

Enligt sändlista

Remiss, föreskrifter om godkännandeformer för bilar och släpvagnar

Remisstiden utgår **2008-12-05**

Vägverket översänder härmed förslag till föreskrifter om enskilt godkännande av bilar och släpvagnar som dras av bilar och förslag till ändring av föreskrifterna VVFS 2003:28 om nationellt typgodkännande av fordon. Föreskrifterna är framtagna med anledning av kommande ändring av bland annat fordonslag (2002:574) och fordonsförordning (2002:925) med anledning av att ett nytt ramdirektiv 2007/46/EG kommit inom fordonsområdet. Föreskrifterna avses att träda i kraft **den 29 april 2009**.

Den 1 januari 2009 bildas en ny myndighet, Transportstyrelsen. Transportstyrelsen är en ny myndighet under Näringsdepartementet med ett samlat ansvar för normgivning, tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning för trafiklagen luftfart, sjöfart, järnväg och vägtrafik. Myndigheten bildas genom att verksamheten vid Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen, Vägverkets Trafikregister samt Vägverkets normgivning och tillsynsverksamhet förs över till den nya myndigheten.

Vägverkets nuvarande myndighetsansvar för regler om fordon kommer att överföras till Transportstyrelsen. Bifogat förslag till föreskrifter kommer därför att beslutas och ges ut som en Transportstyrelsen föreskrift. Av detta skäl benämns Vägverket till vissa delar i föreskriftsförslagen som Transportstyrelsen.

Ramdirektiv 2007/46/EG reglerar godkännandeformer och krav för bilar och släpvagnar till bilar. (Med bil avses personbil, buss och lastbil och till dessa räknas även EU-mobilkran.)

Denna remiss utgör samråd enligt lag och förordning om samrådsskyldighet med vissa myndigheter och andra organisationer samt konsekvensutredning enligt 4 § Förordning (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Bilagda föreslag avser godkännandeformerna enskilt godkännande och nationellt typgodkännande och utgörs av

- Förslag till ny föreskrift; Vägverkets föreskrifter om enskilt godkännande av bilar och släpvagnar som dras av bilar.
- Förslag till ändring av Vägverkets föreskrifter (2003:28) om nationellt typgodkännande av fordon.

Vägverket önskar få Era synpunkter på förslaget senast **2008-12-05** för att dessa ska kunna beaktas. Närmare upplysningar i detta ärende lämnas av Ingela Sundin (enskilt godkännande), tfn +46 243 750 62, e-post ingela.sundin@vv.se eller Pasi Paavola (nationellt typgodkännande), tfn 0243-753 32, e-post pasi.paavola@vv.se.

Föreskriftsförslag

Förslag till Vägverkets föreskrifter om enskilt godkännande av bilar och släpvagnar som dras av bilar

Sammanfattning

Genom direktiv 2007/46/EG ställs i framtiden krav på godkännande av enskilda fordon. Det tillkommer en godkännandeform som heter **enskilt godkännande**. Enskilt godkännande ska tillämpas på de fordon som direktivet omfattar det vill säga nya fordon av fordonsslagen personbil, buss, lastbil och släpfordon till sådana fordon. Idag godkänns sådana fordon genom en registreringsbesiktning. Det enskilda godkännandet kommer att ersätta registreringsbesiktningen för nya bilar och släpvagnar som dras av bilar. Syftet med förslaget är att införa en ny föreskrift som beskriver det administrativa förfarandet när det gäller enskilt godkännande så att detta ligger i linje med vad EU anger genom ramdirektiv 2007/46/EG.

Övergångsregler

Registreringsbesiktning kommer fortsättningsvis att få användas som godkännandeform för nya bilar och släpvagnar till bilar även efter ikraftträdandet av dessa föreskrifter den 29 maj 2009 men dock bara under den övergångsperiod som Regeringen fastställer. För närvarande finns ett förslag från Regeringen som ger möjlighet att använda registreringsbesiktning fram till den 2 maj 2011 i stället för enskilt godkännande.

Skillnader mellan registreringsbesiktning och enskilt godkännande

I och med att godkännandeformen för ett enskilt fordon regleras på gemenskapsnivå genom ramdirektiv 2007/46/EG, så tillkommer krav på tydlighet i godkännandeprocessen.

I direktivet omnämns en skyldighet för medlemsstaterna att kunna redovisa på vilka grunder ett fordon godkännts på förfrågan av annan medlemsstat. Kravet innebär att både tillverkare, besiktningsorgan och godkännandemyndigheter måste ha en mer systematisk hantering av underlagen som leder till godkännandet av det enskilda fordonet. När det gäller registreringsbesiktning så är detta inte reglerat.

Vidare anges att samtliga godkännanden för nya bilar och släpvagnar ska beslutas av godkännandemyndigheten. Vid registreringsbesiktning är det besiktningsorganet som beslutar om godkännande av det enskilda fordonet.

Målsättningen med detta förslag är att i möjligaste mån skapa en godkännandeform som är likvärdig inom den Europeiska unionen enligt de förutsättningar som direktiv 2007/46/EG anger. På sådant sätt ökas möjligheten till fri cirkulation av de fordon som godkänns genom detta system.

Mängden fordon som i framtiden ska hanteras inom godkännandeformen enskilt godkännande innebär att myndigheten måste ha system som kan hantera dessa godkännanden och underlag. Detta kommer att innebära en avgift för det enskilda godkännandet kommer att tas ut av myndigheten.

Förslag till ändring av Vägverkets föreskrifter (2003:28) om nationellt typgodkännande av fordon

Sammanfattning

Direktiv 2007/46/EG går in med begränsningar när det gäller fordon som godkänns genom nationellt typgodkännande. Vägverket avser därför att ändra nuvarande föreskrifter om nationellt typgodkännande av fordon. Förslaget syftar till att införa så små ändringar i sak som möjligt om man jämför med dagens system för nationellt typgodkännande av fordon, men ändå uppfylla de nya förutsättningar som direktiv 2007/46/EG anger.

Den viktigaste ändringen är den begränsning av möjligheten till nationellt typgodkännande om fordonstypen tillverkas i för stor serie beräknat under ett kalenderår. Nationellt typgodkännande för de fordon som direktivet reglerar blir därför möjligt endast för fordonstyper som tillverkas i små serier. Samtidigt föreslås justering av innehållet i typintyget och av definitionerna för variant och version. Det

nationella typgodkännandet för små serier ska enligt direktivet också ha ett typgodkännandenummer som skiljer från det som vi i Sverige använder idag.

När det gäller de fordon som inte omfattas av direktiv 2007/46/EG d.v.s. motorredskap, terrängmotorfordon och exportvagnar så föreslås i stort endast en justering av typintyget. I förslaget tas också möjligheten bort för nationellt typgodkännande av traktor med anledning av regeringens förslag till av ändring fordonsförordningen som exkluderar fordonsslaget traktor i samband med nationellt typgodkännande. Att få ett nationellt typgodkännande har heller inte skiljt så mycket från det som krävs att får ett EG-helfordons typgodkännande att det är motiverat att ha ett sådant system. Det är inte heller någon tillverkare som har valt att ta ut nationellt typgodkännande för traktor under de 5 år som systemet funnits.

Övergångregler

Nationellt typgodkännande enligt nuvarande system kommer att finnas under de övergångstider som direktiv 2007/46/EG anger. Övergångstider skiljer mellan de olika fordonsslagen och framgår av föreskriftsförslagets ikraftträdande tidpunkt.

Bakgrund

EG's nya ramdirektiv 2007/46/EG som handlar om godkännande av personbilar, bussar, lastbilar, EG-mobilkrantar och släpvagnar som dras av sådana fordon ska börja tillämpas från den 29 april 2009. Med det nya ramdirektivet blir det möjligt att EG-helfordonstypgodkänna alla dessa fordonsslag. Direktivet styr också över godkännandeformerna helfordons typgodkännande av fordon i små serier på nationell nivå och enskilt godkännande som också regleras på nationell nivå.

Med anledning av detta har Vägverket valt att skapa nya och reviderade föreskrifter som ska gälla för de fordon som godkänns för att tas i bruk den 29 april 2009 eller senare.

Tekniska krav

I anslutning till dessa föreskrifter kommer även en anpassning av de tekniska kraven att genomföras med anledning av de nya förutsättningar som ramdirektivet anger. Föreskrifter avseende tekniska krav kommer att remitteras av Vägverket inom några veckor.

Konsekvensutredning vid regelgivning

Beskrivning av problem och mål med ändring

Vägverkets målsättning med föreskrifterna är att anpassa nationell reglering och öka harmonisering av nationellt godkända fordon enligt de förutsättningar som ställs inom Europeiska Unionen genom direktiv 2007/46/EG. Vägverket vill med reglerna också göra det tydligt vilka godkännandeformer som är möjliga för nya bilar och släpvagnar till bilar. Verket vill samtidigt beskriva detta på ett sätt som gör det enkelt att förstå och använda för besiktningsorgan, fordonstillverkare och även andra som vill få ett fordon godkänt som enskilt fordon eller använda sig av godkännandeformen nationellt typgodkännande.

Alternativ på lösningar av problemet och vilka effekterna blir om området inte regleras

Aktuell reglering har tillkommit med anledning av Sveriges skyldighet att arbeta in direktiv 2007/46/EG i Svensk lagstiftning. Att avstå från reglering är inte möjligt. Vägverket har övervägt lämpliga alternativ i samarbete med fordonstillverkarna inom de begränsningar som direktivet sätter.

Berörda av reglering

Det är i huvudsak fordonstillverkare och importörer av nya bilar och släpfordon som berörs av regleringen men detta innefattar även när det gäller enskilt godkännande privatpersoner som importerar nya, ej tidigare registrerade och ibruktagna fordon. Idag registreringsbesiktas ca 42 000 nya bilar och släpvagnar. En relativt stor andel av dessa fordon kommer att kunna utnyttja möjligheten med EG-helfordons typgodkännande som kommer att öppnas upp för bussar, lastbilar och släpfordon. Det beräknas ändå bli kvar ca 28 000 fordon som per år ska godkännas med den nya godkännandeformen enskilt godkännande. Det finns även ca 50 fordonstillverkare både inom och utanför Sverige som idag använder systemet nationellt typgodkännande och kommer att beröras av de begränsningar direktiv 2007/46/EG anger.

Kostnadsmissiga och andra konsekvenser som följer av regleringen och en jämförelse av konsekvenserna av för de övervägda förslagen

I och med att godkännandeformerna för enskilda fordon samt de fordonstyper som godkänns genom nationellt typgodkännande regleras på gemenskapsnivå så styrs förutsättningarna till stor del direktivet 2007/46/EG. Det finns när det gäller enskilt godkännande en skyldighet för Sverige att kunna redovisa på vilka grunder ett fordon

godkänts på förfrågan av annan medlemsstat. Detta innebär att det är nödvändigt för tillverkare och importörer av fordon att ha god kontroll på de underlag som används för godkännande av det enskilda fordonet. Gemenskapen har också kommit överens om att enskilda godkännandet ska beslutas av godkännandemyndigheterna och inte som vid dagens registreringsbesiktning av besiktningsorganen.

Transportstyrelsen måste ha system som kan hantera dessa godkännanden och underlag med hänsyn till den mängd fordon som använda enskilt godkännande, vilket kommer att innebära en prövningsavgift kommer att tas ut av myndigheten för det enskilda godkännandet. Initialt är denna kostnad uppskattad till ca 200 kr per fordon. När det gäller ändring av reglering avseende nationellt typgodkännande så ger dessa förändringar inte så stor påverkan då flertalet att de som idag utnyttjar godkännandeformen i framtiden kommer att gå över till EG-helfordons typgodkännande vilket torde innebära en klar kostnadsmässig förbättring då ett godkännande kan användas inom hela EU.

Bedömning av regleringens överensstämmelse med EU-reglering

Regleringen följer av Sveriges skyldighet att arbeta in direktiv 2007/46/EG i svensk lagstiftning.

Särskild hänsyn till ikraftträdande tidpunkt och informationsinsatser

Vägverket ser det inte möjligt att senarelägga kraven med hänsyn till de ramar som direktiv 2007/46/EG samt övergripande nationella förordningar medger. Vägverket har under framtagandet av reglerna haft tre större informationstillfällen med olika grupper av fordonstillverkare och importörer för att presentera förändringarna när det gäller de nya godkännandeformerna. Löpande diskussioner har även förts med berört besiktningsorgan.

Effekter för betydelse av företags arbetsförutsättning och konkurrensförmåga

Antal företag som berörs och i vilken bransch

Regleringen bedöms beröra fordonstillverkare, importörer av bilar och släpfordon samt även privatpersoner som importerar nya bilar och släpfordon när det gäller det enskilda godkännandet.

Tidsåtgång och administrativa kostnader för företag

Reglerna bedöms när det gäller det enskilda godkännandet medföra något längre tid för genomförande av den provning som ska ske hos besiktningsorganet då en mer strukturerad redovisning kommer att krävas än om man jämför med dagens

registreringsbesiktning. Vägverket bedömer att de administrativa kostnaderna inledningsvis kan öka något då företagen måste hantera sina underlag på ett mer strukturerat sätt, men att detta ändå måste innebära en marginell förändring av de administrativa kostnaderna.

Reglerna när det gäller det ändrade systemet för nationellt typgodkännande anses inte medföra någon särskild påverkan på vare sig tidsåtgång eller företagens administrativa kostnader då antalsbegränsningarna är ganska generösa för mindre företag som ändå vill använda detta system.

Kostnader för företag samt behov av förändring av företags verksamhet

Reglerna bedöms endast medföra mindre ändring av process eller annan ändring av företags verksamhet när det gäller att tillhandahålla strukturerade underlag.

Påverkan av konkurrensförhållanden

Reglerna bedöms påverka konkurrensförhållanden i positiv riktning då godkända fordon på grund av ökad harmonisering kommer att ha en större möjlighet till fri cirkulation på hela den europeiska marknaden.

Påverkan i andra avseenden

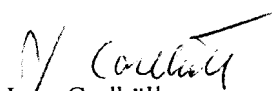
Reglerna bedöms inte utgöra påverkan i andra avseenden.

Särskild hänsyn till små företag

Extra informationsinsatser har genomförts.

Vägverket tar tacksamt emot era synpunkter på detta föreskriftsförslag. Vi behöver era synpunkter senast **2008-12-05** för att vi ska kunna ta hänsyn till dessa.

Med vänliga hälsningar



Lars Carlhäll
Chef för fordonsavdelningen

Bilagor

- Förslag till Vägverkets föreskrifter (VVFS 2009:XX) om enskilt godkännande av bilar och släpvagnar som dras av bilar
- Förslag till Vägverkets föreskrifter om ändring av föreskrifterna (VVFS 2003:28) om nationellt typgodkännande av fordon
- Sändlista

SÄNDLISTA

Naturvårdsverket
106 48 STOCKHOLM

Räddningsverket
651 80 KARLSTAD

Bilprovningen
Box 508
162 15 VÄLLINGBY

Det Norske Veritas
Box 30234
104 25 STOCKHOLM

Svensk Maskinprovning AB
Fyrisborgsgatan 3
754 50 UPPSALA

DEKRA Automotive AB
Fristadstorget 10
632 20 ESKILSTUNA

AVL MTC Motortestcenter AB
Box 223
136 23 Haninge

Rikspolisstyrelsen
Box 12256
102 26 STOCKHOLM

SWEDAC, Styrelsen för ackreditering och
teknisk kontroll
Box 878
501 15 BORÅS

Bil Sweden
Skickad som e-post till
thomas.carlsson@bilsweden.se

Husvagnsbranschens Riksförbund
Skickad som e-post till
kansliet@husvagn.com

Släpvnadsbranschens Riksförbund
Skickad som e-post till
etienne@ep-media.se

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF
105 33 STOCKHOLM

Svenska Bussbranschens Riksförbund
Box 175 48
118 91 STOCKHOLM

Sveriges Fordonsbyggares
Riksorganisation, SFRO
Gustaf Ridderstolpe
Bollsta gård
725 96 Västerås

Motorbranschens Riksförbund
Box 5611
114 86 STOCKHOLM

Motormännens Riksförbund (M)
Box 23142
104 35 STOCKHOLM

Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens
Främjande (NTF)
Box 30
171 11 SOLNA

Lastfordonsgruppen (LFG)
Box 5510
114 85 STOCKHOLM

Sveriges Åkeriföretag
Box 504
182 15 DANDERYD

Försvarets Motorklubb FMK
Brahegatan 43
114 37 STOCKHOLM

Stiftelsen Branschorganisationernas Kansli
Svenska Mobilkranföreningen
Box 22 307
104 22 STOCKHOLM

American Car Club Sweden
Box 135
231 22 TRELLEBORG

Bilimportörernas Riksförbund
BIRF
Box 478
191 24 Sollentuna

MaskinLeverantörerna
Box 22 307
104 22 Stockholm