



## Förordning om typgodkännande för motorfordon

---

Näringsdepartementet

2016-02-24

### Dokumentbeteckning

KOM (2016) 31

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om godkännande av och marktillsyn över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon

### Sammanfattning

Kommissionen föreslår att det nuvarande ramdirektivet för godkännande av motorfordon 2007/46/EG ersätts av en ny ramförordning. Ett syfte med förslaget är att revidera regelverket för typgodkännande av motorfordon (bilar) utifrån de förändringar som beslutades om i regelverken för typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer 2013. Kommissionen presenterar även förslag för öka robustheten i typgodkännandesystemet samt komma tillrätta med tillkortakommanden i nuvarande regelverk som kommissionen anser påvisades under hösten 2015 i samband med avslöjanden om brister med emissionsutsläpp i europeisk fordonsindustri.

Kommissionen föreslår att typgodkännandesystemet förstärks bland annat genom att införa kriterier om marktillsyn utöver typgodkännanden. Vidare tillkommer bestämmelser om hantering och godkännande av tekniska tjänster samt en översyn av hur väl typgodkännandemyndigheterna fungerar. I förslaget föreslås även att kommissionen ska kunna bedriva verksamhet avseende kontroll av motorfordon. Denna verksamhet föreslår kommissionen ska finansieras genom en andel av medlemsstaternas typgodkännande- och marktillsynsavgifter.

Regeringen är övergripande positiv till att en revidering görs av typgodkännandereglererna för motorfordon, men ifrågasätter de delar av

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionens förslag presenterades den 27 januari 2016 och syftar till att revidera typgodkännandesystemet för motorfordon (bilar). Förslaget avser att ersätta 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, ett så kallat ”ramdirektiv”. Det har nyligen gjorts liknande revideringar av regelverken för typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer.

Kommissionen gjorde under 2013 en utvärdering av 2007/46/EG och fann att ramverket för typgodkännande redan är väl anpassat för att nå målen om harmonisering för en effektiv och konkurrensneutral inre marknad. Kommissionen ansåg dock att medlemsstaterna på vissa områden tillämpar regelverket olika vilket kan begränsa effektiviteten av ramverket. Med avsikt att ytterligare öka den inre marknadens funktionalitet och effektivitet föreslår kommissionen i revideringen åtgärder för att säkerställa att regelsystemet är både funktionellt samt erbjuder skydd för hälsa, säkerhet och miljö. Revideringen av 2007/46/EG har pågått under flera år men förslaget fick ny uppmärksamhet under hösten 2015 i samband med avslöjanden om brister med emissionsutsläpp i europeisk fordonsindustri.

### 1.2 Förslagets innehåll

Förslaget är en EU-förordning om godkännande av motorfordon och föreslås ersätta det nuvarande ramdirektivet 2007/46/EG. Den nya förordningen har särskilt fokus på:

- Introduktion av kriterier för marknadstillsyn som komplement till krav för typgodkännande samt ökad marknadstillsyn och efterlevnadsprovning av fordon som redan är släppta på marknaden. Marknadstillsynsmyndigheter föreslås även genomföra kontroller regelbundet såväl under faktisk körning som i laboratorium.
- Förtydligande av återkallanden och skyddsprocedurer, samt hantering av utökning av befintliga typgodkännanden.
- Förbättrad kontroll av efterlevnad av ramverket för typgodkännande genom att processer för

typgodkännande- och produktionsöverensstämmelse ska tillämpas lika oberoende av typgodkännandemyndighet och teknisk tjänst.

2015/16:FPM50

- Förtydligande av roller och skyldigheter för ekonomiska aktörer i distributionsledet samt rollerna för de nationella myndigheterna som deltar i kontroll av efterlevnad av regelverket.
- Förbättra de alternativa formerna för godkännande och förfarandet för flerstegsgodkännande med syfte att uppnå en anpassad flexibilitet för nischmarknader och för små och medelstora företag, utan att snedvrیدا konkurrensen på marknaden.
- Kommissionens verksamhet avseende kontroll av motorfordon ska finansieras genom en andel av medlemsstaternas typgodkännande- och marknadstillsynsavgifter.

#### *Typgodkännandeprocessen*

Typgodkännandeförfarandet innebär att en typgodkännandemyndighet intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven. Typgodkännandeprocessen förändras inte mycket i jämförelse med 2007/46/EG. Processen att ansöka, verifiera och i slutändan godkänna fordon förblir likt.

#### *Kommissionens utökade roll*

Kommissionen föreslås ges ett förändrat och utökat mandat i jämförelse med 2007/46/EG och även ett utökat mandat i jämförelse med vad kommissionen redan har i de antagna förordningarna för två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer. Förslaget ger kommissionen verktyg att vidta åtgärder, till exempel att återkalla typgodkännanden och ompröva typgodkännandemyndighetens beslut. I förslaget ingår även att kommissionen ska kunna initiera marknadstillsynsärenden och vidta åtgärder utifrån dessa. Som ett stöd för denna verksamhet samt för att få till en likartad tillämpning av ramverket föreslås även ett forum för erfarenhetsutbyte (Forumet för informationsutbyte om genomförande). Detta forum ska utgöras av representanter för medlemsstaternas typgodkännande- och marknadstillsynsmyndigheter. Om kommissionen eller en medlemsstat bedömer att åtgärderna en medlemsstat vidtagit är otillräckliga, ska kommissionen ges möjlighet att besluta om ytterligare åtgärder.

#### *Teknisk tjänst*

Ett område där det föreslås omfattande förändringar är förutsättningarna för de tekniska tjänsterna. En teknisk tjänst är en organisation eller ett

organ som har utsetts av godkännandemyndigheten för att som provningslaboratorium utföra provning eller inspektioner.

Förutsättningarna för de tekniska tjänsterna har ändrats i de redan antagna förordningarna för två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer. I de redan antagna förordningarna har förutsättningarna för anmälan och utseende av tekniska tjänster utvecklats och blivit mer detaljerade i jämförelse med förutsättningarna i 2007/46/EG. Förslaget innebär ytterligare skillnader för godkännande av motorfordon.

Skillnaderna ligger främst i de administrativa bestämmelserna, det vill säga hur de tekniska tjänsterna ska bedömas och den uppföljning av dem som ska göras.

Enligt förslaget ska granskningen av tekniska tjänster genomföras av en gemensam bedömningsgrupp som består av representanter från två andra typgodkännandemyndigheter samt en representant från kommissionen, utöver representanterna från den utseende typgodkännandemyndigheten. Dessutom föreslås tydligare kriterier för typgodkännandemyndighetens övervakning av de tekniska tjänsterna.

Typgodkännandemyndigheterna inom EU ska vartannat år revidera varandra med avseende på hanteringen av tekniska tjänster genom så kallade "peer-reviews".

Ett nytt förslag är att de tekniska tjänsterna inte ska få ta betalt direkt av tillverkarna för genomförd provning. Det föreslås att betalning för deras verksamhet ska hanteras via typgodkännandemyndigheterna.

#### *Sanktioner*

Förslaget ger nya förutsättningar för införande av sanktioner vid överträdelser. Nytt är att det anges vilken aktör som ska träffas av de ekonomiska sanktioner som fastställs och vilka överträdelser som ska medföra sanktioner. Bestämmelserna överensstämmer i huvudsak med de redan antagna förordningarna för två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer med skillnaden att förslaget även omfattar sanktioner mot tekniska tjänster. Ett helt nytt förslag är dock att kommissionen föreslås kunna påföra ekonomiska aktörer en ekonomisk straffavgift oberoende av var fordonet har typgodkänts.

#### *Marknadstillsyn*

Förslaget inför nya kriterier för marknadstillsyn för motorfordon som inte finns i 2007/46/EG. Det handlar om att definiera de ekonomiska aktörerna och myndigheter samt deras ansvar. Det är ett område som sedan tidigare varit reglerat utifrån Europaparlamentets och rådets förordning 765/2008/EG om krav för ackreditering och marknadskontroll.

Syftet med de nya kriterierna handlar om att förtydliga roller och ansvar för sektorn motorfordon (bilar). Marknadstillsyn ingår i de redan antagna

förordningarna för två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer, förslaget är dock mer detaljerat och långtgående för motorfordon. Kontroll och efterhandsprovning av fordon som redan är släppta på marknaden föreslås som komplement till kontroll vid typgodkännandet.

Kommissionen föreslår att de ska ha möjlighet att styra medlemsstaternas hantering av marknadstillsynsåtgärder genom att i kompletterande lagstiftning bestämma vilka produkter som ska kontrolleras och i vilken omfattning.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Nuvarande ramdirektivet 2007/46/EG är införlivat i svensk rätt genom fordonslagen (SFS 2002:574), fordonsförordningen (SFS 2009:211), avgasreningslagen (2011:318), avgasreningsförordningen (SFS 2011:345) och genom myndighetsföreskrifter. Dessa författningar reglerar inte enbart typgodkännanden av bilar utan även andra fordon och andra kontrollformer som exempelvis kontrollbesiktning.

Även om en EU-förordning är direkt gällande i sin lydelse kan den innehålla bestämmelser som kräver ett genomförande av medlemsstaterna, till exempel att utse behörig myndighet och införa mandat för sanktioner. En anpassning av fordonslagen och fordonsförordningen har nyligen genomförs med hänsyn till de tidigare nämnda förordningarna om två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer. Transportstyrelsen är idag både typgodkännandemyndighet och marknadskontrollmyndighet för dessa bestämmelser.

Förslaget påverkar ovan nämnda nationella regleringar och en översyn är nödvändig för att undvika dubbelreglering och eventuellt förtydliga nya roller som kan komma av den föreslagna förordningen.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Enligt kommissionens konsekvensanalys så bygger förslaget på befintliga resurser och är utformat så att ytterligare medel från EU-budgeten inte behövs. Åtgärderna ska inte påverka EU-budgeten utöver de anslag som redan finns i kommissionens officiella finansplanering.

Enligt förslaget ska medlemsstaterna dock etablera en avgiftsstruktur för typgodkännandeprocessen och marknadstillsynsaktiviteter och informera kommissionen om denna. En sådan avgiftsstruktur är sedan tidigare inte reglerad av EU. Den nationella avgiftsstrukturen ska även ge utrymme för de kostnader som uppkommer för överensstämmelseprovningar och inspektioner som kommissionen föreslås utföra. Kommissionen föreslår även att denna ges möjlighet att i genomförandeakter bestämma storleken på medlemsstaternas bidrag till denna verksamhet.

Förslaget bedöms även medföra ökade kostnader för typgodkännandemyndigheter, tekniska tjänster och för genomförande av marknadstillsynen. Dessa kostnader kommer troligen i slutändan att belasta fordonsägare. Kommissionen redogör inte för dessa ekonomiska konsekvenser i konsekvensanalysen.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till att kommissionen har lagt ett förslag till nya typgodkännanderegler, men ifrågasätter de delar av förslaget som rör finansiering av kommissionens föreslagna egna kontroller utanför EU-budgeten via nationella myndigheter. Kommissionen behöver också på ett tydligare sätt motivera behovet av kommissionens egna kontroller samt förklara dess syfte och omfattning.

Regeringen välkomnar förslag om obligatorisk marknadstillsyn av motorfordon som är satta på marknaden. Det är viktigt att konsumenter och medborgare kan känna förtroende för att motorfordon är säkra samt lever upp till de krav som ställs framförallt avseende trafiksäkerhet och miljö. Regeringen ser positivt på förslaget att införa efterlevnadsprovning och kontroll av fordon som redan är släppta på marknaden och i bruk. Efterlevnadsprovning kan utgöra en viktig åtgärd för att säkerställa regelbunden efterlevnad av fordonen. Att sanktioner och straffavgifter föreslås införas vid påvisade brister i efterlevnaden av exempelvis miljö- och trafiksäkerhetskrav i typgodkännandet kan även vara en verkningsfull åtgärd.

Regeringen ser dock en risk i att skapa flera parallella förfaranden vad gäller liknande verksamheter med hänsyn till skillnader vad gäller marknadstillsyn och hantering av tekniska tjänster jämfört med regelverken för typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer. Det kan leda till olika tillämpningar för liknande ärenden beroende av vilket fordonsslag det är som ska hanteras.

Kommissionen behöver också motivera behovet av kommissionens egna kontroller samt förklara hur de ser på finansieringen av verksamhet utanför EU-budgeten via nationella myndigheter.

Kommissionen bör även under förhandlingarna tydligare motivera den långtgående regleringen av tekniska tjänster samt visa varför det är en effektiv och nödvändig åtgärd mot de problem som har uppdragats i samband med avslöjanden om fusk med emissionsutsläpp i europeisk fordonsindustri under hösten 2015. Det är trots allt alltid typgodkännandemyndigheten som bär ansvar för ett beviljat typgodkännande.

Regeringen ser även ett behov av att bevaka de krav som är kostnadsdrivande för de tekniska tjänster som inte har så stor provningsverksamhet vad gäller utökade bedömningsrutiner och fortlöpande övervakning. Det finns en risk för utslagning av teknisk tjänst och risk för framtida brist av provningsförutsättningar. Detta berör i större utsträckning medlemsstater som har en liten verksamhet, vilket är fallet i Sverige.

Regeringen anser även att förhållandet mellan EU och Förenta nationernas ekonomiska kommitté för Europa (UNECE) behöver tydliggöras av kommissionen då skillnaden mellan systemen kan bli problematiska för nationella myndigheter att hantera. EU är fördragsslutande part till UNECE:s överenskommelse om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsett fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter den s.k. 1958-års överenskommelse.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Övriga medlemsstaters ståndpunkter är inte ännu inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen har lagt förslaget och förväntas stödja det. Europaparlamentet har i en resolution den 5 oktober 2015 betonat att EU:s nuvarande system för typgodkännande bör stärkas liksom marknadstillsynen.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har remitterats men några svar har ännu inte inkommit till Näringsdepartementet.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 114 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

## 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Regeringen noterar inledningsvis att själva sakområdet, typgodkännande av motorfordon, redan är harmoniserat genom det nuvarande ramdirektivet 2007/46/EG. Följaktligen innebär inte det nya förslaget en ny EU-harmonisering. Enligt kommissionen avser förslaget att

effektivisera införandet av nya motorfordon och efterlevnaden av regelverket. Därmed stärks även den inre marknaden inom EU. Kommissionen anser det finns ett ömsesidigt beroende medlemsstaterna emellan. Det kommer av att typgodkännandereglerna vilar på principen att alla nya fordon som överensstämmer med en typ som godkänts i en medlemsstat har fri rörlighet inom EU. Därmed krävs även en harmonisering av marknadstillsynen. Regeringens bedömning är att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Kommissionen anser att förslaget överensstämmer med proportionalitetsprincipen eftersom det inte går längre än nödvändigt för att säkerställa en fungerande inre marknad samtidigt som det skapar förutsättningar för allmän säkerhet och miljöskydd.

Vidare anser kommissionen att förstärkningen av typgodkännandeområdet och införandet av marknadstillsyn stämmer överens med fastslagna principer för produktmarknaden. Kommissionen anser även att man gjort anpassningar av dessa kriterier utifrån de specifika förutsättningar som gäller fordonsindustrin, när så är nödvändigt och berättigat. Regeringen är emellertid skeptisk till delar av förslagen, som redovisats ovan, samt om alla förslagen sammantaget är nödvändiga och effektiva för att åtgärda de brister som kommissionen anser påvisats. Det gäller t.ex. hantering av de tekniska tjänsterna där den administrativa bördan riskerar att bli betydande för små aktörer.

Även om regeringen är kritisk mot delar av förslagen anser den dock att förslaget uppfyller proportionalitetsprincipen.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att börja förhandlas under det nederländska ordförandeskapet i rådsarbetsgruppen för teknisk harmonisering (motorfordon). Tidplanen för Europaparlamentets behandling är ännu inte känd.

### 4.2 Fackuttryck/termer

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

*marknadstillsyn*: den verksamhet som bedrivs och de åtgärder som vidtas av marknadstillsynsmyndigheter för att se till att fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, delar eller utrustning som tillhandahålls på marknaden uppfyller de krav som fastställs i relevant



lagstiftning. I Sverige används termen marknadskontroll istället för marknadstillsyn och det gäller även i de två förordningarna om två- och trehjuliga motorfordon respektive traktorer.

*teknisk tjänst*: organisation eller organ som har utsetts av godkännandemyndigheten i en medlemsstat för att som provningslaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner.