.3. Detta innebär att det ges visst utrymme att bestämma åtgärder och sanktioner för andra överträdelser än de uppräknade. I fordonsförordningen finns det i dag straffbestämmelser för lämnande av oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, i intyg om överensstämmelse eller ett typintyg, i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning enligt 3 kap. 26 §

fordonsförordningen, eller i samband med provning för ett enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning.

För teknisk tjänst görs bedömningen att det behöver införas nationella regler om sanktioner i syfte att uppfylla ramförordningens krav. Därför föreslås att 8 kap. 5 § fordonsförordningen utvidgas till att omfatta lämnande av oriktig uppgift i en ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst. Ekonomiska aktörer omfattas av överträdelserna i nuvarande bestämmelse. Någon ytterligare reglering för straff i 8 kap. 5 § fordonsförordningen behövs inte för att uppfylla ramförordningens minimikrav.

Eftersom 3 kap. 26 § fordonsförordningen enligt förslaget endast omfattar tillverkare som innehar ett nationellt typgodkännande föreslås att hänvisningen till 3 kap. 26 § stryks i 8 kap. 5 § 3. Detta innebär att bestämmelsen om typgodkännandemärkning omfattar alla tre typgodkännandeförfarandena.

Utöver detta finns krav i ramförordningen som rör den tekniska tjänstens oberoende, se artikel 69. Det gäller krav som objektivitet och opartiskhet. Som framgår av artikel 84 ska medlemsstaten fastställa regler om sanktioner för tekniska tjänsters överträdelse av ramförordningen. Detta inkluderar fastställande av regler om lämpliga administrativa sanktioner. Transportstyrelsen har i dag befogenhet att utöva tillsyn över att fordonslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen efterlevs, se 5 kap. 3 b § tredje stycket fordonslagen. I detta ligger också att utöva tillsyn i den omfattning som framgår av EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013 som kompletteras av fordonslagen, se 1 kap. 1 § tredje stycket fordonslagen. För detta får Transportstyrelsen meddela de förelägganden som behövs. Ett föreläggande får förenas med vite. I syfte att förtydliga att den tillsyn som Transportstyrelsen får bedriva även omfattar EU-förordningarna läggs detta till i den aktuella bestämmelsen i fordonslagen.

Transportstyrelsens tillsynsansvar enligt 5 kap. 3 b § fordonslagen innebär att en teknisk tjänst som inte uppfyller kraven på till exempel oberoende kan föreläggas vid vite att vidta rättelse. Det är dock inte Transportstyrelsen som har rätt att döma ut vitet, utan det görs av allmän förvaltningsdomstol efter ansökan av Transportstyrelsen. Ett vite omfattas av begreppet straff i den mening som avses i Europakonventionen, se till exempel prop. 2012:13/143 s 69. Detta innebär att reglerna om förbud mot dubbelbestraffning även omfattar viten.

I 8 kap. 12 § fordonsförordningen anges att ansvar enligt fordonsförordningen inte inträder om straff kan dömas ut enligt brottsbalkens bestämmelser, till exempel för förfalskningsbrott. Mot bakgrund av detta och med



beaktande av de bestämmelser om straff och vite som finns i fordonslagstiftningen, bedömer Transportstyrelsen att det saknas skäl att införa ytterligare bestämmelser om sanktioner.

Regeringens bemyndigande att föreskriva om böter framgår av 5 kap. 1 § andra stycket fordonslagen och av de bemyndiganden som anges i 5 kap. 8 §.

### 3.4 Tekniska tjänster

**Förslag:** De kompletterande bestämmelser som behövs för att genomföra reglerna om tekniska tjänster i ramförordning 2018/858 kräver inte några ytterligare lagstiftningsåtgärder utan kan tas om hand inom gällande rätt.

**Skäl till förslag:** Ramförordningen 2018/858 anger att typgodkännandemyndigheten får besluta att bedömningen och övervakningen av tekniska tjänster ska utföras av ett nationellt ackrediteringsorgan (artikel 67.1). Av 7 kap. 3 § fordonsförordningen framgår att en teknisk tjänst som är etablerad i Sverige ska vara ackrediterad enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 och lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. En teknisk tjänst som är etablerad i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska i stället uppfylla något av kraven i tredje eller fjärde stycket samma bestämmelse.

Skrivningen i artikel 67.1 om att typgodkännandemyndigheten får besluta att bedömningen och övervakningen ska utföras av ett nationellt ackrediteringsorgan kan ses som ett bemyndigande till godkännandemyndigheten att föreskriva om kravet på ackreditering. Eftersom ramförordningen 2018/858 inte entydigt pekar på att förfarandet för ackreditering ska vara tillämpligt, bedömer Transportstyrelsen att 7 kap. fordonsförordningen ska anses vara en kompletterande bestämmelse för hantering av tekniska tjänster. Detta oavsett vilken förordning som åsyftas i en ansökan om utseende till teknisk tjänst för den svenska godkännandemyndigheten. Som utgångspunkt har medlemsstaten rätt att välja medel för genomförande av en rättsakt, så länge som syftet med regeln säkerställs. Därför föreslås inga ändringar av bestämmelserna i 7 kap. rörande utseende och anmälan av teknisk tjänst.

Mot bakgrund av detta anser Transportstyrelsen att det inte krävs någon ytterligare lagstiftning för kravet på ackreditering. Bestämmelserna anses även komplettera förutsättningarna för utseende av tekniska tjänster i den reviderade överenskommelsen av år 1958.

## **4 Anmälan genom tjänstedirektivet och tekniska föreskrifter**

Inom EU har olika anmälningsförfaranden inrättats för nationella författningsförslag. Syftet med förfarandena är att i ett tidigt skede kunna granska regler som enligt EU-rätten kan utgöra otillåtna hinder för den fria rörligheten för varor eller tjänster.

När nya nationella tekniska föreskrifter och regler för e-tjänster tas fram inom EU ska de anmälas till Europeiska kommissionen. Anmälningsplikten framgår av direktiv 2015/1535/EU. Vad som avses med tekniska föreskrifter framgår av artikel 1.1 (f) i direktivet. Tekniska föreskrifter utgörs av faktiskt eller rättsligt tvingande krav som innehåller tekniska specifikationer eller andra livscykelrelaterade bestämmelser. Detta omfattar alltså lagar, förordningar och myndigheters föreskrifter.

Skyldigheten att anmäla förslag till tekniska föreskrifter omfattar inte föreskrifter som endast genomför en bindande rättsakt från EU. Anmälningskyldigheten gäller däremot om föreskrifterna skiljer sig från eller går utöver vad som gäller enligt rättsakten.

De författningsändringar som föreslås innebär ett genomförande av ramförordning 2018/858. De kompletterande bestämmelserna som föreslås till ramförordningen rör straff och att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter i en ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst ska dömas till böter. Transportstyrelsen bedömer att förslaget inte innehåller några anmälningspliktiga tekniska krav på produkter enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, som hänvisar till tjänstedirektivets (2006/123/EG) artiklar 15.7 och 39.5, följer att nya krav på tjänsteleverantörer ska anmälas till kommissionen. Anmälan enligt tjänstedirektivet är, till skillnad från vad som gäller anmälan av tekniska regler, inte en förutsättning för att reglerna ska gälla. Som huvudregel gäller att tjänstedirektivet omfattar alla tjänster som inte uttryckligen är undantagna. Av artikel 1.5 i tjänstedirektivet anges att direktivet som huvudregel inte påverkar medlemsstaternas straffrättsliga bestämmelser. Den föreslagna straffrättsliga bestämmelsen rörande ansökan att utses som teknisk tjänst påverkar inte tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet. Utöver detta syftar de föreslagna bestämmelserna till att genomföra EU-förordningen.

Mot bakgrund av vad som framförts ovan bedöms att förslaget inte är anmälningspliktigt enligt tjänstedirektivet.

## 5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** De föreslagna ändringarna i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) ska träda i kraft den 1 september 2020.

Ingripanden enligt den föreslagna kompletterande bestämmelsen om straff i 8 kap. 5 § fordonsförordningen ska inte få ske för överträdelser som har ägt rum före ikraftträdandet.

**Skäl till förslag:** Ramförordningen 2018/858 träder i kraft den 1 september 2020. Från och med den 5 juli 2020 får dock nationella myndigheter, efter 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 fordonet uppfyller kraven i förordningen. De föreslagna ändringarna av fordonslagen och fordonsförordningen föreslås träda i kraft den 1 september. Detta mot bakgrund av att ramförordningen 2018/858 ska tillämpas inom Unionen från det datumet. Att godkännandemyndigheten inte kan vägra utfärda godkännanden från 5 juli 2020 föranleder inte att nationell lagstiftning behöver harmonisera med detta. Tvärtom behöver nationell lagstiftning vara gällande i sin nuvarande form fram till den obligatoriska tillämpningen av ramförordningen 2018/858 då tillverkare mellan 5 juli 2020 och 1 september 2020 kan välja att godkänna utifrån förutsättningarna införda i nationell lagstiftning genom 2007/46 fram till 1 september.

I 2 kap. 10 § regeringsformen finns ett förbud mot retroaktiv strafflagstiftning. Ingripanden bör alltså inte få beslutas för överträdelser som har ägt rum före förordningens ikraftträdande. Detta bör anges i övergångsbestämmelsen till fordonsförordningen.

## 6 Konsekvenser

Den 1 september 2020 börjar ramförordningen 2018/858 tillämpas. Detta innebär att EU-typgodkännandeförfarandet i sin helhet regleras genom EU-förordningar. Ramförordningen gäller direkt enligt sin lydelse och ska tillämpas av domstolar och myndigheter i sin EU-rättsliga form. En EU-förordning ska inte och får inte införlivas i nationell rätt.

I dag regleras EU-typgodkännandeförfarandet för bilar (EG-motorfordon) och släp till bilar genom ramdirektiv 2007/46<sup>33</sup>. Ramdirektivet är införlivat i svensk lagstiftning genom fordonslagen (2002:524) och fordonsförordningen (2009:211). Ramdirektivet upphävs den 1 september 2020 i och med att ramförordningen börjar tillämpas.

Det finns bestämmelser i den svenska fordonslagstiftningen som till följd av ramförordningen innebär dubbelreglering. Detta medför att den svenska fordonslagstiftningen måste ses över och ändringar genomföras innan ramförordningen börjar tillämpas.

För att en EU-förordning ska få avsedd verkan är det även nödvändigt att komplettera med nationell rätt där förordningen ger utrymme för det. Medlemsstaterna är skyldiga att se till att det finns bestämmelser som gör att en EU-förordning får genomslag i nationell rätt och kan tillämpas i praktiken. Det kan exempelvis behöva införas bestämmelser om straff och andra sanktioner. Av artikel 84 i ramförordningen 2018/858 framgår att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för tekniska tjänsters överträdelse av ramförordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas.

## 6.1 Vad ska uppnås?

Målet är att ramförordningen ska få genomslag i svensk lagstiftning. Ramförordningen förutsätter att medlemsstaten har relevanta nationella bestämmelser om sanktioner. Målet är även att skapa en tydlighet i det regelverk som rör typgodkännandeförfarandet genom att upphäva eller på annat sätt ändra bestämmelser i fordonslagen och fordonsförordningen som till följd av ramförordningen innebär dubbelreglering. När det gäller typgodkännandeförfarandet ska svensk fordonslagstiftning innehålla bestämmelser som antingen kompletterar EU-förordningarna eller reglerar nationella förfaranden. Genom förslaget tillgodoses ramförordningens krav på kompletterande nationella bestämmelser.

## 6.2 Vilka möjliga lösningar finns?

I detta avsnitt beskrivs ett nollalternativ och regleringsförslaget.

### 6.2.1 Nollalternativ - vad händer om ingenting görs?

Nollalternativet innebär att inga ändringar görs i den svenska fordonslagstiftningen. Det skulle leda till att det finns bestämmelser i fordonslagen och fordonsförordningen som även finns reglerade i ramförordningen, det vill säga dubbelreglering. Detta medför risk för otydlig reglering kring

---

<sup>33</sup> 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.

frågorna som rör typgodkännande. Nationella bestämmelser får inte strida mot eller omfatta ramförordningen, och därför blir ändringar i nationell rätt nödvändiga.

Enligt ramförordningen ska medlemsstaterna bland annat fastställa regler om sanktioner för tekniska tjänsters överträdelser av ramförordningen. Detta innebär att nya bestämmelser måste införas i svensk fordonslagstiftning.

Om Sverige avstår från att göra nödvändiga ändringar och införa nödvändiga bestämmelser i nationell lagstiftning uppfylls inte ramförordningens krav. Transportstyrelsen bedömer därmed att nollalternativet inte är en möjlig lösning.

### 6.2.2 Förslag som innebär reglering

Regleringsförslaget medför flera regeländringar i fordonslagen (2002:524) och fordonsförordningen (2009:211). Sammanfattningsvis föreslås följande:

1. Delar av fordonslagen och fordonsförordningen upphävs, eller ändras på annat sätt, så att dubbelreglering undviks. Ändringar görs även för att tydliggöra att svensk fordonslagstiftning innehåller bestämmelser som antingen kompletterar EU-förordningarna eller reglerar nationella förfaranden.
2. Nationella regler om sanktioner för tekniska tjänsters överträdelser av ramförordningen fastställs. Reglerna om sanktioner för tekniska tjänsters överträdelser av ramförordningen införs i fordonsförordningen, och i fordonslagen förtydligas att tillsynsmyndighetens tillsyn och förelägganden omfattar EU-förordningarna.

#### *Dubbelreglering*

Transportstyrelsen föreslår att de bestämmelser i fordonslagen och fordonsförordningen som till följd av ramförordningen innebär dubbelreglering upphävs, eller ändras på annat sätt, så att nationell rätt inte omfattar frågor som regleras i en EU-förordning. Det är nödvändigt att göra ändringar i den svenska fordonslagstiftningen för att tydliggöra att den innehåller bestämmelser som antingen kompletterar EU-förordningarna eller reglerar nationella förfaranden för typgodkännanden.

#### *Sanktionsbestämmelser och tillsyn*

I syfte att uppfylla EU-förordningens krav bedömer Transportstyrelsen att det för tekniska tjänster finns ett behov att införa nationella regler om sanktioner. Transportstyrelsen föreslår därför att 8 kap. 5 § fordonsförordningen utvidgas till att även omfatta lämnande av oriktig uppgift i en ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst.

I 8 kap. 5 § första stycket fordonsförordningen finns i dag följande straffbestämmelser:

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

1. i en ansökan om typgodkännande,
2. i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg,
3. i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning enligt 3 kap. 26 §, eller
4. i samband med provning för ett enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning.

Regleringsförslaget innebär därmed att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift i en ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst döms till böter.

I ramförordningen finns även krav som rör den tekniska tjänstens oberoende. Transportstyrelsen har i dag befogenheter att utöva tillsyn över att fordonslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen efterlevs. Transportstyrelsen får meddela de förelägganden som behövs och de kan förenas med vite. Det föreslås att det förtydligas i fordonslagen att den tillsyn som Transportstyrelsen får bedriva även omfattar EU-förordningarna. Ändringar görs i fordonslagen 5 kap. 3 b § andra stycket. Införandet av sanktioner bidrar till att ramförordningens och våra nationella regler som rör typgodkännandeförfarandet respekteras och efterlevs.

Förslaget uppfyller ramförordningens krav att sanktionerna ska vara avskräckande, proportionerliga och effektiva.

### **6.3 Vilka blir konsekvenserna av regleringsförslaget?**

I detta avsnitt beskrivs de konsekvenser som regleringsförslaget medför.

Bestämmelserna i ramförordningen är, som anförts tidigare, bindande och direkt tillämpliga. De konsekvenser för det harmoniserade EU-typgodkännandeförfarandet som följer av det beskrivs inte i denna promemoria. De lag- och förordningsändringar som föreslås syftar till att komplettera ramförordningens bestämmelser så att den kan få genomslag i Sverige. På detta sätt tillgodoses ramförordningens krav på kompletterande reglering i nationell rätt. Sammantaget bedöms därför att de ändringar som föreslås i denna promemoria endast kommer att medföra mindre omfattande konsekvenser för berörda aktörer.

#### **6.3.1 Företag**

Regleringsförslaget kan få konsekvenser för tekniska tjänster och tillverkare inom fordonsindustrin, men de kommer att vara begränsade.

Regleringsförslaget medför ändringar i fordonslagen och fordonsförordningen som syftar till att undvika dubbelreglering och tydliggöra att svensk

fordonslagstiftning innehåller bestämmelser som antingen kompletterar EU-förordningarna eller reglerar nationella förfaranden för typgodkännanden. Dessa ändringar gör att det blir tydligt för företagen (tekniska tjänster och tillverkare inom fordonsindustrin) vilka regler som gäller för typgodkännandeförfarandet. I fordonslagen förtydligas exempelvis att de bestämmelser som följer av 2 kap. endast är tillämpliga för nationella typgodkännanden. Denna ändring gör det tydligare för de aktörer som berörs av regleringen, till exempel tillverkare inom fordonsindustrin som ansöker om typgodkännande.

I ramförordning 2018/858 framgår att korrekt fungerande tekniska tjänster är en förutsättning för att säkerställa ett starkt skydd av hälsa, säkerhet och miljö och för att slå vakt om allmänhetens förtroende för systemet. Regleringsförslaget innebär att nationella regler om sanktioner för tekniska tjänster införs. Detta bör bidra till att säkerställa att de tekniska tjänsterna följer regelverket och att de agerar korrekt. Att säkerställa att de tekniska tjänster som är aktiva på marknaden följer regelverket kan bidra till en sund konkurrens på lika villkor. På detta sätt bör förslaget medföra positiva effekter för de tekniska tjänster som följer regelverket.

Sammantaget bedöms att regleringsförslaget kan bidra till att höja kvaliteten på de tekniska tjänsterna, vilket i sin tur kan bidra till ett ökat förtroende för branschen.

### 6.3.2 Medborgare

Regleringsalternativet bedöms inte få några konsekvenser av betydelse för medborgarna.

### 6.3.3 Staten, regioner och kommuner

Det är Transportstyrelsen som är godkännandemyndighet och tar emot ansökningar om typgodkännande samt utser tekniska tjänster. De ändringar som föreslås innebär att det blir tydligt för berörda aktörer vilka regler som gäller för typgodkännandeförfarandet.

Regleringsförslaget bedöms inte få några konsekvenser för statens finanser. Typgodkännandesystemet i Sverige har alltid varit avgiftsfinansierat enligt principen att branschen ska bära sina egna kostnader. Genomförandet av 2018/858 innebär inga ändringar som rör detta.

Vidare bedöms att det inte kommer att bli någon ytterligare belastning på svenskt rättsväsende med anledning av sanktionerna i 8 kap. 5 § fordonsförordningen.

### 6.3.4 Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Den föreslagna regleringen bidrar till en fortsatt fungerande fordonsindustri och till att nya fordon som släpps ut på marknaden uppfyller de harmoniserade kraven, vars avsikt är att erbjuda konsumenter så säkra och miljövänliga fordon som möjligt.

Funktionsmålet och hänsynsmålet påverkas inte av den föreslagna regleringen.

## 7 Författningskommentar

### 7.1 Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### Innehåll och tillämpningsområde

#### 1 §

I den inledande paragrafen till fordonslagen finns bestämmelser om lagens innehåll samt information om att lagen kompletterar EU-rättsakter och den reviderade överenskommelsen av år 1958. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 1 kap. 1 §, men med tillägget i *tredje stycket* att det i fordonslagen finns bestämmelser som kompletterar följande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG
- Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas överenskommelse av den 20 mars 1958 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 typgodkännanden utfärdade på grundval av dessa föreskrifter.

Avseende den reviderade överenskommelsen av år 1958 innebär åtagandet som följer av att vara en kontraktsslutande part en skyldighet att tillämpa bestämmelserna på sitt territorium.



I *tredje stycket* förs en punktlista in med de rättsakter som kompletterar fordonslagen.

### **2 b §**

Bestämmelsen återfinns i dag i 2 kap. 2 § tredje stycket fordonslagen.

### **Definitioner**

### **3 §**

I paragrafen återfinns definitioner och vad som i den fortsatta lagtexten avses med uttrycken. Bestämmelsen ändras på så sätt att definitionen av tillverkare begränsas till att omfatta den nationella typgodkännandeprocessen. För övriga typgodkännandeprocesser definieras tillverkare i EU-förordningarna 2018/858, 167/2013, 168 2013 och 1628/2016.

### **3 a §**

Bestämmelsen är ny och definierar vad som i fordonslagen avses med EU-förordningarna.

### **3 b §**

Bestämmelsen är ny och definierar vad som i fordonslagen avses med reviderad överenskommelse av år 1958. Som kontraktsslutande part är det Sveriges skyldighet att tillämpa bestämmelserna i den reviderade överenskommelsen av år 1958.

## **2 kap. Kontrollformer**

### **Typgodkännande**

### **2 §**

I paragrafen ges information om typgodkännanden. Det finns tre typer av godkännanden: EU-typgodkännanden, FN-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

*Första stycket* ändras med anledning av att de tillämpliga EU-rättsakterna enbart är i form av förordningar. Definitionerna i 1 kap. 3 a och 3 b §§ används.

### **2 a §**

Bestämmelsen är ny och ger information om att det i fordonslagen finns kompletterande bestämmelser till EU-förordningarna. Förfarandet för EU-typgodkännanden är i sin helhet reglerat i EU-förordningar och i de delegerade förordningar eller i genomförandeförordningar som EU-kommissionen getts bemyndigande att ta fram.

**2 b §**

Bestämmelsen är ny och informerar om att det i den reviderade överenskommelsen från år 1958 finns kompletterande bestämmelser om FN-typgodkännande.

**2 c §**

Bestämmelsen är ny och informerar om att det i fordonslagen finns bestämmelser om nationellt typgodkännande.

**4 §**

Paragrafen reglerar en tillverkares ansvar gentemot typgodkännandemyndigheten. Bestämmelsen ändras så att den begränsas till att omfatta endast nationella typgodkännanden. EU-typgodkännanden och FN-typgodkännanden regleras i EU-rättsakter respektive den reviderade överenskommelsen från 1958. Den nationella typgodkännandeprocessen hanteras i den nationella fordonslagstiftningen.

**4 a §**

Bestämmelsen innebär ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillverkares informationsskyldighet. Bestämmelsen ändras så att den begränsas till att omfatta nationella typgodkännanden. Vidare ändras punkten 1 till att även omfatta FN-typgodkännanden.

I paragrafen görs även språkliga justeringar.

**5 §**

Paragrafen reglerar när ett typgodkännande kan återkallas av godkännandemyndigheten. Bestämmelsen begränsas till att enbart omfatta nationella typgodkännanden.

**5 a §**

I bestämmelsen regleras när ett typgodkännande, utöver vad som anges i 5 §, upphör att gälla. Bestämmelsen ändras till att enbart omfatta nationella typgodkännanden.

**5 kap. Övriga bestämmelser****Tillsyn****3 b §**

I bestämmelsens *första stycke* anges att regeringen bestämmer vilken myndighet som ska utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Bestämmelsen förtydligas i *första stycket* med att tillsynen också omfattar efterlevnaden av EU-förordningarna. Ändringen är enbart ett förtydligande och ingen ändring i sak. Med EU-förordningarna avses den nya definitionen som anges i 1 kap. 3 a §.

*Tredje stycket* ändras genom att EU-förordningarna läggs till. Detta innebär ett förtydligande att tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att EU-förordningarna ska efterlevas. Av fjärde stycket framgår att ett sådant föreläggande får förenas med vite. Ett fall när det kan vara aktuellt för Transportstyrelsen att meddela förelägganden är kravet på tekniska tjänster i EU-förordningen 2018/858 artikel 69. Överväganden finns i avsnitt 3.3.

Transportstyrelsen har inte rätt att besluta om utdömande av vite, utan får enligt allmänna bestämmelser ansöka hos allmän förvaltningsdomstol om att vitet ska dömas ut. Allmänna bestämmelser om viten finns i lagen (1985:206) om viten.

## **Bemyndigande**

### **8 §**

Bestämmelsen anger bemyndiganden för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter inom angivet område.

*Tredje stycket 2* förtydligas på så sätt att den enbart omfattar nationella typgodkännanden.

*Tredje stycket 4* och *7* ändras och hänvisar till de nya definitionerna i 1 kap. 3 a och b §§ fordonslagen. Tillägget av den reviderade överenskommelsen av år 1958 innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter som även omfattar FN-typgodkännanden.

## **7.2 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)**

### **1 kap. inledande bestämmelser**

#### **8 §**

Av bestämmelsen framgår att Transportstyrelsen är godkännandemyndighet enligt fordonslagen och fordonsförordningen. Utöver detta är Transportstyrelsen även godkännandemyndighet för de EU-rättsakter som anges i bestämmelsen. Dessa rättsakter stryks och hänvisning görs i stället till de nya definitionerna i 1 kap. 3 a och b §§ fordonslagen.

## 9 §

Av bestämmelsen framgår att Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet enligt de EU-rättsakter som anges i bestämmelsen. Dessa rättsakter stryks och hänvisning görs i stället till de nya definitionerna i 1 kap. 3 a och b §§ fordonslagen.

## 2 kap. Fordons beskaffenhet och utrustning

### Allmänna förutsättningar för att fordon och fordonsutrustning ska få användas, tas i bruk och saluföras

## 3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om när ett EG-motorfordon och släpvagn till ett sådant fordon får saluföras.

*Andra stycket 6* ändras genom att hänvisningen till 3 kap. 12 § fordonsförordningen tas bort. Överväganden avseende 3 kap. 12 § fordonsförordningen, se avsnitt 3.2.1.

## 4 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om när komponenter och separata tekniska enheter till EG-motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon får saluföras eller tas i bruk.

I *andra stycket 2* stryks hänvisningen till tillfälliga EG-typgodkännanden enligt 3 kap. 12 § fordonsförordningen. I 3 kap. 12 § fordonsförordningen regleras möjligheten för typgodkännandemyndigheten att i avvaktan på kommissionens tillstånd meddela tillfälliga EG-typgodkännanden för system, komponenter och separata tekniska enheter till EG-motorfordon som inte uppfyller tillämpliga tekniska krav. Undantag för ny teknik är harmoniserade genom EU-förordningarna.

## 12 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om att godkännandemyndigheten under vissa förutsättningar får besluta att fordon eller släpvagnar till dessa, system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon inte får registreras, säljas eller tas i bruk.

*Andra stycket* ändras på så sätt att EG-motorfordon ersätts med fordon. Vidare begränsas tillämpningsområdet till att omfatta fordon eller släpvagnar, system eller separata tekniska enheter till sådana fordon som omfattas av ett nationellt typgodkännande.

*Tredje och fjärde stycket* upphävs mot bakgrund av att innehållet regleras i EU-förordningarna och den reviderade överenskommelsen av år 1958.

*Femte stycket* ändras mot bakgrund av att tredje och fjärde stycket upphävs.

*I sjätte stycket* tas skyldigheten för godkännandemyndigheten att meddela godkännandemyndigheter i andra medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska kommissionen bort. Detta eftersom besluten enligt första stycket enbart omfattar nationella typgodkännanden.

### **3 kap. Nationellt typgodkännande**

Överväganden finns i avsnitt 3.2.2. Ändringen av rubriken innebär att efterföljande bestämmelser enbart innehåller bestämmelser om nationella typgodkännanden.

#### **Ansökan**

##### **5 §**

Paragrafen reglerar att frågor om nationellt typgodkännande prövas av typgodkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på nationella typgodkännanden.

##### **6 §**

Paragrafen innehåller bestämmelser om när en ansökan om typgodkännande ska avvisas. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på nationella typgodkännanden.

#### **Inledande kontroll**

##### **7 §**

Paragrafen reglerar vad typgodkännandemyndigheten ska kontrollera innan ett nationellt typgodkännande beviljas. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på nationella typgodkännanden.

#### **Villkor för nationellt typgodkännande**

Ändringen av rubriken innebär att efterföljande bestämmelser enbart tillämpas för nationella typgodkännanden.

##### **11 §**

Paragrafen innehåller krav som ska vara uppfyllda för att besluta om ett nationellt typgodkännande. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på nationella typgodkännanden.

### **16 §**

Bestämmelsen reglerar när ett typgodkännande inte får meddelas mot bakgrund av att fordonet, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, miljön eller folkhälsan. Ändringen innebär att paragrafen enbart reglerar nationella typgodkännanden.

### **Typgodkännandeintyg**

### **18 §**

Paragrafen innehåller bestämmelser om utfärdande av typgodkännandeintyg. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på en ansökan om nationellt typgodkännande.

### **Intyg om överensstämmelse**

### **24 §**

Bestämmelsen reglerar intyg om överensstämmelse som ska utfärdas av tillverkare. Ändringen innebär att det enbart är tillverkare som innehar ett nationellt typgodkännande som omfattas av bestämmelsen.

### **Typgodkännandemärke m.m.**

### **26 §**

Paragrafen innehåller bestämmelser om tillverkares skyldighet att förse fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som tillverkas i överensstämmelse med en godkänd typ med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på nationella typgodkännanden.

### **Ändrade förhållanden**

### **27 §**

Paragrafen reglerar när ett nationellt typgodkännande upphör. Ändringen innebär att den enbart ska tillämpas på nationella typgodkännanden.

### **28 §**

Paragrafen reglerar tillverkarens anmälningsplikt till godkännandemyndigheten.

*Andra stycket* ändras genom att ordet nationellt läggs till. Detta innebär att tillverkaren ska anmäla till godkännandemyndigheten om ett nationellt typgodkännande upphör.

### **Utländska typgodkännanden**

#### **33 §**

Paragrafen innehåller information om vilka typgodkännanden som har meddelats av en godkännandemyndighet i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som är giltiga i Sverige.

*Andra stycket 6 och 7* ändras med anledning av de nya definitionerna i 1 kap. 3 a och b §§ fordonslagen.

### **8 kap. Övriga bestämmelser**

#### **Tillverkares tillhandahållande av information**

#### **2 §**

Paragrafen reglerar fordonstillverkares informationsskyldighet till tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon. Ändringen innebär att med tillverkare avses tillverkare som innehar ett nationellt typgodkännande enligt 3 kap. 4 § 1 a fordonsförordningen.

*Punkten 1* ändras på så sätt att tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter ska kunna få EU- eller FN-typgodkännanden.

I paragrafen görs även språkliga justeringar.

#### **Straff**

#### **5 §**

Paragrafen innehåller sanktionsbestämmelser.

Enligt bestämmelsen döms till böter den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktiga uppgifter i ansökan om typgodkännande, ett intyg om överensstämmelse eller ett typintyg, i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning enligt 3 kap. 26 §, eller i samband med provning för ett enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning.

En ny punkt, *punkt 5*, läggs till som innebär en utvidgning av sanktionsbestämmelsen till att även omfatta ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst. Bestämmelsen kompletterar artikel 84 i ramförordningen 2018/858. Överväganden finns i avsnitt 3.3.

### **Bemyndigande**

**16 §**

Paragrafen ger Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter. *Andra stycket 15 och tredje stycket* ändras i enlighet med de nya definitionerna i 1 kap. 3 a och b §§ fordonslagen.

**18 §**

Paragrafen ger Transportstyrelsen möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter och i ett enskilt fall besluta om undantag från bestämmelser i fordonsförordningen. Ändringen är en följd av att 3 kap. 14 § upphävs.

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

I *punkt 1* anges när förordningen träder i kraft.

*Punkt 2* innebär att för överträdelse som skett innan denna förordning trätt i kraft ska den äldre lydelsen av förordningen tillämpas. Detta innebär att ingripanden inte får ske för överträdelse av den nya bestämmelsen som införs rörande en ansökan om att bli utsedd till organ som ska anmälas som teknisk tjänst, om överträdelsen inträffat innan denna förordning trätt i kraft.