

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU17

Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i fordonslagen för att anpassa lagstiftningen till EU:s nya ramförordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 september 2020.

Behandlade förslag

Proposition 2019/20:139 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet4

 Ärendet och dess beredning.....4

 Propositionens huvudsakliga innehåll4

Utskottets överväganden.....5

 Regeringens lagförslag5

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag12

 Propositionen12

Bilaga 2

Regeringens lagförslag13

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (2018:1124) om ändring i fordonslagen (2002:574).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:139 punkterna 1 och 2.

Stockholm den 4 juni 2020

På trafikutskottets vägnar

Magnus Jacobsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Magnus Jacobsson (KD), Helena Gellerman (L), Helena Antoni (M), Mikael Larsson (C), Jessica Thunander (V), Karin Enström (M), Lotta Finstorp (M), Hans Wallmark (M), Helene Hellmark Knutsson (S), Ida Karkiainen (S), Isak From (S), Joakim Sandell (S), Olle Thorell (S), Angelika Bengtsson (SD), Ebba Hermansson (SD), Fredrik Lindahl (SD) och Janine Alm Ericson (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I det här betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2019/20:139 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon. En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1 och regeringens lagförslag i bilaga 2.

I propositionen redogör regeringen för sin beredning av ärendet fram till beslutet om propositionen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till de ändringar av svensk lag som är nödvändiga för att lagstiftningen ska anpassas till EU:s nya ramförordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon.

Regeringen föreslår att lagändringarna träder i kraft den 1 september 2020.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i fordonslagen för att anpassa lagstiftningen till EU:s nya ramförordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon.

Propositionen

Bakgrund

Ramdirektivet och ramförordningen

Dagens grund för det EU-harmoniserade typgodkännandesystemet för bilar utgörs 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 (ramdirektivet).

Den 4 juli 2018 trädde Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 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 (ramförordningen) i kraft. Ramförordningen ska tillämpas fr.o.m. den 1 september 2020.

Typgodkännande av fordon

Typgodkännande innebär kontroll och godkännande av ett fordon i en serie av identiska fordon eller komponenter, till skillnad från annat godkännande som avser kontroll och godkännande av enstaka fordon. Genom typgodkännandet anses hela tillverkningsserien vara godkänd, under förutsättning att fordonen i serien i huvudsak är identiska med det kontrollerade fordonet.

Typgodkännande kan enligt 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Ett sådant typgodkännande kan meddelas i enlighet med EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som ett nationellt typgodkännande. Dessutom kan ett typgodkännande meddelas för en fordons-typ 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). Det nationella förfarandet medger emellertid inte 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 typgodkännande i fråga om avgasrening finns dels i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, dels i avgasreningsslagen (2011:318). I 2 kap. 1–5 a §§ fordonslagen finns vissa bestämmelser om vad ett typgodkännande innebär och vilka grundläggande skyldigheter som tillverkaren som ansöker om typgodkännande har. Fordon godkänns av en särskild godkännandemyndighet som i Sverige är Transportstyrelsen.

Harmoniseringen inom EU har tidigare skett genom ett flertal direktiv som har medfört att den inre marknaden har öppnats inte bara för personbilar utan även för lastbilar, bussar, släpvagnar, traktorer, motorcyklar och mopeder samt för motorer till mobila maskiner. För att tillämpningen ska bli så direkt och harmoniserad som möjligt har många av dessa direktiv numera ersatts av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Avsikten med förordningarna är att ge så bra förutsättningar som möjligt för den inre marknadens funktion genom tydlighet för ekonomiska aktörer och så säkra och miljövänliga fordon som möjligt för konsumenterna.

Tekniska tjänster

En teknisk tjänst är i det här sammanhanget ett organ som har utsetts för att utföra provningar och inspektioner för godkännandemyndighetens räkning. Godkännandemyndigheten kan även själv utöva denna funktion. Den tekniska tjänsten utses av en medlemsstats godkännandemyndighet.

Frågor om typgodkännande prövas av godkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren. EU-typgodkännande av fordon 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.

På begäran av en sökande som är etablerad i Sverige och som önskar att utses till ett organ som ska anmälas som teknisk tjänst ska Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) bedöma om sökanden har den kompetens som behövs för den uppgift som anmälan avser och i övrigt är lämplig för uppgiften.

Marknadskontroll och tillsyn

Marknadskontroll regleras genom förordning (EG) 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll. Förordningen utgör ett komplement till den EU-harmoniserade produktsäkerhetslagstiftningen och gäller alla produkter, dvs. även fordon. Den är emellertid endast tillämplig om det inte finns särskilda

bestämmelser med samma syfte, av samma natur eller med samma verkan i annan unionslagstiftning.

Kriterier för marknadskontroll av vissa fordon, bl.a. traktorer och motorcyklar, infördes genom EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013. Ramdirektivet 2007/46/EG innehåller inga närmare bestämmelser om marknadskontroll. Därför finns det i dag inga specifika bestämmelser för bilar och släp till bilar i den svenska fordonslagstiftningen. Det innebär att den marknadskontroll som görs är baserad på de allmänna bestämmelserna för varor som regleras i den ovannämnda förordningen 765/2008.

Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet för fordonsområdet och har även ett övergripande ansvar för tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen.

Sanktioner

Av 5 kap. 1 § fordonslagen framgår att böter kan dömas ut enligt föreskrifter som har beslutats med stöd av ett sådant bemyndigande som anges i 5 kap. 8 § fordonslagen. Vidare kan tillsynsmyndigheten förena ett föreläggande med vite i enlighet med 5 kap. 3 b § fordonslagen.

I fordonsförordningen finns det straffbestämmelser för lämnande av oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, i ett intyg om överensstämmelse eller ett typintyg, i ett typgodkännandemärke eller motsvarande märkning eller i samband med provning för ett enskilt godkännande, registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning.

Straff kan i vissa fall också dömas ut enligt brottsbalken och enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Regeringen uppger att när kompletterande bestämmelser till EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013 infördes, gjordes bedömningen att de svenska reglerna var tillräckliga för att uppfylla kraven på sanktioner i respektive förordning.

Ramförordningen

Ramförordning 2018/858 ska tillämpas på motorfordon för personbefordran, motorfordon för godsbeordran och släpfordon till sådana fordon samt på system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Ramförordningen innehåller tekniska och administrativa krav för typgodkännande av dessa fordon. I det avseendet skiljer sig inte ramförordningen från ramdirektiv 2007/46/EG. Däremot tillkommer det i ramförordningen krav för marknadskontroll av dessa fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande samt krav för marknadskontroll av delar och utrustning för sådana fordon.

Ramförordningen innehåller även ett antal skyldigheter för medlemsstaterna. Enligt förordningen är medlemsstaterna skyldiga att tillåta att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter släpps ut på marknaden, registreras eller tas i bruk endast om kraven i förordningen är uppfyllda.

Vidare är medlemsstaterna skyldiga att utföra marknadskontroll. Medlemsstaterna ska inrätta eller utnämna sina egna godkännandemyndigheter och marknadskontrollmyndigheter, och de ska anmäla inrättande och utnämning av dessa myndigheter till kommissionen. Godkännandemyndigheten ska ge marknadskontrollmyndigheten tillgång till nödvändig information om typgodkännande av de fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som är föremål för överensstämmelsekontroller för att marknadskontrollmyndigheten ska kunna utföra kontroller. Motsvarande bestämmelser om skyldigheter för godkännandemyndigheterna, marknadskontrollmyndigheterna och de ekonomiska aktörerna finns i EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013.

Regeringens förslag

I fordonslagen finns definitioner av vissa begrepp som används i lagen. Regeringen konstaterar att ordet tillverkare har en delvis annan definition i lagen än i ramförordningen. För att inte bestämmelserna i lagen som kompletterar ramförordningen ska komma i konflikt med förordningen föreslår regeringen att definitionen i fordonslagen ändras så att ordet tillverkare endast avser tillverkare i den nationella typgodkännandeprocessen.

Vidare föreslår regeringen att bestämmelserna i fordonslagen om etappvist typgodkännande tas bort. Regeringen konstaterar att etappvisa typgodkännanden inte förekommer i det nationella förfarandet. I och med att bestämmelserna i ramförordningen ersätter det nuvarande ramdirektivet och blir direkt tillämpliga i svensk rätt behövs enligt regeringens bedömning inte längre bestämmelserna om etappvisa typgodkännanden.

När det gäller marknadskontroll och tillsyn föreslås i propositionen att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillsynen över att ramförordningen följs. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör enligt förslaget även få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt ramförordningen. Vidare föreslås att hänvisningarna i fordonslagen till ramförordningen samt till de två tidigare EU-förordningarna på fordonsområdet ska vara dynamiska, dvs. avse förordningarna i den lydelse som gäller vid varje tidpunkt.

Regeringen föreslår att bestämmelserna i fordonslagen om bötesstraff ska omfatta även överträdelser enligt ramförordningen.

Ikraftträdande

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 september 2020.

Konsekvenser

Enligt regeringens bedömning kommer förslagen i propositionen inte att medföra några ökade kostnader för företag eller myndigheter. Regeringen framhåller att de lagändringar som föreslås innebär att överlappande

bestämmelser tas bort, att vissa bestämmelser endast ska gälla vid det nationella typgodkännandet och att hänvisningar införs till ramförordningen. Det tillkommer inga krav i och med de föreslagna ändringarna i fordonslagen, och därmed tillkommer heller inga kostnader.

Slutligen bedömer regeringen att förslagen i propositionen leder till ökad tydlighet i lagstiftningen. Regeringen anför att ändringarna i fordonslagen görs för att undvika dubbelreglering och för att tydliggöra att svensk fordonslagstiftning innehåller bestämmelser som antingen kompletterar ramförordningen eller reglerar nationella förfaranden.

Utskottets ställningstagande

År 2018 trädde EU:s ramförordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon i kraft. Ramförordningen är bindande och direkt tillämplig i Sverige. I propositionen lämnar regeringen förslag till de ändringar som behövs i svensk lagstiftning med anledning av att ramförordningen ska börja tillämpas den 1 september 2020.

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det sedan 1990-talet har skett en omfattande harmonisering av regleringen inom EU på fordonsområdet. Tyngdpunkten i harmoniseringen har legat på förfarandet för typgodkännanden av olika slag av fordon avsedda för färd på väg. När ramförordningen börjar tillämpas kommer EU-typgodkännanden av de flesta fordon att regleras genom EU-förordningar.

I propositionen lämnar regeringen förslag om att ändra fordonslagens definition av tillverkare och att ta bort bestämmelserna om etappvist typgodkännande. Utskottet har inget att invända mot detta.

Vikten av en fungerande marknadskontroll och tillsyn understryks på ett flertal ställen i ramförordningen. Utskottet delar regeringens bedömning att det inte behöver införas någon definition av ordet marknadskontroll i svensk lagstiftning eftersom förfarandet regleras fullt ut i ramförordningen. Marknadskontrollmyndighetens verksamhet när det gäller ramförordningens fordonskategorier överensstämmer med motsvarande verksamhet i fråga om redan gällande marknadskontroll för andra fordon.

Utskottet påminner om att det i dag finns bestämmelser om tillsyn i 5 kap. fordonslagen. Av 5 kap. 8 § framgår att föreskrifter får meddelas om tillsynen. Den utsedda myndigheten (i dag Transportstyrelsen) får meddela föreskrifter om tillsynen över att EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013 följs. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att bestämmelsen bör kompletteras så att den utsedda myndigheten ges möjlighet att meddela föreskrifter även om tillsynen över att ramförordningen följs.

I 5 kap. 8 § fordonslagen anges att den utsedda myndigheten får föreskriva om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013. Utskottet delar regeringens bedömning att bemyndigandet bör ändras så att det även gäller ramförordningen.

Av ramförordningen framgår att den typgodkännandemyndighet som medlemsstaten utser ska ansvara för bedömning, utseende, anmälan och övervakning av tekniska tjänster. Typgodkännandemyndigheten får besluta att bedömningen och övervakningen av tekniska tjänster ska utföras av ett nationellt ackrediteringsorgan. Av ramförordningen framgår också att de tekniska tjänsterna är centrala aktörer för typgodkännandeprocessen, eftersom typgodkännanden bl.a. ska baseras på provningar som har utförts av dessa. Utskottet kan konstatera att även denna reglering överensstämmer med EU-förordningarna 167/2013 och 168/2013. Ramförordningen lämnar utrymme för ett alternativt förfarande för ackreditering. Regeringen menar att ramförordningens bestämmelse om att typgodkännandemyndigheten får besluta att bedömningen och övervakningen ska utföras av ett nationellt ackrediteringsorgan kan ses som ett bemyndigande för godkännandemyndigheten att föreskriva om kravet på ackreditering. Utskottet delar denna bedömning och har inget att invända mot regeringens bedömning att någon ytterligare reglering inte behövs.

Enligt ramförordningen 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. Bestämmelserna i ramförordningen om sanktioner är av direktivliknande karaktär och utgör därmed minimikrav. De innebär en skyldighet för Sverige att i vissa fall fastställa sanktioner för vissa aktörer. Utskottet kan konstatera att det i ramförordningen anges vilka överträdelser som åtminstone ska beläggas med sanktioner, vilket innebär att det ges ett visst utrymme att bestämma åtgärder och sanktioner för andra överträdelser än de uppräknade.

Av 5 kap. 1 § fordonslagen framgår att böter kan dömas ut. Genom regeringens förslag till komplettering av 5 kap. 8 § ges den utsedda myndigheten möjlighet att meddela föreskrifter om tillsynen över att ramförordningen följs. Bötesbestämmelsen i 5 kap. 1 § kommer även att omfatta överträdelser enligt ramförordningen. Utskottet noterar vidare att ramförordningen inför ett krav på sanktioner för tekniska tjänster, varför regeringen kan behöva ändra fordonsförordningen. Utskottet konstaterar att sanktioner mot tekniska tjänster inte har funnits tidigare.

När det gäller hänvisningsteknik framför regeringen att för att säkerställa att ändringar i ramförordningen får ett omedelbart genomslag bör hänvisningarna i fordonslagen till ramförordningen vara dynamiska, dvs. avse förordningen i den lydelse som gäller vid varje tidpunkt. Hänvisningarna kommer därmed att omfatta även eventuella framtida ändringar i ramförordningen. Utskottet har inget att invända mot en sådan ordning.

Ramförordningen ska tillämpas fr.o.m. den 1 september 2020. De föreslagna lagändringarna bör därför träda i kraft samma dag. Utskottet delar regeringens bedömning att det inte finns något behov av övergångsbestämmelser.

Sammanfattningsvis tillstyrker utskottet regeringens förslag för att anpassa den svenska lagstiftningen till EU:s nya ramförordning. Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) och lag om ändring i lagen (2018:1124) om ändring i fordonslagen (2002:574).

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2019/20:139 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2018:1124) om ändring i fordonslagen (2002:574).

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 och 3 §§, 2 kap. 2, 4, 5 och 5 a §§ och 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §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.

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, *och*

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

¹ Senaste lydelse 2015:794.

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 §²

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,

tillverkare: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, 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 produktionsöverensstämmelsen, 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.

2 kap.

2 §³

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 EUrättsakter 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

² Senaste lydelse 2014:732.

³ Senaste lydelse 2015:794. Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

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 §⁴

En tillverkare

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeprocessen,
2. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med den godkända typen,
3. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet,
4. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen, och
5. är, om han eller hon är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), skyldig att utse en företrädare som är etablerad inom EES för att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten.

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

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

5 §

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 *det nationella typgodkännandet*, får myndigheten återkalla godkännandet.

⁴ Senaste lydelse 2009:224. Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

5 a §⁵

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

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.

5 kap.

8 §⁶

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) besikningstekniker, 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 fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

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

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

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

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,

⁵ Senaste lydelse 2009:224.

⁶ Senaste lydelse 2017:274.

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,

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 och av 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,

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.

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2020.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2018:1124) om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § fordonslagen (2002:574) i stället för lydelsen enligt lagen (2018:1124) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2018:1124

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, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) 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.

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, och

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.