



Godkännande och marknadskontroll av fordon

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon. I propositionen föreslår regeringen att ändringar görs i lagen om överlastavgift, körkortslagen, lagen om vägtrafikregister, lagen om vägtrafikdefinitioner och i fordonslagen. Ändringarna görs för att anpassa delar av det nationella regelverket på fordonsområdet till de nya ramförfordningarna (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och (EU) 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, som ska börja tillämpas den 1 januari 2016.

Den huvudsakliga förändringen är att nya fordonstyper har tillkommit, dels en ny snabbgående traktor, dels ett nytt motoriserat tvåhjuligt fordon, vilket innebär att lagen om vägtrafikdefinitioner måste ändras för att fordonen ska kunna typgodkännas och tillåtas i trafik. I samma lag ändras också betydelsen av beteckningen cykel, och en effektbegränsning införs för vissa typer av eldrivna fordon i denna kategori. Tillkomsten av nya fordonstyper innebär bl.a. också att bestämmelser i lagstiftningen om körkortsbehörighet och lastgränser måste ses över. Regeringen föreslår avslutningsvis att den i fordonslagen ska få befogenhet att utse myndigheter med ansvar för godkännande och marknadskontroll av fordon och att regeringen eller ansvarig myndighet får meddela föreskrifter om tillsyn i enlighet med ramförfordningarna. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

Utskottet bedömer att de föreslagna lagändringarna är ändamålsenliga och föreslår därför att riksdagen godkänner propositionen med några smärre lagtekniska justeringar.

I betänkandet finns en reservation (M, C, FP, KD).

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

Utskottets överväganden.....6

Reservationen11

 Godkännande och marknadskontroll av fordon (M, C, FP, KD)11

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag.....13

 Propositionen13

Bilaga 2

Regeringens lagförslag14

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Godkännande och marknadskontroll av fordon

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

ändringarna av 2 § att

dels rubrikraden "Beteckning" och "Betydelse" ska föregås respektive följas av heldragna horisontella streck,

dels ordet "marknadskontroll" ska ersätta ordet "marknadstillsyn" i den föreslagna betydelsen av den nya beteckningen "Vikt i körklart skick för en motorcykel eller en moped",

5. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:31 punkterna 1–3 och 5 samt bifaller delvis proposition 2015/16:31 punkt 4.

Reservation (M, C, FP, KD)

Stockholm den 10 november 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Borian Åberg (M), Per Klarberg (SD), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Jimmy Ståhl (SD) och Lars Tysklind (FP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon. Propositionen har tillkommit i syfte att anpassa svenska bestämmelser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Till grund för propositionen ligger två promemorior som utarbetades inom Näringsdepartementet under hösten 2014 och vintern 2015 i vilka de båda förordningarna behandlades. Förslagen har också remissbehandlats.

Regeringen har inhämtat Lagrådets yttrande och har i allt väsentligt följt Lagrådets förslag.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1 och regeringens lagförslag i bilaga 2.

Inga följdmotioner har inkommit med anledning av propositionen.

Tjänstemän från Näringsdepartementet har vid utskottssammanträdet den 5 november 2015 lämnat kompletterande information om regeringens proposition.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår i proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon att vissa ändringar görs i några författningar som reglerar fordonsrelaterade frågor. Dessa ändringar görs i syfte att anpassa det nationella regelverket till bestämmelser som följer av två nya EU-förordningar som behandlar godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon respektive godkännande och marknadskontroll av två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. De lagar som berörs är lagen (1972:435) om överlastavgift, körkortslagen (1998:488), lagen (2001:558) om vägtrafikregister, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och fordonslagen (2002:574).

Bland annat har nya fordonstyper tillkommit, vilket innebär att lagen om vägtrafikdefinitioner måste ändras för att fordonen ska kunna typgodkännas och tillåtas i trafik. Det handlar om en ny typ av snabbgående traktor och ett fordon med en effekt av högst 1 kilowatt som är konstruerat för att drivas med en tramp- eller vevanordning där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. Fordonet ska klassificeras som moped klass II. Betydelsen av beteckningen cykel följdändras så att vissa eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsedda för användning av

personer med fysisk funktionsnedsättning och självbalanserande fordon uttryckligen undantas från effektbegränsningen till 250 watt som annars gäller för eldrivna fordon i fordonskategorin cykel. Regeringen föreslår även vissa justeringar i lagen om vägtrafikdefinitioner av bestämmelser om bl.a. effekt och vikt för två-, tre- och fyrhjuliga mopeder och motorcyklar, vilket även omfattar terrängskoter och terrängvagn. Dessutom införs en ny definition, vikt i körklart skick, i denna lag. Tillkomsten av nya fordonstyper innebär också att bestämmelser i lagstiftningen om körkortsbehörighet och lastgränser måste ses över.

Regeringen föreslår avslutningsvis att den ska få befogenhet att utse myndigheter med ansvar för godkännande och marknadskontroll av fordon och att regeringen eller ansvarig myndighet får meddela föreskrifter om tillsyn i enlighet med ramförordningarna.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

Utskottets överväganden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift, körkortslagen (1998:488), lagen (2001:558) om vägtrafikregister, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med föreslagna lagtekniska justeringar och fordonslagen (2002:574).

Jämför reservation (M, C, FP, KD).

Bakgrund

Inom EU har det skett en omfattande harmonisering av regleringen på fordonsområdet, inte minst vad gäller förfarandet för typgodkännande av olika slags fordon avsedda för färd på väg. Harmoniseringen har skett med stöd av ramdirektiven 2002/24/EG, 2003/37/EG och 2007/46/EG och omfattar olika fordonskategorier, inte bara personbilar utan även lastbilar, bussar, släpvagnar, traktorer, motorcyklar och mopeder.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon antogs den 5 februari 2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga antogs den 15 januari 2013. Dessa båda ramförfordningar ska börja tillämpas den 1 januari 2016 och ersätter de två äldre ramdirektiven 2003/37/EG och 2002/24/EG. I jämförelse med de tidigare ramdirektiven har omfattningen av ramförfordningarna utökats, bl.a. genom att bestämmelser om marknadskontroll har införts.

För de båda ramförfordningarna gäller att de även ska tillämpas vid godkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter för de fordonstyper respektive förordning täcker. Ramförfordningarna innehåller också gemensamma bestämmelser för s.k. tekniska tjänster avseende EU-typgodkännanden, marknadskontroll och sanktioner som medlemsstaterna ska tillämpa för aktörer som överträder bestämmelser i förordningarna.

En konsekvens för svenskt vidkommande av de nya ramförfordningarna är att två nya fordonstyper tillkommer i lagstiftningen, vilket förutsätter att regelverket ändras för att fordonen ska kunna typgodkännas och tillåtas i trafik. Det handlar om en ny definition för en typ av traktor som är konstruerad för hastigheter över 40 kilometer i timmen. I lagen om vägtrafikdefinitioner är i dag fordonskategorin traktor ett motordrivet fordon som är konstruerat för en högsta tillåten hastighet av 40 kilometer i timmen.

Den andra definitionen beskriver ett motorassisterat fordon med en effekt av högst 1 kilowatt som är konstruerat för att drivas med en tramp- eller

vevanordning där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

I 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner anges de beteckningar med tillhörande definitioner som gäller för olika fordonstyper som på något sätt regleras i lagstiftning. Ändringar i dessa definitioner föranleder således även ändringar i andra författningar som körkortslagen, fordonslagen och lagen om vägtrafikregister men påverkar också förordningar som t.ex. trafikförordningen.

Propositionen

Syftet med regeringens proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon är att i vissa delar anpassa det svenska regelverket på fordonsområdet till nya bestämmelser i förordningarna (EU) nr 167/2013 och (EU) nr 168/2013. Regeringen föreslår att kompletterande bestämmelser till förordningarna införs i frågor som rör typgodkännande, marknadskontroll, fordonsbeteckningar, behörighetskrav och överlast. De författningar som berörs är lagen om överlastavgift, körkortslagen, lagen om vägtrafikregister, lagen om vägtrafikdefinitioner och fordonslagen.

För lagen om vägtrafikdefinitioner föreslår regeringen att den kompletteras med två nya fordonsbeteckningar, traktor a och traktor b, för att skilja mellan traktorer som är konstruerade dels för den nuvarande hastighetsbegränsningen av högst 40 kilometer i timmen (traktor a), dels en hastighet som överstiger denna (traktor b). Regeringen föreslår samtidigt att de nuvarande beteckningarna för skatteklasserna traktor klass I och traktor klass II ska byta namn till traktor skatteklass I respektive traktor skatteklass II.

I samma lag föreslår regeringen också en ändrad betydelse av vissa fordonsbeteckningar. I fordonskategorin cykel får vissa eldrivna fordon utan tramp- eller vevanordning en effektbegränsning. Ett fordon som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning och är konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen och fordon som är självbalanserande kommer dock inte att ha någon effektbegränsning till 250 watt.

När det gäller nationella användningskrav och trafikregler är bedömningen att elfordon med motorer som är svagare än 250 watt kan ha samma användningskrav och trafikregler som i dag och därför bör få finnas kvar i cykelkategorin. Som en konsekvens av den nya ramförordningen föreslås en följdändring som innebär att fordon som är avsedda att användas av personer med fysisk funktionsnedsättning eller som är självbalanserande särskilt nämns under beteckningen cykel. Samtidigt föreslås att betydelsen av fordonskategorin moped klass II kompletteras så att den även inbegriper ett fordon som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och som är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. Ett sådant fordon som har en motor med en effekt över 250 watt men inte över

1 000 watt blir således en moped II. Den bakomliggande anledningen är att det handlar om ett relativt effektstarkt fordon som därför inte bör kategoriseras som en cykel utan snarast bör jämföras med en moped i detta avseende.

I lagen om vägtrafikdefinitioner föreslås även ändrade bestämmelser om bl.a. effekt och vikt för två-, tre- och fyrhjuliga mopeder och motorcyklar som en anpassning till de vikt- och effektbegränsningar som fastställs i ramförordning (EU) nr 168/2013. De nya viktgränserna och effektbegränsningarna ska anges som vikt i körklart skick. Eftersom begreppet ”vikt i körklart skick” är nytt och fastställs på något olika sätt beroende på vilket fordon som avses bör lagen om vägtrafikdefinitioner kompletteras med en hänvisning till artikel 5 i ramförordningen för vägledning. Betydelsen av moped ska samtidigt anpassas till hur fordonskategorin beskrivs i ramförordningen.

Likaså föreslås att betydelsen av fordonskategorierna terrängskoter och terrängvagn anpassas till de viktbegränsningar som anges i ramförordningen för kategorierna två- och trehjuliga fordon samt fyrhjulingar. Det påminns i sammanhanget om att fordonskategorierna terrängvagn respektive terrängskoter är nationella företeelser som saknar direkta motsvarigheter i ramförordningen. Typgodkännanden av terrängvagnar och terrängskotrar kan följaktligen inte ske enligt ramförordningen utan måste typgodkännas i en annan fordonskategori, beroende på fordonens egenskaper.

Ovannämnda ändringar som görs i lagen om vägtrafikdefinitioner måste också i tillämpliga delar återspeglas i lagen om vägtrafikregister.

Regeringen föreslår vidare vissa ändringar i körkortslagen med bl.a. krav på körkortsbehörighet B eller högre för att få framföra fordon som omfattas av den nya definitionen traktor b och att ändringar görs så att bestämmelserna om körkortsbehörighet överensstämmer med de fordonskategorier som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort. Med tanke bl.a. på att den nya snabbgående traktor b sannolikt i större utsträckning kommer att utnyttjas för vägtransporter än traditionella traktorer, anser regeringen att det är befogat att införa en 18-årsgräns som körkortsbehörighet B i praktiken innebär, inte minst med hänsyn till trafiksäkerheten. Detta medför också att behörighetskravet för traktor b motsvarar det som gäller för fordon inom kategorin motorredskap klass I, en fordonskategori med vilken traktor b har flera likheter vad gäller fordonets funktion och utformning.

Som en följd av att en ny fordonsdefinition, dvs. traktor b, införs i lagen om vägtrafikdefinitioner, föreslår regeringen i propositionen även att en ändring görs i lagen om överlastavgift så att det blir möjligt att ta ut överlastavgift om en släpvagn som dras av en traktor b framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Av fordonslagen framgår att det är regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som får meddela föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av lagen och av föreskrifter som meddelas med stöd av den. Regeringen anser att en bestämmelse bör införas om att regeringen, eller den

myndighet som regeringen bestämmer (i dag Transportstyrelsen), ska få meddela föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av ramförförordningarna så att bestämmelserna i ramförförordningarna kan tillämpas i praktiken. Likaså bedömer regeringen att den genom förförordningar bör bestämma vilken myndighet som ska vara behörig godkännandemyndighet och vilken myndighet som ska vara marknadskontrollmyndighet för att uppfylla de åtaganden som följer av ramförförordningarna.

Regeringen föreslår avslutningsvis att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2016. Övergångsbestämmelser föreslås för att klargöra att en klassificering av ett fordon enligt äldre bestämmelser fortfarande ska gälla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att det är angeläget med nödvändiga ändringar i den svenska lagstiftningen på fordonsområdet för att anpassa denna i berörda delar till de två nya ramförförordningar om godkännande och marknadskontroll av vissa typer av fordon som ska börja tillämpas den 1 januari 2016. Utskottet anser i sammanhanget att det är viktigt att de nationella definitionerna på fordonsområdet så långt som möjligt motsvarar de som tillämpas på EU-rättens område. Utskottet anser därmed att regeringens lagförslag är ändamålsenliga och ansluter sig till regeringens överväganden, inte minst vad beträffar införandet av två nya fordonstyper, nämligen en ny snabbgående traktor (traktor b) och det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet.

Vad gäller fordonstypen traktor b anser utskottet att det är motiverat att även göra ändringar i körkortslagen (1998:488) och i lagen (1972:435) om överlastavgift, inte minst med hänsyn till trafiksäkerheten. Eftersom den aktuella fordonstypen i många avseenden har ett likartat användningsområde som lastbilar och motorredskap klass I, vilka omfattas överlastavgifter, skulle det ur ett konkurrensperspektiv vara olämpligt att undanta traktor b. Även ur trafiksäkerhetssynpunkt anser utskottet att det är befogat med en lastbegränsning eftersom den nya traktorn är konstruerad för att kunna utnyttjas för vägtransporter, vilket inte är fallet med den traditionella traktorn som därför undantogs från någon lagreglering i detta avseende. Utskottet vill också uppmärksamma det vägsitage som oundvikligen uppkommer som en följd av att ett nytt tungt fordon kommer att få framföras på våra vägar och att detta lämpligen kan begränsas genom att låta den nya fordonstypen omfattas av lagen om överlastavgift.

Utskottet är likaså positivt till regeringens föreslagna övergångsbestämmelser som innebär att en klassificering av ett fordon enligt äldre bestämmelser fortfarande ska gälla.

Utskottet har under ärendets beredning uppmärksammat att smärre redaktionella ändringar bör göras i 2 § i regeringens förslag om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner i syfte att uppnå en korrekt rubriksättning i lagtexten och för att rätta en felskrivning av namnet på ramförförordning (EU) nr 168/2013.

Utskottet konstaterar avslutningsvis att det inte har lämnats in några följdmotioner med anledning av propositionen och föreslår att riksdagen antar regeringens proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon med ovannämnda redaktionella ändringar i lagförslaget om ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Reservationen

Godkännande och marknadskontroll av fordon (M, C, FP, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Robert Halef (KD) och Lars Tysklind (FP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen

a) avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,

b) antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),

2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,

3. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med de ändringarna av 2 § att

dels rubrikraden ”Beteckning” och ”Betydelse” ska föregås respektive följas av heldragna horisontella streck,

dels ordet ”marknadskontroll” ska ersätta ordet ”marknadstillsyn” i den föreslagna betydelsen av den nya beteckningen ”Vikt i körklart skick för en motorcykel eller en moped”,

4. lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:31 punkterna 2, 3 och 5, bifaller delvis proposition 2015/16:31 punkt 4 och avslår proposition 2015/16:31 punkt 1.

Ställningstagande

Vi anser att det är angeläget att nödvändiga ändringar görs i den svenska lagstiftningen på fordonsområdet för att anpassa denna i berörda delar till två nya ramförfordningar om godkännande och marknadskontroll av vissa typer av fordon som ska börja tillämpas den 1 januari 2016. Vi anser i sammanhanget att det är viktigt att de nationella definitionerna på fordonsområdet så långt som möjligt motsvarar de som tillämpas på EU-rättens område. Vi anser mot denna bakgrund att regeringens lagförslag i huvudsak är ändamålsenliga inte minst vad beträffar införandet av två nya fordonstyper som den nya snabbgående traktor b och det nya motoriserade tvåhjuliga fordonet innebär. Vi är likaså positiva till regeringens föreslagna övergångsbestämmelser som innebär att en klassificering av ett fordon enligt äldre bestämmelser fortfarande ska gälla.

Vi har dock starka invändningar mot regeringens förslag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift som inte är påkallad av de nya

ramförordningarna. Den föreslagna ändringen skulle motverka den praktiska nytta som den nya traktortypen medför när den kommer att tillåtas i trafik. Det handlar om en ny typ av fordon som är konstruerad för högre hastigheter än dagens traktorer och som bedöms bidra till att effektivisera jord- och skogsbruksnäringarnas transporter i landet. Den nya traktortypen förväntas därför bli efterfrågad. Befintliga traktorer omfattas som bekant inte av bestämmelser för överlastavgifter men de begränsningar som gäller för högsta tillåtna hastighet inskränker i hög grad möjligheten att utnyttja dessa för vägtransporter. För att ombesörja transporter till och från ägorna är jord- och skogsbrukare i många fall därför tvingade att ha ett kompletterande fordon, något som inte torde bli lika nödvändigt i framtiden med den nya traktor b.

Att som regeringen föreslå att traktor b ska omfattas av lagen (1972:435) om överlastavgift kommer i praktiken att begränsa fordonets användbarhet. Vi vill i sammanhanget påminna om att även Lantbrukarnas riksförbund (LRF), som är en tung remissinstans, har avstyrkt regeringens förslag om överlastavgift för den nya fordonstypen eftersom transporter som görs med traktorer i lantbruket vanligen är korta och mestadels sker på åkervägar och enskilda vägar. Vad gäller farhågorna för ökat slitage på vägarna som en följd av högre hastigheter, framhåller LRF att traktorsläpen vanligtvis är utrustade med breda däck med lågt lufttryck som minskar den negativa påverkan av tung last på vägarna.

Eftersom den nya traktortypen kommer att tillåtas inom hela EU är det också enligt vår mening viktigt att inte från början försämma den svenska jordbruksnäringens konkurrensförutsättningar i förhållande till våra grannländer, i synnerhet som vi inte vet om några begränsningar kommer att införas för den nya traktorn i övriga medlemsstater. Det är därför olämpligt att redan nu anta en lagstiftning som riskerar att begränsa jordbruksnäringens möjligheter att konkurrera på lika villkor inom EU.

Slutligen har det under ärendets beredning uppmärksamats att smärre redaktionella ändringar bör göras i 2 § i regeringens förslag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner i syfte att uppnå en korrekt rubriksättning i lagtexten och för att rätta en felskrivning av namnet på ramförordning (EU) nr 168/2013.

Vi anser sammanfattningsvis att riksdagen bör bifalla regeringens proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon yrkandena 2–5 med ovannämnda redaktionella ändringar i lagförslaget om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och avslå regeringens förslag i proposition 2015/16:31 yrkande 1 om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2015/16:31 Godkännande och marknadskontroll av fordon:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1972:435).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

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

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. en lastbil, som inte är en EG-mobilkran,
2. en buss,
3. en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller
4. en släpvagn, som dras av en bil, en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av ett motorredskap klass I

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

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

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

1 §¹

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om *ett fordon eller ett fordonståg framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen och fordonet är*

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

¹ Senaste lydelse 2009:1349.

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.
1 §¹

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

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

2 §

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

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

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

Nuvarande lydelse

5 §²

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

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

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2012:876.

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

Föreslagen lydelse

5 §

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §¹

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

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

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.

2. Motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) på en väg som inte är enskild.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer *klass I*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer *skatteklass I*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en *till motorredskap ombyggd bil*.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en *bil som byggts om till motorredskap*.

13 §²

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

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

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

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

¹ Senaste lydelse 2006:239.

² Senaste lydelse 2010:95.

motsvarande sätt som en traktor	motsvarande sätt som en traktor
<i>klass II,</i>	<i>skatteklass II,</i>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

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

Nuvarande lydelse

Beteckning	2 § ¹ Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass I (BK I), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon <i>utan</i> tramp- eller vevanordning som är a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i> b. <i>inrättat för att föras av den åkande, och</i> c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i> 3. Ett eldrivet fordon <i>med en</i> tramp- eller vevanordning <i>om elmotorn</i> a. <i>endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i> b. <i>inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och</i> c. <i>har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.</i>

¹ Senaste lydelse 2012:875.

Cykelkärra

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

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

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

1. två hjul samt

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

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

2. tre hjul samt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Föreslagen lydelse

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

Cykelkärra

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

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

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

1. två hjul samt *en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,*

2. tre hjul och *en vikt i körklart skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*

3. fyra hjul och *en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller*

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

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

Mopeder delas in i klass I och klass II.

Moped klass I

En moped som inte hör till klass II.

Moped klass II

En moped som *har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och*

1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller

2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

Motorcykel

Ett motorfordon vars *nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har*

1. två hjul, eller

2. tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilogram, eller

3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilogram eller högst 600 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt.

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

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon

Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Terrängmotorfordon

Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 450 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 450 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.

Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. <i>Traktorer delas in i traktor a och traktor b.</i>
<i>Traktor a</i>	<i>En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen.</i>
<i>Traktor b</i>	<i>En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.</i>
Traktor skatteklass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.

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

Traktortåg En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Tung terrängvagn En terrängvagn med en tjänstevikt över 2 ton.

Vikt i körklart skick för en motorcykel eller en moped Vikten i körklart skick för en motorcykel eller en moped fastställs enligt artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, i den ursprungliga lydelsen.

Nuvarande lydelse *Föreslagen lydelse*

2 a §²

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.
2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som moped, motorcykel, personbil, terrängskoter, terrängvagn, traktor klass I eller klass II gäller fortfarande.

² Senaste lydelse 2009:226.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

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

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och 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.

2 kap.

2 §

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

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

¹ Senaste lydelse 2011:324.

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

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

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

4 a §²

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

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

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

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

5 kap.

8 §³

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

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

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

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

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

² Senaste lydelse 2009:224.

³ Senaste lydelse 2010:39.

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

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

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 fyrhjuliga fordon, 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 §, samt om

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

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 trehjuliga fordon och fyrhjulingar, i den ursprungliga lydelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.