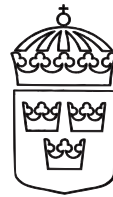


# Regeringens proposition

## 2008/09:53



Godkännande av motorfordon m.m.

Prop.  
2008/09:53

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 16 oktober 2008

*Maud Olofsson*

*Andreas Carlgren*  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Det nya direktivet innebär en ökad harmonisering av de krav som ställs för att nya personbilar, lastbilar och bussar samt släpvagnar till sådana fordon ska få registreras, saluföras och tas i bruk inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Till skillnad från tidigare direktiv på området innehåller direktivet även gemensamma regler om godkännande av enstaka fordon. I övrigt är det nya direktivet generellt sett utförligare och tydligare i regleringen och innehåller dessutom moment som är helt nya jämfört med tidigare. Exempelvis finns särskilda kapitel om medlemsstaternas och tillverkarnas allmänna skyldigheter, om giltigheten av EG-typgodkännanden, om skyddsklausuler och om tillhandahållande av teknisk information.

Utöver vad som anges ovan behandlar propositionen vissa frågor som inte har någon omedelbar anknytning till det nya direktivet, men som ändå har ansetts vara naturliga att beröra i detta sammanhang.

I propositionen lämnas förslag till ändringar i fordonslagen (2002:574), lagen (1972:435) om överlastavgift, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, lagen (2004:629) om trängselskatt och vägtrafikskattelagen (2006:227).

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 29 april 2009.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	12
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.....	16
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt.....	18
2.6	Förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).....	19
3	Ärendet och dess beredning.....	22
4	Gällande rätt.....	22
4.1	EG:s regelverk.....	22
4.2	FN:s regelverk.....	24
4.3	Nationella regler.....	25
4.3.1	Huvuddragen i fordonslagstiftningen.....	25
4.3.2	Typgodkännande.....	25
4.3.3	Registreringsbesiktning.....	26
4.3.4	Något om behörig myndighet.....	27
5	Det nya ramdirektivet.....	27
6	Förhållandet mellan de svenska och de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna.....	28
6.1	Allmänt.....	28
6.2	Särskilt om mobilkranar.....	31
7	Skyldigheter för tillverkarna.....	35
7.1	Begreppet ”tillverkare”, m.m.....	35
7.2	Något om tillverkarens ansvar för produktionsöverensstämmelsen.....	38
7.3	Tillverkarens ansvar vid etappvist typgodkännande.....	38
7.4	Skyldighet att utse en företrädare.....	39
7.5	Tillhandahållande av teknisk information.....	40
8	Giltigheten av ett typgodkännande.....	44
9	Enskilda godkännanden.....	46
10	Försäljningsförbud m.m.....	49
11	Tillsynen över fordonslagstiftningen, m.m.....	52
12	Vissa övriga frågor.....	55
12.1	Begreppet ”ramdirektiv”.....	55
12.2	Hänvisningar till ”EG-rätt” m.m.....	55

12.3	Begränsning av överklagandefristen enligt 5 kap. 5 § fordonslagen? .....	56
12.4	Definition av moped .....	56
13	Ikraftträdande .....	57
14	Konsekvenser .....	57
14.1	Allmänt .....	57
14.2	Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter .....	58
14.2.1	Godkännandemyndigheten/tillsyns- myndigheten .....	58
14.2.2	Domstolsväsendet .....	58
14.3	Ekonomiska konsekvenser för företag .....	59
14.4	Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner .....	60
14.5	Konsekvenser för miljön .....	60
15	Författningskommentar .....	61
15.1	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574) .....	61
15.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift .....	65
15.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner .....	65
15.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen .....	66
15.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt .....	66
15.6	Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) .....	66
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG .....	68
Bilaga 2	Promemorians lagförslag .....	228
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser .....	245
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag .....	246
Bilaga 5	Lagrådets yttrande .....	264
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 oktober 2008. ....		265
Rättsdatablad .....		266

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
4. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,
5. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt, och
6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

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

Härmed föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fordonslagen (2002:574)

*dels* att 4 kap. 6 och 7 §§ ska upphöra att gälla,

*dels* att rubrikerna närmast före 4 kap. 6 och 8 §§ ska utgå,

*dels* att nuvarande 4 kap. 8 och 9 §§ ska betecknas 5 kap. 3 c och 3 d §§,

*dels* att 1 kap. 3 §, 2 kap. 2 och 4 §§ samt 5 kap. 5, 6 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 4 a §, 5 a–5 c §§, 5 kap. 3 a och 3 b §§ samt närmast före 2 kap. 5 b § och 5 kap. 3 a § nya rubriker av följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny rubrik närmast före 5 kap. 3 c § med lydelsen ”Avgifter”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

3 §

I denna lag avses med

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

*besiktnings tekniker*: den som har anställning hos ett besiktningsorgan för att utföra besiktningar,

*bilinspektör*: den som har anställning som bilinspektör hos en polismyndighet eller hos Rikspolisstyrelsen,

*tekniker*: den som har uppdrag som tekniker hos en polismyndighet.

*tekniker*: den som har uppdrag som tekniker hos en polismyndighet,

*tillverkare*: den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensstämelsen, även om denne 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.

<sup>1</sup> Jfr 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

**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 *EG-direktiv* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

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

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

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

## 4 §

*Den som har beviljats ett typgodkännande*

1. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med *typgodkännandet*,

2. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet, *och*

3. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

*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 tillverknings-etapp 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.

#### 4 a §

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

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 a §

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

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

2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning.

### **Enskilt godkännande**

#### **5 b §**

*Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.*

*I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas.*

*Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.*

#### **5 c §**

*Det organ som inför ett enskilt godkännande kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav ska även fastställa fordonets tekniska identitet.*

## **5 kap.**

### **Tillsyn**

#### **3 a §**

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningssamhet som avses i denna lag. Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.*

*Besiktningssyret ska på begäran av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

#### **3 b §**

*Tillsynen över efterlevnaden av denna lag, utöver vad som anges i 3 a §, och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen*



utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

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

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

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

*Ett föreläggande enligt tredje stycket får förenas med vite.*

*Lydelse enligt prop. 2008/09:31*

*Föreslagen lydelse*

#### 5 §

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Transportstyrelsen. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet *skall* ges in till Transportstyrelsen.

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Transportstyrelsen. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning, beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning och beslut om fastställande av ett fordons tekniska identitet enligt 2 kap. 5 c §.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet *ska* ges in till Transportstyrelsen.

#### 6 §

Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Transportstyrelsen.

2. Transportstyrelsens beslut i ett ärende som har överklagats till styrelsen.

3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 5 §.

4. Fråga om godkännande av ett fordon på grundval av ett intyg enligt 3 kap. 6 §.

5. Beslut om undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

*Första stycket 1 gäller inte förelägganden som har meddelats enligt 3 b §.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 8 §

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, samt
5. avgifter.

*Regeringen får också föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetshänseende inte får registreras, säljas eller användas.*

*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,*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

1 §<sup>1</sup>

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. lastbil, som inte är en EG-mobilkran,

2. buss,

3. tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller

4. släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av 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.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1992:1732.

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

Prop. 2008/09:53

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*dels* att 2 och 3 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

2 §<sup>1</sup>

<b>Beteckning</b>	<b>Betydelse</b>
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga 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 <ol style="list-style-type: none"><li>två hjul samt<ol style="list-style-type: none"><li>om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller</li><li>om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,</li></ol></li><li>tre hjul samt</li></ol>

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:240.

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, 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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.*

Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa *skall* 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.

*Föreslagen lydelse*

2 §

**Beteckning**

**Betydelse**

Efterfordon

Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.

*EG-mobilkran*

*En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars*

Fordon

En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga 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 fyrehjulig mopeds massa *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.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

*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.*

3 §

Om det inte med ledning av 2 § kan bestämmas till vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp *skall* höra, beslutar den myndighet som regeringen bestämmer i frågan.

Om det inte med ledning av 2 eller 2 a § kan bestämmas till vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp *ska* höra, beslutar den myndighet som regeringen bestämmer i frågan.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

Härmed föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>2</sup>

I denna lag avses med

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, *senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/37/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG,*

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>3</sup>, *upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>4</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG<sup>5</sup>, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG<sup>6</sup>, och 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,*

*särdirektiv*: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramedirektiven,

*typgodkännande*: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

*tillverkare*: den som inför *den ansvariga myndigheten* ansvarar för *samtliga delar av förfarandet*

*tillverkare*: den som inför *typgodkännandemyndigheten* ansvarar för *alla aspekter av typ-*

<sup>1</sup> Jfr 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:262.

<sup>3</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>4</sup> EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, (Celex 32007L0046).

<sup>5</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

<sup>6</sup> EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).



*vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,*

*godkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne 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,*

*utsläpps begränsande anordningar: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,*

-----  
I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:629) om  
trängselskatt

Prop. 2008/09:53

Härmed föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2008/09:12      Föreslagen lydelse*

5 §

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,  
4. *EG-mobilkran, eller*

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

Härmed föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227) dels att 2 kap. 12 och 19 §§ samt bilaga 2 ska ha följande lydelse, dels att rubriken närmast efter 2 kap. 14 § ska lyda ”Särskilt om beskattningen av EG-mobilkranar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
12 §<sup>1</sup>

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar som inte beskattas i enlighet med andra stycket,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag. *Detta gäller inte för EG-mobilkranar.*

I fråga om *EG-mobilkranar*, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

19 §

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II *och en EG-mobilkran* beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:473.

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar</b>			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0 – 1 300	370	0
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –	1 000	0
3. Tungta terrängvagnar som hör till skatteklass I			
3.1 med två hjulaxlar	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjul- axlar	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen
<b>C EG-mobilkrantar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar</b>			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I			
	0 – 1 300	370	0
	1 301 – 3 000	425	55
	3 001 – 7 000	1 360	95
	7 001 –	5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och <i>EG-mobilkrantar</i>			
	2 001 –	1 000	0
3. Tunga terrängvagnar som hör till skatteklass I			
3.1 med två hjulaxlar			
	2 001 – 6 000	300	35
	6 001 – 14 000	1 700	70
	14 001 –	7 300	200
3.2 med tre eller flera hjul- axlar			
	2 001 – 6 000	300	30
	6 001 – 14 000	1 500	50
	14 001 – 18 000	5 500	130
	18 001 –	10 700	170

Den 5 september 2007 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG 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<sup>1</sup>. Den svenska versionen av direktivet finns i *bilaga 1*.

Under hösten 2007 och början av 2008 utarbetades inom Näringsdepartementet promemorian Godkännande av motorfordon m.m. (Ds 2008:8), i vilken bl.a. redogörs för vilka lag- och förordningsändringar som krävs med anledning av det nya direktivet. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2008/2346/TR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*.

En faktagromemoria har upprättats och överlämnats till riksdagen (2004/05:FPM45).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 25 september 2008 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Regeringen har i propositionen följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 6.1 samt i författningskommentaren.

I förhållande till förslagen i lagrådsremissen har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

## 4 Gällande rätt

### 4.1 EG:s regelverk

De övergripande målen för Europeiska gemenskapen formuleras i artikel 2 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och innefattar bl.a. upprättandet av en gemensam marknad. Enligt artikel 3 ska gemenskapens verksamhet, för att uppnå målen, på de villkor och i den takt som anges i fördraget innefatta bl.a. en inre marknad som kännetecknas av att hindren för fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital avskaffas mellan medlemsstaterna.

För att det ska kunna råda en fungerande gemensam marknad krävs i många fall att skilda nationella regler harmoniseras, så att de fungerar i samspel med varandra. På fordonsområdet är lagharmoniseringen mycket långtgående. Det finns tre gällande s.k. ramdirektiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning beträffande typgodkännande av olika fordonslag. Dessa är:

<sup>1</sup> EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046.

- rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>2</sup>,
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG<sup>3</sup>, och
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG<sup>4</sup>.

Ramdirektiven, med senare ändringar, är tämligen översiktliga och behandlar endast hur typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter går till. De närmare krav som ska vara uppfyllda för att ett typgodkännande ska kunna meddelas regleras i s.k. särdirektiv och, på senare tid, i förordningar.

Ett typgodkännande innebär att en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller kraven i ramdirektivet och i de tillämpliga särdirektiven och förordningarna. För personbilar, motorcyklar, mopeder och traktorer kan tillverkaren få ett helfordonstypgodkännande, dvs. ett godkännande för en hel fordonstyp. Han eller hon utfärdar sedan ett s.k. intyg om överensstämmelse för varje enskilt fordon som har tillverkats i överensstämmelse med den godkända typen. Ett nytt fordon som är EG-typgodkänt och försedd med ett giltigt intyg om överensstämmelse ska kunna registreras och användas i varje medlemsstat utan att behöva genomgå någon ytterligare teknisk kontroll. Detta är systemets grundsats. När det gäller komponenter och separata tekniska enheter till fordon utfärdas inte några intyg om överensstämmelse. Sådana produkter ska i stället vara märkta på visst sätt.

Gemensamt för samtliga av de nu gällande ramdirektiven är att de inte ska tillämpas på godkännande av enskilda fordon och att det från respektive direktivs tillämpningsområde undantas vissa slag av fordon (beroende på användningssätt m.m.). Direktiven reglerar inte heller direkt vilka krav som kan ställas för att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte är nya ska få registreras, säljas eller tas i bruk. För sådana produkter gäller i stället de allmänna EU-rättsliga principer som styr den inre marknaden och varors fria rörlighet.

Särdirektiven och förordningarna – det finns omkring 60 knutna till direktiv 70/156/EG – är mycket detaljerade och ändras ofta i takt med den tekniska utvecklingen. De är till sin räckvidd i allmänhet formulerade så att de enbart gäller i fråga om typgodkännande. De artiklar som reglerar införandet av direktivet eller förordningen anger vanligtvis följande. Om kraven i rättsakten är uppfyllda får, vid en första tidpunkt, varken EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande vägras och det är förbjudet att vägra registrering, försäljning eller ibruktagande av

<sup>2</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1, Celex 31970L0156.

<sup>3</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1, Celex 32002L0024.

<sup>4</sup> EGT L 171, 9.7.2003, s. 1, Celex 32003L0037.

ett fordon som uppfyller de tekniska kraven eller motsvarande som regleras i rättsakten. Vid en senare tidpunkt får EG-typgodkännande inte meddelas med mindre kraven är uppfyllda, och medlemsstaten får dessutom vägra att meddela nationellt typgodkännande. Vissa rättsakter går dock längre än så, men i lite olika utsträckning. Ibland föreskrivs att nationellt typgodkännande ska vägras om de tekniska kraven i rättsakten inte uppfylls. Ibland föreskrivs att medlemsstaterna får, alternativt ska, vägra att registrera nya fordon som inte har ett giltigt intyg om överensstämmelse eller förbjuda att sådana fordon tas i bruk.

## 4.2 FN:s regelverk

ECE-typgodkännande är en form av typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter till fordon. Liksom EG-typgodkännandet är ECE-typgodkännandet internationellt. Det är dock inte knutet till EU utan till Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE). I överenskommelsen om fordonsregler från Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa av den 20 mars 1958 (SÖ 1959:28) framgår hur enhetliga regler, eller reglementen, för motorfordons konstruktion och utrustning tas fram.

För närvarande finns det 126 reglementen som gäller ECE-typgodkännande av olika fordonsdetaljer. Dessa utarbetas inom FN under ledning av FN/ECE.

1958 års överenskommelse reviderades under 1990-talet, och till följd av detta är numera även EU avtalspart. Trots detta är det fortfarande medlemsstaternas sak att genomföra de artiklar som gäller förfarandet vid typgodkännande.

Det är inte möjligt att få hela fordon ECE-typgodkända.

Möjligheten till ECE-typgodkännande har betydelse även i förhållande till EG-typgodkännandet. Såväl enligt de nu gällande som enligt det nya ramdirektivet gäller att när det i vissa artiklar i direktivet hänvisas till särdirektiv ska godkännanden enligt vissa uppräknade reglementen som utfärdats av ECE bedömas som likvärdiga med godkännanden som beviljats enligt relevanta särdirektiv. Ett EG-typgodkänt fordon kan alltså innehålla fordonsdetaljer som är ECE-typgodkända.

Inom EU pågår för närvarande ett arbete med att ersätta ett stort antal särdirektiv med motsvarande ECE-reglementen.

I konventionen om vägtrafik från FN/ECE av den 8 november 1968 (den s.k. Wienkonventionen) fastställs allmänna riktlinjer för fri rörlighet för internationell trafik. I bilaga 5 till konventionen finns vissa tekniska villkor för att motorfordon och släpvagnar till sådana fordon ska få användas på väg. 1971 träffades en överenskommelse om en komplettering av Wienkonventionen.



#### 4.3.1 Huvuddragen i fordonslagstiftningen

Fordonslagen (2002:574) innehåller bl.a. bestämmelser om kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter. Lagen gäller inte fordon som tillhör staten och som är tillverkade för särskilda militära ändamål, motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon, fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden, eller lekfordon.

Kontroll av om ett fordon är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpat för trafik får ske genom de kontrollformer som i sina huvuddrag anges i 2 kap. i lagen. En form av kontroll är typgodkännande, som meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. En annan kontrollform är registreringsbesiktning, som sker för att fastställa fordonets tekniska identitet, kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. Andra kontrollformer som kan nämnas är lämplighetsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion.

Fordonslagen innehåller inga materiella bestämmelser om de tekniska krav som ett fordon ska uppfylla. I stället finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

I 2 kap. fordonsförordningen (2002:925) finns vissa grundregler om fordons beskaffenhet och utrustning. Exempelvis får ett fordon normalt användas endast om det är tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpat för trafik. I övrigt ankommer det på Vägverket att meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning. Av störst intresse i detta sammanhang är Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:23) om motorcyklar och släpvagnar som dras av motorcyklar och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:26) om traktorer. Dessa föreskrifter benämns i det följande gemensamt för Vägverkets fordonsföreskrifter.

Bestämmelser om avgasrening finns sedan många år tillbaka intagna i särskilda författningar i stället för att ingå i fordonslagstiftningen i övrigt. I lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen finns bl.a. bestämmelser om indelning av fordon i miljöklasser och om typgodkännande, kontroll och åtgärdsplaner. I förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening finns mer detaljerade bestämmelser, bl.a. om vilka krav som fordon måste uppfylla i fråga om avgasrening.

#### 4.3.2 Typgodkännande

Typgodkännande kan, enligt 2 kap. 2 § fordonslagen, ske i enlighet med EG-direktiv på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överens-

kommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande. Närmare bestämmelser om typgodkännande finns i 3–5 kap. fordonsförordningen och i Vägverkets fordonsföreskrifter.

Den grundläggande utgångspunkten är att ett nytt fordon eller ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som omfattas av ett EG- eller ECE-typgodkännande, utan vidare anses uppfylla de krav på beskaffenhet och utrustning som finns i fordonsförordningen och i Vägverkets fordonsföreskrifter (2 kap. 6, 7 och 10 §§ fordonsförordningen). Ett nytt EG-typgodkänt fordon ska därför godkännas och registreras utan någon teknisk kontroll eller prövning (se 6 kap. 6 § fordonsförordningen). Godkännandemyndigheten får dock, enligt 2 kap. 8 § fordonsförordningen, besluta att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som är EG- eller ECE-typgodkänd i en annan stat inte får registreras, säljas eller tas i bruk i Sverige om de allvarligt äventyrar trafiksäkerheten. Detsamma gäller, enligt 2 kap. 11 § fordonsförordningen, beträffande ECE-typgodkända produkter som allvarligt äventyrar trafiksäkerheten eller miljön.

### 4.3.3 Registreringsbesiktning

Genom registreringsbesiktning ska ett enstaka fordon godkännas, om det uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (6 kap. 1 § fordonsförordningen). I fråga om nya EG-typgodkända personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer omfattar kontrollen endast fastställandet av fordonets tekniska identitet och av de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret. För övriga fordon görs även en kontroll av att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. (2 kap. 6 § fordonslagen och 6 kap. 5–7 §§ fordonsförordningen). Nya fordon som omfattas av ett typgodkännande och som registreras efter ansökan om registrering (dvs. nya fordon som tillverkats i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare eller som har förts in till Sverige av registrerade importörer) behöver dock inte registreringsbesiktigas över huvud taget (2 kap. 6 och 8 §§ Vägverkets föreskrifter [VVFS 2001:118] om registrering av fordon m.m. vägtrafikregistret jämfört med 6 kap. 2 § förordningen om vägtrafikregister).

I nuläget gäller att registreringsbesiktningar (och även andra besiktningar) endast får utföras av de organ som särskilt anges i 4 kap. 2 § fordonslagen. När det gäller motorfordon och släpfordon till sådana fordon är det Aktiebolaget Svensk Bilprovning som får utföra sådana besiktningar. Det finns emellertid ett förslag som går ut på att ta bort detta monopol. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet (dnr N2007/8048/TR). Med begreppet ”besiktningsorgan” avses i det följande den som får utföra aktuell typ av besiktningar, oavsett om monopoliet i framtiden kommer att finnas kvar eller inte.

Vägverket har enligt nu gällande rätt en central roll när det gäller fordonslagstiftningen. Verket beslutar i fråga om typgodkännanden, är föreskrivande myndighet i fråga om fordons beskaftenhet och utrustning, prövar överklaganden av beslut som har meddelats av ett besiktningssorgan m.m.

Regeringen har den 25 september 2008 beslutat prop. 2008/09:31, Transportstyrelsen och dess verksamhet, i vilken föreslås ett antal lagändringar innebärande att Vägverkets uppgifter när det gäller norm- och tillståndsgivning samt tillsyn flyttas över till en ny myndighet, Transportstyrelsen, från och med den 1 januari 2009. Denna proposition utgår från att riksdagen kommer att anta förslagen i nämnda proposition.

## 5 Det nya ramdirektivet

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 dessa fordon ersätter direktiv 70/156/EEG. I jämförelse med direktiv 70/156/EEG är det nya ramdirektivet generellt sett utförligare och tydligare i regleringen, och innehåller dessutom vissa större förändringar i förhållande till vad som tidigare har gällt. I det följande redogörs kortfattat för huvuddragen i direktivet.

Hittills har lastbilar, bussar och släpfordon enbart omfattats av vissa av den inre marknadens fördelar i form av obligatoriska krav i särdirektiv, t.ex. krav avseende avgaser från tunga fordon, främre underkörningskydd och bromsar. Nu har man gått vidare och utvidgat principerna för helfordonstypgodkännande till att även gälla dessa fordonskategorier fullt ut.

Personbilar som byggs i små serier har tidigare inte omfattats av något harmoniserat förfarande för typgodkännande. I stället har ett nationellt typgodkännande, som i princip varit begränsat till den medlemsstat som har beviljat det, kunnat beviljas för sådana fordon, trots att de inte uppfyller samtliga krav i särdirektiv och förordningar. I och med det nya direktivet införs bestämmelser som harmoniserar tillämpningen och undantag från särdirektiven och förordningarna när det gäller fordon som tillverkas i små serier. Det nya ramdirektivet innehåller vidare strikta begränsningar för antalet fordon av varje typ som kan registreras i medlemsstaterna med stöd av ett småseriegodkännande. Parallellt med detta behålls tills vidare möjligheten att meddela nationella typgodkännanden för fordon som tillverkas i små serier. Ett sådant godkännande gäller, precis som tidigare, som huvudregel endast i den stat som har beviljat det och får, i fråga om personbilar, omfatta högst 75 bilar per år.

Det nya direktivet omfattar också, till skillnad från de nu gällande ramdirektiven, enstycksgodkännanden av nya fordon. I direktivet anges ramarna för vad som ska krävas för att enskilt godkännande ska kunna meddelas. Genom kommittéförfarande kommer senare en bilaga att

utvecklas för att precisera vad som menas med de riktningssivande artiklarna. Innan detta har skett är utgångspunkten att bilar som har ett enskilt godkännande endast kan registreras för första gången i den stat som beviljat godkännandet, såvida inte fordonet uppfyller samtliga krav i särdirektiv och förordningar. När bilagan har utvecklats kan bestämmelserna harmoniseras med möjlighet till fri rörlighet även för enskilt godkända fordon.

För begagnade fordon gäller att inte heller det nya ramdirektivet reglerar vilka krav som kan ställas på fordon som inte är nya. Inte heller definieras i direktivet vad som är att anse som ett nytt fordon.

Andra nyheter som kan nämnas är att det nya ramdirektivet innehåller särskilda kapitel om medlemsstaternas och tillverkarnas allmänna skyldigheter, om giltigheten av EG-typgodkännanden, om skyddsklausuler samt om tillhandahållande av viss teknisk information.

Medlemsstaterna ska före den 29 april 2009 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakttä ändringarna i direktivet. Vissa bestämmelser i direktivet blir dock obligatoriska vid olika tidpunkter för olika fordonslag.

Direktiv 70/156/EEG benämns i det följande ”det gamla ramdirektivet”, medan direktiv 2007/46/EG benämns ”det nya ramdirektivet” eller ”direktivet”.

Merparten av direktivets bestämmelser kommer att genomföras i förordningar och myndighetsföreskrifter. Detta gäller exempelvis bestämmelser om i vilken grad godkännande enligt direktivet är obligatoriskt för att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska få registreras, säljas och tas i bruk, samt bestämmelser om i vilken utsträckning godkännanden som har meddelats utomlands ska gälla i Sverige. Dessa regleringar kommer inte att behandlas i denna proposition, annat än som bakgrundsinformation i de fall det behövs för att framställningen ska bli förståelig.

## 6 Förhållandet mellan de svenska och de EG-rättsliga fordonsdefinitionerna

### 6.1 Allmänt

**Regeringens förslag:** Ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens. Vissa redaktionella ändringar har emellertid gjorts.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

Definitioner av de fordons- och viktbegrepp som används på vägtrafikområdet finns samlade i lagen (2001:559) och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. De beteckningar som finns med i lagen respektive förordningen är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa. Vidare innehåller enskilda författningar definitioner av begrepp som används med en viss betydelse endast där. Exempelvis återfinns i 3 kap. fordonsförordningen ett antal definitioner som endast gäller i fråga om EG-typgodkännanden.

I förarbetena till fordonslagen (se prop. 2001/02:130 s. 103 f.) anförde regeringen att en utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet är att de svenska definitionerna så långt som möjligt ska stämma överens med de definitioner som finns i EG:s lagstiftning på området. Vidare ansåg regeringen att de svenska definitionerna bör vara desamma inom hela trafik- och fordonsområdet och vara heltäckande. Regeringen konstaterade emellertid att de definitioner som finns i ramdirektiven endast reglerar en del av fordonsområdet. Till den del som ett område är oreglerat av EG är Sverige oförhindrat att tillämpa nationella regler och därvid använda definitioner som skiljer sig från dem i EG:s lagstiftning.

Eftersom direktiven inte är avsedda att vara heltäckande omfattar definitionerna i dem inte alla fordonstyper. Flera fordonstyper som är oreglerade i direktiven kräver dock reglering i nationell rätt. Detta förhållande medför vissa problem när det gäller att anpassa de svenska definitionerna till definitionerna i direktiven, eftersom ett rent övertagande av EG:s definitioner skulle utesluta flera typer av fordon. De svenska definitionerna måste därför i vissa fall vara vidare än EG:s och reglera ett större område. Som ett exempel kan nämnas att den EG-rättsliga definitionen av ”motorfordon” endast avser motordrivna fordon som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 kilometer i timmen, medan motsvarande definition i lagen om vägtrafikdefinitioner i princip täcker in alla typer av motordrivna fordon utom traktorer och motorredskap. Vidare kan nämnas att den svenska definitionen av ”lastbil” är betydligt vidare än dess EG-rättsliga motsvarighet ”fordon av kategori N”.

Den bedömning som regeringen gjorde i förarbetena till fordonslagen när det gäller regleringen av definitioner på fordonsområdet står sig än i dag. Det bedöms alltså inte vara möjligt att fullt ut harmonisera de svenska fordonsdefinitionerna med de EG-rättsliga, varför det även fortsättningsvis måste finnas särskilda definitioner i fråga om EG-typgodkännanden och enskilda godkännanden som omfattas av direktiven. Det är dock viktigt att de svenska definitionerna inte förhindrar att direktivens materiella regler tillämpas på de fordon som regleras där.

Det nya ramdirektivet anger i artikel 4.3 att medlemsstaterna inte får vägra att registrera fordon som uppfyller kraven i direktivet eller förbjuda att de säljs, tas i bruk eller används (motsvarande skrivning finns även i det gamla ramdirektivet, i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG). Däremot säger direktivet inte någonting om *hur* fordon ska registreras. Detta torde innebära att man från svensk sida i och för sig är oförhindrad att använda de svenska fordonsdefinitionerna när ett fordon vid registre-

ringen ska hänföras till ett visst fordonsslag. Både lagen och förordningen om vägtrafikregister utgår från att det är de svenska fordondefinitionerna som ska läggas till grund för hur ett fordon ska klassificeras vid registreringen. Båda anger nämligen att de begrepp som används där har den betydelse som anges i lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Varken lagen eller förordningen om vägtrafikdefinitioner innehåller någon hänvisning till de EG-rättsliga definitionerna. I verkligheten är det emellertid inte alltid de svenska fordondefinitionerna som är avgörande för hur ett fordon ska registreras. Om det till grund för registrering åberopas ett intyg om överensstämmelse där fordonet är hänfört till en viss fordonskategori, kommer det att registreras som ett sådant även om det skulle strida mot de svenska fordondefinitionerna.

Skillnaderna mellan de svenska och de EG-rättsliga fordondefinitionerna har tidigare lett till vissa problem när det gäller husbilar. Enligt det svenska regelverket skulle husbilar förut normalt hänföras till fordonsslaget lastbilar. Enligt EG:s typgodkännanderegler ska husbilar emellertid hänföras till fordonsslaget personbilar. Denna skillnad fick till följd att en husbil kunde registreras som antingen personbil eller som lastbil i vägtrafikregistret, beroende på vilken typ av godkännande som åberopades till grund för registreringen. Det ena av två identiska fordon kunde alltså registreras som personbil, medan det andra registrerades som lastbil, vilket förde med sig stora och svärmotiverade skillnader bl.a. i fråga om fordonsskatten. Detta problem rättades till genom en lagändring som trädde i kraft den 1 maj 2006, och som innebar att husbilar numera klassificeras som personbilar (klass II) även enligt det svenska regelverket.

Även om den ordning som tillämpas i praktiken gav upphov till vissa märkliga effekter när det gällde husbilar, förefaller den i och för sig vara både logisk och lämplig i de fall en fullständig harmonisering av begreppen inte har skett. Alternativet vore nämligen att ett fordon som är godkänt mot de tekniska krav som gäller för en viss fordonskategori skulle kunna registreras som ett annat fordonsslag, vars tekniska krav fordonet kanske inte alls uppfyller. Detta vore inte lämpligt. Utgångspunkten bör därför även fortsättningsvis vara att fordon ska registreras i enlighet med det underlag som åberopas till grund för registreringen. I den mån detta synsätt leder till problem för någon specifik fordonskategori får detta lösas i särskild ordning.

Även trafikförordningen (1998:1276), körkortslagen (1998:488) och vägtrafikskattelagen (2006:227) med flera författningar hänvisar till lagen och förordningen om vägtrafikdefinitioner. Vid tillämpningen av dessa författningar görs emellertid sällan eller aldrig någon självständig prövning av vilket fordonsslag ett visst fordon ska anses tillhöra, utan avgörande är i praktiken hur fordonet är registrerat. Detta är en logisk ordning av två skäl. För det första är det mycket enklare att kontrollera uppgifterna i vägtrafikregistret än att göra en kontroll och bedömning av själva fordonet. För det andra utgår nämnda författningar från samma definitioner som lagen och förordningen om vägtrafikregister, och det är då rimligt att i vart fall presumera att uppgifterna i vägtrafikregistret är riktiga.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att de EG-rättsliga fordon-definitionerna i praktiken har vidare betydelse i Sverige än vad man kan utläsa ur lagar och förordningar på området. Denna praxis bör komma till uttryck i en ny paragraf, 2 a §, i lagen om vägtrafikdefinitioner. Som Lagrådet har framfört bör då paragrafhänvisningen i 3 § samma lag kompletteras med den nya bestämmelsen.

## 6.2 Särskilt om mobilkranar

**Regeringens förslag:** Med ”EG-mobilkran” avses en tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter. En definition med denna innebörd förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Vägtrafikskattelagen ändras, så att EG-mobilkranar beskattas på samma sätt som i dag gäller för motorredskap som inte tillhör skatteklass I eller II. Överlastavgift och trängselskatt ska inte utgå för EG-mobilkranar.

**Regeringens bedömning:** Nya mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet kommer att registreras som tunga lastbilar. De behörighetsregler och regler om behöriga besiktningsorgan som gäller för tunga lastbilar kommer då att bli tillämpliga även för sådana mobilkranar.

**Promemorians förslag och bedömning:** Promemorian har föreslagit att med ”mobilkran” ska avses ett motordrivet fordon som inte är utrustat för godstransporter och som är försett med en kran med en lyftkapacitet av minst tio ton eller, i fråga om tornsvängkranar, minst fyra ton. En mobilkran kan, enligt promemorian, vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I. De föreslagna ändringarna i vägtrafikskattelagen och lagen om överlastavgift avser enligt promemorian lastbilar som är inrättade som mobilkranar. Promemorian berör inte frågan om trängselskatt.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har framfört att det finns goda skäl att harmonisera den nationella lagstiftningen inom hela gemenskapen på området mobilkranar, och att utvecklingen har gått starkt framåt mot det gränsvärde som nu anges i direktivet. *Svenska Mobilkranföreningen* anser att den föreslagna definitionen av mobilkran i sig är sakenlig, men anför att det finns en oro kring vilka regler som i övrigt kan komma att bli tillämpliga på nya mobilkranar då de ska registreras som tunga lastbilar. Som exempel på regler som bör utredas vidare nämns lagen (2004:629) om trängselskatt. I övrigt anser föreningen att förslagen till ändringar i vägtrafikskattelagen och lagen (1972:435) om överlastavgift tillmötesgår branschens önskemål. När det gäller besiktningsorgan anser föreningen att monopollet för *Inspecta Sweden AB* bör tas bort.

*Allmänt*

De flesta av de fordonsslag som omfattas av det nya ramdirektivet hänförs enligt svensk rätt redan i dag till en fordonskategori motsvarande vad som anges i direktivet. För dessa fordon innebär det nya ramdirektivet inte några förändringar i registreringshänseende. För en fordonskategori är situationen emellertid en annan, nämligen för mobilkranar.

Enligt de gällande svenska fordonsdefinitionerna kan en mobilkran vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I. I praktiken är mobilkranar emellertid praktiskt taget uteslutande registrerade som motorredskap. Mobilkranar omfattas av det nya fordonsdirektivet. Mobilkranar som godkänns enligt direktivet kommer att hänföras till fordonskategori N3 med karosserikoden SF. I enlighet med vad som angetts ovan kommer ett sådant fordon att registreras som en tung lastbil. En ändring av hur mobilkranar ska registreras i Sverige behöver dock inte innebära en förändrad syn på de övriga bestämmelser som är knutna till fordonsregistreringen, eftersom det trots allt fortfarande är fråga om samma typ av fordon med samma användningsområde. Utgångspunkten bör i stället vara att i sak samma regler ska gälla för mobilkranar även fortsättningsvis, vilket innebär att vissa författningsändringar behöver göras.

*Behörighetsregler*

För att få framföra ett motorredskap klass I räcker det, enligt 2 kap. 5 § körkortslagen, med förarbehörighet B, oavsett hur tungt fordonet är. För att få framföra en tung lastbil krävs emellertid förarbehörighet C. Formellt sett innebär detta att behörighetskraven på att få framföra mobilkranar skärps om de börjar klassificeras som lastbilar i stället för som motorredskap klass I. Detta bedöms dock inte utgöra något problem. På grund av att de är så tunga behöver mobilkranar nämligen regelmässigt dispens från bestämmelserna om fordons axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt i 4 kap. 12 § trafikförordningen. I samband med att sådan dispens medges krävs normalt att föraren av fordonet ska ha körkort med förarbehörighet C, vilket innebär att förare av mobilkranar praktiskt taget alltid har en sådan högre behörighet redan i dag. Detta är också rimligt med hänsyn till storleken på fordonen.

*Fordonsskatt*

Mobilkranar som är klassificerade som motorredskap klass I är i dag gynnade i fordonsskattesammanhang. Till skillnad från när det gäller lastbilar beräknas nämligen inte fordonsskatten utifrån fordonets skattevikt, utan i stället utgår ett fast belopp på 1 000 kr per år. Skälet till detta är i princip att de inte används för gods- eller persontransporter (se prop. 1988/89:48 s. 27). Detta skäl gör sig gällande i samma utsträckning oavsett om fordonet registreras som motorredskap eller som lastbil. Därför bör vägtrafikskattelagen ändras, så att mobilkranar även fort-



### *Överlastavgift*

Överlastavgift tas ut enligt lagen om överlastavgift, om lastbil eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Ett fordons axeltryck, boggitryck och bruttovikt har, för de fordonsslag som omfattas av lagen, en avgörande betydelse för dess kostnadsansvar. Vilken fordonsskatt som ska utgå för fordonet har fastställts med hänsyn till det kostnadsansvar som ryms inom de för fordonet tillåtna värdena. Ett överskridande av belastningsbestämmelserna innebär därför i princip ett undandragande av skatt och en snedvridning av verksamhetsbetingelserna för olika delar av transportmarknaden. Värdet med en särskild avgift för överlastar ligger i att man kan neutralisera dessa effekter (se prop. 1972:81 s. 69 f.).

När det gäller mobilkranar förhåller det sig annorlunda. Som föreslagits ovan ska även fortsättningsvis en enhetlig fordonsskatt utgå för alla sådana fordon, även om de i framtiden kommer att registreras som lastbilar. En mobilkran är inte inrättad för att transportera gods, vilket innebär att axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck och bruttovikt är i stort sett konstanta. Det är inte motiverat att låta mobilkranar omfattas av lagens tillämpningsområde, även om de i framtiden kommer att registreras som lastbilar. Lagen bör därför ändras, så att mobilkranar undantas.

### *Trängselskatt*

Enligt lagen om trängselskatt är huvudregeln att trängselskatt betalas för bil som när skattskyldigheten inträder är införd i vägtrafikregistret eller brukas med stöd av saluvagnslicens. För vissa bilar gäller dock undantag från skatteplikt.

Begreppet bil i lagen om trängselskatt har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner. Trängselskatt tas därmed ut för bl.a. lastbilar men inte för motorredskap. Detta innebär att trängselskatt i praktiken inte tas ut för mobilkranar, eftersom dessa nästan uteslutande är registrerade som motorredskap. För att bibehålla detta förhållande bör lagen om trängselskatt ändras, så att trängselskatt inte tas ut för mobilkranar, även om de i framtiden kommer att registreras som tunga lastbilar.

### *Behörigt besiktningsorgan*

Enligt 4 kap. 2 § fordonslagen utför AB Svensk Bilprovning besiktningar av bl.a. motorfordon. SMP Svensk Maskinprovning AB utför bl.a. regi-

streringsbesiktning av motorredskap, medan Inspecta Sweden AB utför kontrollbesiktning av sådana motorredskap klass I som är inrättade som mobilkranar.

Frågan om en eventuell omreglering av besiktningmarknaden bereds, som tidigare nämnts, för närvarande inom Regeringskansliet. Frågan hur mobilkranar ska besiktas i framtiden bör lösas inom ramen för det arbetet. Några ändringar i detta avseende föreslås därför inte i denna proposition. Detta får till följd att om gällande bestämmelser alltså är i kraft den 29 april 2009, så kommer såväl registreringsbesiktningar som kontrollbesiktningar av mobilkranar som är registrerade som lastbilar att utföras av AB Svensk Bilprovning. För äldre mobilkranar som är registrerade som motorredskap klass I sker dock inte någon ändring.

### *Definition av mobilkran*

Begreppet ”mobilkran” förekommer, som ovan nämnts, redan i 4 kap. 2 § fordonslagen. I 1 kap. 8 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:27) om motorredskap definieras ”motorredskap klass I inrättat som mobilkran” enligt följande: ”Motorredskap klass I inrättat som mobilkran med en lyftkapacitet av minst 10 ton eller i fråga om torn-svängkranar minst 4 ton.” I direktivet anges att en mobilkran är ett fordon av kategori N3 som inte är utrustat för godstransporter och som är försett med en kran vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter (kNm).

Mot bakgrund av föreslagna ändringar i vägtrafikskattelagen, lagen om överlastavgift och trängselskattelagen behövs en i lag fastställd definition av mobilkran, vilken lämpligen bör föras in i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Definitionen av mobilkran i direktivet skiljer sig från den nuvarande svenska definitionen. Något förenklat kan man säga att den EG-rättsliga definitionen ställer högre krav på lyftkapacitet än den svenska. Detta innebär att om en heltäckande definition ska kunna användas måste den utgå från den som i dag finns intagen i Vägverkets föreskrifter. I promemorian föreslås därför att en mobilkran definieras som ett motordrivet fordon som inte är utrustat för godstransporter och som är utrustat med en kran med en lyftkapacitet av minst tio ton eller, i fråga om tornsvängkranar, minst fyra ton. I promemorian framhålls att denna definition inte innebär någon utvidgning av direktivets tillämpningsområde. Endast sådana mobilkranar som är försedda med kranar vars lyftmoment är minst 400 kilonewtonmeter kommer nämligen att kunna godkännas enligt direktivet och därmed registreras som lastbilar.

Vägverket har framfört att den definition av mobilkran som finns intagen i verkets föreskrifter utgår från vad som var normal kapacitet för en fordonsmonterad kran för 30 år sedan, men att utvecklingen starkt har gått framåt mot vad som nu har definierats som gränsvärde i direktivet. Enligt verket finns det goda skäl att harmonisera den nationella lagstiftningen inom hela gemenskapen på området mobilkranar. Detta talar mot en definition som avviker från den EG-rättsliga. En annan omständighet som talar mot den lösning som föreslagits i promemorian är att det kan finnas en risk för att ägare till ”vanliga” lastbilar låter montera på en mindre kran på flaket för att därigenom kunna hävda att det är fråga om

en lastbil som är inrättad som mobilkran. Av dessa skäl bör i stället definitionen av mobilkran utgå från den som anges i direktivet.

Samtidigt kan det konstateras att det i nuläget inte finns tillräckligt underlag för att föreslå ett upphävande av de svenska bestämmelser som rör mindre motorredskap som är inrättade som mobilkranar, och som inte kommer att kunna godkännas enligt direktivet. En fullständig harmonisering av begreppet ”mobilkran” bedöms alltså inte vara möjlig, varför det är nödvändigt att göra en åtskillnad mellan mobilkranar som omfattas av det nya ramdirektivet och sådana som inte gör det. Av det skälet föreslås att ett nytt begrepp, ”EG-mobilkran”, införs för att beteckna sådana mobilkranar som omfattas av direktivet. Jfr. begreppet ”EG-motorfordon”, som redan finns, se 3 kap. 4 § fordonsförordningen.

## 7 Skyldigheter för tillverkarna

### 7.1 Begreppet ”tillverkare”, m.m.

**Regeringens förslag:** Bestämmelsen om skyldigheter för en innehavare av typgodkännande i 2 kap. 4 § fordonslagen skrivs om, så att det framgår att den gäller även för tillverkare under typgodkännandeprocessen. Med ”tillverkare” avses den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typgodkännandeprocessen och för produktionsöverensställningen, även om denne 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. En definition med denna innebörd förs in i fordonslagen. Definitionen av ”tillverkare” i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen skrivs om så att den blir i enlighet med definitionen i fordonslagen. Vidare görs vissa redaktionella ändringar i 2 kap. 4 § fordonslagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Vissa redaktionella förändringar av den föreslagna definitionen och av utformningen av 2 kap. 4 § fordonslagen har emellertid gjorts.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har haft vissa redaktionella synpunkter på den föreslagna definitionen och på utformningen av 2 kap. 4 § fordonslagen.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Direktivet*

Flera artiklar i det nya ramdirektivet reglerar vilka skyldigheter en tillverkare av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter har i olika avseenden. Med ”tillverkare” avses, enligt artikel 3 i den svenska versionen, en person eller ett organ som inför godkännande-

myndigheten ansvarar för samtliga led i typgodkännande- eller tillståndsförfarandet samt för produktionsöverensstämelsen<sup>5</sup>. Det är inte nödvändigt att denna person eller detta organ är direkt engagerat i samtliga etapper av tillverkningen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som godkännandet avser. I samma artikel definieras begreppet ”tillverkarens företrädare” som en fysisk eller juridisk person som är etablerad inom gemenskapen och i vederbörlig ordning utsedd av tillverkaren att företräda denne inför godkännandemyndigheten och agera på dennes vägnar i frågor som omfattas av direktivet. Då det i direktivet hänvisas till termen ”tillverkare” ska detta förstås som en hänvisning till antingen tillverkaren själv eller dennes företrädare.

I artikel 5 i direktivet regleras vissa allmänna skyldigheter för tillverkare. Bl.a. anges i artikel 5.1 att tillverkaren ska vara ansvarig inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för produktionsöverensstämelsen, oavsett om tillverkaren är direkt engagerad i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet. Detta kompletteras med en bestämmelse i artikel 7.4, som anger att tillverkaren ska ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som krävs för att genomföra de föreskrivna provningarna.

#### *Gällande svensk rätt*

I svensk rätt regleras tillverkarnas skyldigheter framför allt i fordonsförordningen. En definition av begreppet ”tillverkare” finns intagen i dels 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, dels 1 kap. 4 § fordonsförordningen. Dessa definitioner motsvarar i allt väsentligt vad som anges i den svenska versionen av direktivet. Någon motsvarighet till definitionen av ”tillverkarens företrädare” finns emellertid inte. Inte heller finns det någonstans angivet att tillverkarens företrädare har samma skyldigheter som tillverkaren själv.

Utöver bestämmelserna om tillverkarnas skyldigheter finns en bestämmelse i 2 kap. 4 § fordonslagen som anger vissa skyldigheter för den som har beviljats ett typgodkännande. Den som har beviljats ett typgodkännande ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet, är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet och är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen. Bestämmelsen är inte begränsad till förfarandet med EG-typgodkännande, utan gäller även den som har beviljats ett ECE-typgodkännande eller ett nationellt typgodkännande.

<sup>5</sup> I den engelska versionen definieras ”manufacturer” som ”the person or body who is responsible to the approval authority for all aspects of the typeapproval or authorisation process and for ensuring conformity of production”.

2 kap. 4 § fordonslagen motsvarar i princip artiklarna 5.1 och 7.4 i det nya ramdirektivet. En skillnad är emellertid att direktivets bestämmelser inte enbart avser den som har beviljats ett typgodkännande, utan även tar sikte på tillverkarens skyldigheter under ansökningsförfarandet. 2 kap. 4 § fordonslagen bör därför justeras något, så att bestämmelsen blir i full överensstämmelse med direktivet i detta avseende. Detta görs enklast genom att orden ”Den som har beviljats ett typgodkännande” i paragrafens inledning byts ut mot ”En tillverkare”.

Som nämnts ovan gäller 2 kap. 4 § fordonslagen vid alla former av typgodkännande av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Frågan är dels om det är förenligt med direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG att låta paragrafens nya lydelse få generell giltighet, eller om det är nödvändigt att göra vissa åtskillnader beroende på vilken typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som avses, dels om det är möjligt och lämpligt att tillämpa den nya lydelsen även i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

Den som beviljas ett typgodkännande är tillverkaren av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, jfr. 3 kap. 7 §, 4 kap. 2 § och 5 kap. 2 § fordonsförordningen. Beträffande de skyldigheter som anges i 2 kap. 4 § fordonslagen och som avser tiden efter det att typgodkännande har meddelats saknar det alltså betydelse om uttrycket ”Den som har beviljats ett typgodkännande” byts ut mot ”En tillverkare”.

När det gäller tillverkarens skyldighet enligt det nya ramdirektivet att ansvara inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet, saknas motsvarande reglering i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. Å andra sidan definieras begreppet ”tillverkare” i båda dessa direktiv som ”den som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännandet och för säkerställandet av överensstämmelse i produktionen” (se även den nuvarande definitionen av ”tillverkare” i 1 kap. 4 § fordonsförordningen, som inte är begränsad till vissa typer av typgodkännande). Mot den bakgrunden får det anses förenligt med dessa direktiv om en sådan uttrycklig skyldighet för tillverkarna förs in i 2 kap. 4 § fordonslagen.

FN/ECE-överenskommelsen om fordon använder inte begreppet ”tillverkare”. Den anger inte heller uttryckligen några allmänna skyldigheter för vare sig tillverkare eller innehavare av ett typgodkännande. Emellertid framgår av överenskommelsen bl.a. att godkännandemyndigheten ska göra vissa kontroller innan typgodkännande meddelas. Att det är tillverkaren som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga delar av godkännandeförfarandet ligger i sakens natur. Det torde därför inte finnas något hinder mot att tillämpa 2 kap. 4 § fordonslagen i dess föreslagna nya lydelse även i fråga om ECE-typgodkännanden. Detsamma gäller i fråga om nationella typgodkännanden.

#### *En definition av ”tillverkare” bör föras in i fordonslagen*

Om 2 kap. 4 § fordonslagen skrivs om, så att skyldigheterna i den paragrafen gäller för tillverkare i stället för den som har beviljats ett EG-

typgodkännande, bör definitionen av ”tillverkare” i 1 kap. 4 § fordonsförordningen flyttas till fordonslagen. Definitionen bör vidare utvidgas så att den även träffar den som i direktivet benämns ”tillverkarens företrädare”, eftersom en sådan har samma skyldigheter som tillverkaren själv. Angående skyldighet för tillverkaren att utse en företrädare i vissa fall, se avsnitt 7.4 nedan.

Vägverket har framfört att definitionen av begreppet tillverkare i den svenska lydelsen av direktivet inte är i full överensstämmelse med den engelska versionen, och har därför föreslagit vissa redaktionella förändringar av den i promemorian föreslagna definitionen och av utformningen av 2 kap. 4 § fordonslagen. Regeringen delar Vägverkets uppfattning i detta avseende.

Definitionen i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen bör justeras på motsvarande sätt som angetts ovan.

## 7.2 Något om tillverkarens ansvar för produktionsöverensstämmelsen

**Regeringens förslag:** Tillverkarens ansvar för produktionsöverensstämmelsen formuleras så att han eller hon ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med den godkända typen.

**Promemorian** berör inte frågan.

**Skälen för regeringens förslag:** I 2 kap. 4 § anges att tillverkaren ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet. Vägverket har påpekat att det är brukligt att i stället hänvisa till ”den godkända typen”. Bestämmelsen bör justeras i enlighet med Vägverkets förslag.

## 7.3 Tillverkarens ansvar vid etappvist typgodkännande

**Regeringens förslag:** EG-typgodkännande får 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). En bestämmelse med denna innebörd förs in i fordonslagen.

Vid etappvist typgodkännande ansvarar tillverkaren i fråga om de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförts under den tillverkningsetapp som han eller hon ansvarar för, samt de komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper och som han eller hon har ändrat.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian har dock föreslagit att det ska anges att etappvist typgod-

kännande ska kunna meddelas i den utsträckning som framgår av tillämpliga direktiv. Prop. 2008/09:53

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Artikel 5.2 preciserar vilka skyldigheter en tillverkare har vid etappvist typgodkännande. Där anges att vid etappvist typgodkännande ska varje tillverkare vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämelsen för de system, komponenter och separata tekniska enheter som tillförs under den tillverkningsprocess som han ansvarar för. En tillverkare som ändrar komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper ska vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämelsen för dessa komponenter och system.

Motsvarande bestämmelse har tidigare funnits i bilaga 14 till det gamla ramdirektivet och finns också i bilaga 7 till direktiv 2003/37/EG. Däremot saknas en sådan motsvarighet i direktiv 2002/24/EG, där begreppet etappvist typgodkännande, eller typgodkännande i flera etapper, över huvud taget inte förekommer. Etappvisa typgodkännanden förekommer inte heller i fråga om ECE-typgodkännanden eller nationella typgodkännanden.

En definition av ”etappvis typgodkännande” finns intagen i 3 kap. 1 § fordonsförordningen.

Bestämmelserna i artikel 5.2 bör genomföras i svensk rätt genom att föras in i 2 kap. 4 § fordonslagen, och därmed få generell tillämplighet i fråga om alla olika former av typgodkännande. Att det saknas motsvarighet i direktiv 2002/24/EG samt i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden torde sakna betydelse, eftersom en tillämpning av bestämmelsen förutsätter att ett förfarande med etappvist typgodkännande faktiskt pågår.

I och med den ovan föreslagna ändringen bör begreppet ”etappvist typgodkännande” på något sätt definieras i fordonslagen i stället för, som i dag, i fordonsförordningen. Detta kan göras genom att man i 2 kap. 2 § fordonslagen anger att EG-typgodkännande kan meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande).

#### 7.4 Skyldighet att utse en företrädare

<p><b>Regeringens förslag:</b> En tillverkare som är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska vara skyldig att utse en företrädare som är etablerad inom EES att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten.</p>
--

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Ytterligare en nyhet som införs genom artikel 5 i det nya ramdirektivet är en skyldighet för en tillverkare som är etablerad utanför gemenskapen att utse en företrädare som är etablerad inom gemenskapen att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten. Någon sådan skyldighet fanns inte enligt det gamla ramdirektivet, och existerar inte heller i direktiv 2000/24/EG eller 2003/37/EG eller i FN/ECE-överenskommelsen om fordon. Detta talar för att skyldigheten att utse en företrädare endast bör gälla för tillverkare av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet. Å andra sidan torde det inte finnas några EG-rättsliga hinder mot att från svensk sida ställa upp motsvarande krav på tillverkare av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som omfattas av något av de andra ramdirektiven, eftersom skyldigheten endast gäller för tillverkare som är etablerade utanför gemenskapen och alltså inte kan ha någon negativ inverkan på den fria rörligheten av varor mellan medlemsstaterna. De skäl som har motiverat de nya reglerna är knappast specifika endast för den typ av produkter som omfattas av det nya ramdirektivet. Det ligger exempelvis i sakens natur att det är betydligt enklare att kontrollera att en tillverkare uppfyller sina skyldigheter enligt direktiven om tillverkaren är etablerad inom gemenskapen än vad det annars skulle vara. Av praktiska skäl bör därför skyldigheten att utse en representant vara densamma oavsett vilken typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillverkas. Detsamma bör gälla i fråga om ECE-typgodkännanden och nationella typgodkännanden.

Skyldigheten att utse en företrädare bör föras in i 2 kap. 4 § fordonslagen.

## 7.5 Tillhandahållande av teknisk information

**Regeringens förslag:** 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 ett EG-typgodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller 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.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får även meddela andra föreskrifter om tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter.

**Promemorians förslag:** Promemorian har föreslagit att fordonstillverkarens skyldighet att förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med information ska anges i lag. Promemorian har vidare föreslagit att det i lag ska anges att



– en tillverkare ska, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, vara skyldig att tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner som krävs för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet,

– en tillverkare inte får tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten, samt att

– en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter ska förse fordonstillverkaren med all information om begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav rörande komponenterna eller de separata tekniska enheterna, samt, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav.

Vidare har i promemorian föreslagits att information som hänför sig till immateriella rättigheter inte behöver lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har anfört att i förhållande till direktivet kan den föreslagna författningstexten tolkas som en utvidgning av förbudet respektive skyldigheten att tillhandahålla viss information enligt direktivet.

## Skälen för regeringens förslag

### *Direktivet*

Enligt artikel 37 får tillverkaren inte, med avseende på de uppgifter som föreskrivs i direktivet eller i de rättsakter som förtecknas i en bilaga till direktivet, tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten. Om så föreskrivs i en rättsakt ska tillverkaren tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner där eventuella särskilda villkor eller begränsningar anges för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet. Denna information ska vara avfattad på gemenskapens officiella språk. Informationen ska, i samförstånd med godkännandemyndigheten, tillhandahållas i en lämplig medföljande handling, t.ex. en instruktions- eller servicebok.

I artikel 38 anges att en fordonstillverkare ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller för att erhålla ett tillstånd enligt artikel 31 (dvs. tillstånd att sälja vissa delar eller viss utrustning som annars skulle vara förbjudna att sälja). Fordonstillverkaren får, enligt den svenska versionen av direktivet, kräva att tillverkarna av komponenter eller separata tekniska enheter ingår bindande avtal om att information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter ska hållas konfidentiell.<sup>6</sup> Om en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter får

<sup>6</sup> I den engelska versionen talas om ”any information that is not in the public domain, including what is related to intellectual property rights”.

innehavare av ett EG-typgodkännandeintyg som omfattar begränsningar för användningen och/eller särskilda monteringskrav ska han eller hon förse fordonstillverkaren med all information om detta. Om så föreskrivs i en rättsakt ska tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter tillsammans med dessa komponenter eller separata tekniska enheter tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och/eller särskilda monteringskrav.

Bestämmelserna i artiklarna 37 och 38 är nya i förhållande till det gamla ramdirektivet. Motsvarande bestämmelser saknas i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG samt i FN/ECE-överenskommelsen om fordon.

### *Gällande svensk rätt*

Den svenska fordonslagstiftningen innehåller inte några bestämmelser som anger att en tillverkare måste eller inte får lämna viss information. I 20 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen finns emellertid ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att i fråga om utsläpp av avgaser och andra föroreningar från motorfordon meddela föreskrifter om bl.a. skyldighet för tillverkaren att tillhandahålla information och dokumentation om motorfordon, motorer och motorers utrustning. Bemyndigandet har utnyttjats genom en reglering i 9 b § förordningen om motorfordons avgasrening.

### *Bör skyldigheten att tillhandahålla information regleras i lag, förordning eller myndighetsföreskrifter?*

En skyldighet eller ett förbud för tillverkarna att tillhandahålla viss information kan vara antingen offentligrättslig eller privaträttslig. I det första fallet kan regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, bemyndigas att meddela föreskrifter härom med stöd av 8 kap. 7 § första stycket regeringsformen, medan möjligheten till delegation inom det privaträttsliga området är i stort sett obefintlig (jfr. Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, prop. 2007/08:46 bilaga 5). I princip kan man säga att en regel som kan åberopas av en enskild gentemot en annan enskild är privaträttslig, medan en regel som kan åberopas endast av eller mot en representant för det allmänna är offentligrättslig.

Föreskrifter om skyldighet för tillverkare att tillhandahålla viss teknisk information i form av exempelvis instruktions- eller serviceböcker eller att upplysa om begränsningar för användningen kan, till skillnad från vad som antagits i promemorian, inte anses utgöra sådana föreskrifter om enskildas ekonomiska eller personliga förhållanden som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen och som faller inom det obligatoriska lagområdet. Detsamma gäller i fråga om förbud att lämna viss information som avviker från uppgifter som har godkänts av godkännandemyndigheten. Det bör vara möjligt för någon myndighet att förelägga en tillverkare att fullgöra sina skyldigheter att lämna information (se vidare avsnitt 11

nedan), men tanken är inte att bestämmelserna ska kunna åberopas och göras gällande i tvister mellan enskilda. Mot bakgrund av det anförda är det möjligt för riksdagen att med stöd av 8 kap. 7 § första stycket 1, 3 och 5 samt 11 § regeringsformen delegera till regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Detta förefaller också vara en lämplig ordning, inte minst med hänsyn till den detaljeringsnivå som kommer att krävas. Bemyndigandet bör föras in i 5 kap. 8 § fordonslagen.

Situationen är något annorlunda när det gäller skyldigheten för fordonstillverkare att förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande eller för att få tillstånd att sälja vissa delar eller viss utrustning som annars är förbjudna att sälja. Här är det av förklarliga skäl inte klart uttalat i direktivet exakt vilken information som ska lämnas, utan detta beror på vad som efterfrågas och behövs i det enskilda fallet. En tänkbar lösning skulle kunna vara att ge dessa bestämmelser en civilrättslig utformning, vilket skulle innebära att om inte parterna kan komma överens om vilken information som ska lämnas och om villkoren för detta så kan frågan prövas av allmän domstol. En sådan ordning skulle emellertid innebära vissa praktiska problem. Inte minst är en civilrättslig domstolsprocess ett förhållandevis dyrt och omständligt förfarande, som ter sig mindre lämpligt för tvister av den här karaktären. I stället föreslår regeringen att även dessa bestämmelser förenas med någon form av offentligrättslig sanktion. Det framstår i och för sig som lämpligt att reglera även den här skyldigheten i förordning eller i myndighetsföreskrifter. Regeringen anser emellertid att skyldigheten att lämna information i detta avseende är så ingripande för de enskilda tillverkarna att bemyndigandet bör utformas tämligen strikt. Det föreslås att detta bemyndigande placeras i en helt ny paragraf, 2 kap. 4 a §, i fordonslagen.

### *Hanteringen av hemlig information*

Den tekniska information som en fordonstillverkare kommer att kunna tvingas lämna ut till tillverkare av komponenter och separata tekniska enheter kan vara information om affärs- eller driftförhållanden som han eller hon vill hålla hemlig och vars röjande är ägnat att medföra skada för honom eller henne i konkurrenshänseende. Lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter kan knappast anses ge tillverkaren ett tillräckligt starkt skydd, eftersom bestämmelserna i den lagen tar sikte på uppgifter som har anskaffats olovligen eller i samband med en affärsförbindelse. Skyldigheten att lämna ut information som inte är allmänt tillgänglig bör därför villkoras av att tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter förbinder sig att hålla informationen konfidentiell, vilket bör anges direkt i lagen. Brott mot en sådan utfästelse får sedan bedömas enligt avtalsrättsliga principer. I sammanhanget bör nämnas att lagen om skydd för företagshemligheter är föremål för översyn. Utredningen om skyddet för företagshemligheter har nyligen föreslagit vissa ändringar,

bl.a. när det gäller straffansvaret (SOU 2008:63). Betänkandet är föremål för remissbehandling. Prop. 2008/09:53

När det gäller information som hänför sig till immateriella rättigheter ger den svenska versionen av direktivet intrycket av att en tillverkare alltid kan vägra att lämna ut sådan information om inte mottagaren förbinder sig att hålla den konfidentiell, och att detta skulle gälla oavsett om informationen redan är allmänt tillgänglig eller inte. Detta kan emellertid knappast ha varit avsikten. I den engelska versionen framstår information som hänför sig till immateriella rättigheter som ett exempel på information som kan vara att betrakta som inte allmänt tillgänglig. Det skulle exempelvis kunna handla om information i en patentansökan. Det saknas anledning att föra in en sådan exemplifiering i den svenska lagtexten.

## 8 Giltigheten av ett typgodkännande

**Regeringens förslag:** Ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när tillverkningen av den godkända fordonstypen, varianten eller versionen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller när giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås emellertid att det i lag ska anges att ett typgodkännande ska upphöra att gälla när nya krav i en rättsakt som är tillämplig på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I artikel 17 i det nya ramdirektivet regleras hur ett EG-typgodkännande kan upphöra att gälla. I artikel 17.1 anges att ett EG-typgodkännande ska upphöra att gälla när a) nya krav i en rättsakt som är tillämplig på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet, b) tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört eller c) giltighetstiden för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning. Om bara en variant eller en version av en fordonstyp upphör att gälla blir, enligt artikel 17.2, EG-typgodkännandet av fordonet bara ogiltigt för denna variant eller version.

Uttryckliga bestämmelser om att ett EG-typgodkännande kan upphöra att gälla utan att det har återkallats av godkännandemyndigheten är någonting nytt i förhållande till det tidigare ramdirektivet, och saknas i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG samt i FN/ECE-

överenskommelsen om fordon. Samtidigt kan det konstateras att regelverket redan i dag tillämpas på det sätt som beskrivs i artikel 17.1 a). Det ligger nämligen i sakens natur att ett typgodkännande inte kan läggas till grund för registrering om nya tekniska krav har blivit obligatoriska, vilket för övrigt regelmässigt anges i särdirektiv och förordningar. Det kan även nämnas att när det gäller nationella typgodkännanden anges i 5 kap. 8 § fordonsförordningen att typintyg inte får utfärdas för ett fordon som, på grund av att nya eller ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet eller utrustning har trätt i kraft efter det att ett nationellt typgodkännande meddelats, inte skulle kunna godkännas vid en registreringsbesiktning. Vidare anges att ett typintyg som utfärdats innan ändrade bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning trätt i kraft inte längre är giltigt.

Artikel 17.1 a) innebär alltså inte några större förändringar i praktiken. För tydlighetens skull bör emellertid uttryckliga bestämmelser om hur ett typgodkännande kan upphöra att gälla införas i svensk rätt. Av anförda skäl bör dessa bestämmelser kunna tillämpas generellt på alla slags typgodkännanden av fordon.

I promemorian föreslås att ett typgodkännande ska upphöra att gälla när nya krav i en rättsakt som är tillämplig på den godkända fordonsstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon. En sådan utformning av den nya bestämmelsen skulle emellertid vara problematisk av två skäl. För det första skulle den föreslagna ordalydelsen innebära att ett typgodkännande upphör att gälla på grund av nya krav i ett direktiv oavsett om Sverige har införlivat direktivet i den nationella lagstiftningen eller inte. För det andra är det, rent författningstekniskt, inte en förutsättning för registrering, försäljning eller ibruktagande att vissa tekniska krav är uppfyllda, utan att det finns ett giltigt typgodkännande (eller enskilt godkännande), se avsnitt 5.12 i promemorian. Därmed hamnar man i ett cirkelresonemang. Det enklaste sättet att åstadkomma en författningsreglering torde i stället vara att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett typgodkännande ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonsstypen blir obligatoriska, varefter godkännandemyndigheten i sina föreskrifter kan ange exakta övergångsbestämmelser för varje nytt direktiv som genomförs. Ett sådant bemyndigande bör föras in i 5 kap. 8 § fordonslagen. I den mån nya krav beslutas i form av EG-förordningar gäller dessa emellertid direkt.

Bestämmelser om att ett typgodkännande av fordon kan upphöra att gälla på de grunder som anges i 17.1 b) och c) i direktivet bör föras in i en helt ny paragraf, 2 kap. 5 a §, i fordonslagen.

**Regeringens förslag:** En ny kontrollform, enskilt godkännande, inrättas. Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas. Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet. Den som kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav inför ett enskilt godkännande ska även fastställa fordonets tekniska identitet. Beslut i fråga om fastställande av ett fordonets tekniska identitet får överklagas hos Transportstyrelsen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens i denna del. Vissa redaktionella förändringar har emellertid gjorts.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har haft vissa redaktionella synpunkter på förslaget. I övrigt har remissinstanserna endast haft synpunkter på frågor som inte behandlas i denna proposition.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Direktivet*

I artikel 24.1 i det nya ramdirektivet anges att medlemsstaterna får medge undantag för ett visst fordon, oavsett om det är unikt eller inte, från en eller flera av bestämmelserna i direktivet eller från en eller flera av de rättsakter som förtecknas i bilagor till direktivet, förutsatt att staterna ställer alternativa krav. Sådana undantag ska endast medges om en medlemsstat har godtagbara skäl för att göra det. I artikel 24.2 anges att medlemsstaterna inte ska utföra förstörande provningar. De ska använda all relevant information som lämnats av den sökande för att fastställa överensstämmelse med de alternativa kraven. I stället för de alternativa kraven i fråga ska medlemsstaterna, enligt artikel 24.3, godta ett EG-typgodkännande som utfärdats för ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet. Av artikel 24.4 följer att en ansökan om enskilt godkännande ska lämnas in av tillverkaren, av ägaren till fordonen eller av en person som agerar för någon av dessa personers räkning och som är etablerad i gemenskapen. Medlemsstaten ska, enligt artikel 24.5, bevilja ett enskilt godkännande om fordonet överensstämmer med den beskrivning som bifogas ansökan och uppfyller gällande tekniska krav för det fordonet, och ska utan omotiverat dröjsmål utfärda ett enskilt godkännandeintyg. Ett sådant intyg ska utformas i enlighet med en särskild mall.

I artikel 24.6 anges att enskilda godkännanden endast gäller i den medlemsstat som har beviljat godkännandet. Om en sökande önskar sälja, registrera eller ta i bruk, i en annan medlemsstat, ett fordon som har beviljats ett enskilt godkännande, ska den medlemsstat som beviljat godkännandet på begäran ge den sökande en redogörelse för de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes. När det gäller ett fordon som har beviljats ett enskilt godkännande av en medlemsstat enligt

bestämmelserna i artikel 24 ska en annan medlemsstat tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl för att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna.

Av artikel 24.7 framgår att medlemsstaterna på begäran av tillverkaren eller fordonets ägare ska bevilja ett enskilt godkännande för ett fordon som överensstämmer med bestämmelserna i direktivet och med de rättsakter som förtecknas i en bilaga till direktivet. I detta fall ska övriga medlemsstater acceptera det enskilda godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk.

Bestämmelserna om enskilt godkännande får, enligt artikel 24.8, även tillämpas på fordon som har blivit typgodkända enligt direktivet och som har ändrats innan de registrerades eller togs i bruk för första gången.

Av artikel 25 följer att förfarandet med enskilt godkännande även kan tillämpas på ett enskilt fordon under de olika etapperna i tillverkningen i enlighet med ett etappvist typgodkännande. Förfarandet får dock inte ersätta någon mellanliggande etapp i det normala förfarandet för ett etappvist typgodkännande och får inte tillämpas för godkännande av den första tillverkningsetappen för ett fordon.

#### *Gällande svensk rätt*

I Sverige godkänns enskilda fordon genom registreringsbesiktning. Registreringsbesiktning av ett fordon sker för att fastställa fordonets tekniska identitet, kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning, samt fastställa de uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret (2 kap. 6 § fordonslagen). Även fordon som omfattas av ett typgodkännande ska genomgå registreringsbesiktning innan de ställs på och tas i bruk, om det inte är fråga om ett nytt fordon som har tillverkats i Sverige av en yrkesmässig fordonstillverkare eller importerats till Sverige av en registrerad importör. I fråga om nya personbilar, motorcyklar, mopeder klass I och traktorer som stämmer överens med ett EG-typgodkännandeintyg ska besiktningen dock inte omfatta en kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning (6 kap. 6 § fordonsförordningen). Vilka tekniska krav som övriga fordon ska uppfylla för att godkännas framgår av Vägverkets fordonsföreskrifter. Ofta är dessa krav identiska med de krav som gäller för att ett fordon ska EG-typgodkännas.

#### *En ny kontrollform behöver inrättas*

Direktivet ställer inte upp några närmare krav på hur ett enskilt godkännande av fordon ska gå till. Av definitionen av begreppet "godkännandemyndighet" i artikel 3 framgår emellertid att det är godkännandemyndigheten som formellt ska meddela det enskilda godkännandet. Detta är en avgörande skillnad mot registreringsbesiktningen, där det är besiktningsorganet som beslutar om fordonet ska godkännas eller inte. En ny kontrollform behöver därför inrättas för enskilda godkännanden enligt det nya ramdirektivet.

Ett enskilt godkännande innebär alltså, i likhet med godkännande vid en registreringsbesiktning men till skillnad från ett typgodkännande, att ett enstaka fordon godkänns i fråga om beskaffenhet och utrustning. De närmare bestämmelserna om hur ett enskilt godkännande ska gå till och vilka krav som ska uppfyllas för att ett sådant ska kunna meddelas kommer att tas in i fordonsförordningen och i myndighetsföreskrifter. För ett närmare resonemang om hur den nya kontrollformen skulle kunna se ut hänvisas till avsnitt 5.11 i promemorian. Här ska endast två viktigare aspekter beröras.

För det första är det inte givet att godkännandemyndigheten själv ska genomföra den tekniska kontrollen av fordonet. Tvärtom framstår det som osannolikt att godkännandemyndigheten skulle ha förutsättningar att göra detta. En rimlig utgångspunkt är i stället att den tekniska kontrollen ska kunna utföras av sådana besiktningsorgan som får genomföra registreringsbesiktningar. I stället för att meddela ett formellt godkännande får emellertid besiktningsorganet utfärda någon form av bedömningsrapport som kan läggas till grund för godkännandemyndighetens prövning.

För det andra är det angeläget att utforma förfarandet med enskilt godkännande på ett sådant sätt att ett fordon kan registreras direkt efter godkännandet, dvs. utan att dessutom behöva genomgå en registreringsbesiktning. Uppgiften att fastställa fordonets tekniska identitet och de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret bör därför, på ett eller annat sätt, bakas in i den nya kontrollformen. Eftersom det är besiktningsorganet som kommer att göra den fysiska kontrollen av fordonet bör det vara det organet som, precis som när det gäller registreringsbesiktningar, fastställer fordonets tekniska identitet. Ett sådant beslut bör få kunna överklagas hos Transportstyrelsen. Däremot bör inte besiktningsorganet fastställa de uppgifter om fordonet som ska föras in i fordonsregistret, utan detta bör göras av godkännandemyndigheten i samband med det enskilda godkännandet. Skälet till detta är att det vore olyckligt om de uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret fastställs av något annat organ än det som slutligen ska godkänna fordonet, eftersom det i sådana fall skulle finnas en i vart fall teoretisk risk för att de olika organen gör motstridiga bedömningar. Däremot bör besiktningsorganet inom ramen för sin provning lämna underlag till godkännandemyndigheten för fastställandet av dessa uppgifter.

Huvuddragen i den nya kontrollformen enskilt godkännande förs in i två nya paragrafer, 2 kap. 5 b och 5 c §§, i fordonslagen. Av 5 kap. 4 § fordonslagen framgår att ett beslut som godkännandemyndigheten fattar i fråga om enskilt godkännande får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.



**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon.

Den nuvarande bestämmelsen i 5 kap. 8 § andra stycket fordonslagen, som anger att regeringen får föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhets-hänseende inte får registreras, säljas eller användas, tas bort.

**Promemorians förslag:** I promemorian har föreslagits att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att

1. fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller föreskrivna krav,

2. fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande i enlighet med EG-direktiv på området men som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhets-hänseende, samt

3. fordonsdelar eller utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö eller trafiksäkerhet  
inte får registreras, säljas, tas i bruk eller användas, eller att detta får ske endast om vissa villkor är uppfyllda.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har påpekat att "folkhälsa" saknas som grund för att förhindra registrering och användning av fordon trots att de är typgodkända.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Direktivet*

I artikel 26 i direktivet anges som huvudregel att medlemsstaterna ska registrera fordon och tillåta att de säljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse. När det gäller fordon som inte är färdigbyggda ska medlemsstaterna tillåta försäljning, men får vägra tillåta att de registreras varaktigt eller tas i bruk innan de är färdigbyggda. Fordon som är undantagna från kravet på att åtföljas av ett intyg om överensstämmelse får endast registreras, säljas eller tas i bruk om de uppfyller tillämpliga tekniska krav. När det gäller fordon som tillverkas i små serier (och som under vissa förutsättningar kan typgodkännas trots att de inte uppfyller alla de tekniska krav som normalt ställs på fordon) får antalet fordon som under ett år registreras, säljs eller tas i bruk inte överstiga det antal enheter som anges i en bilaga till direktivet.

I artikel 27 anges vad som gäller för registrering, försäljning och ibruktagande av fordon i s.k. slutserier. Sammanfattningsvis går dessa bestämmelser ut på att medlemsstaterna under vissa förutsättningar och under vissa begränsade övergångsperioder får tillåta registrering,

försäljning och ibruktagande av fordon som stämmer överens med en fordonstyp vars EG-typgodkännande inte längre är giltigt.

Enligt artikel 28 ska medlemsstaterna tillåta att komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk om och endast om de uppfyller kraven i de tillämpliga rättsakterna och är märkta på föreskrivet sätt. Vissa undantag från denna bestämmelse finns dock.

Huvuddragen i artiklarna 26–28 är inte nya, utan fanns redan i det gamla ramdirektivet. Motsvarande bestämmelser återfinns även i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG.

I artikel 29 anges att om en medlemsstat finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, trots att de uppfyller de tillämpliga kraven eller har föreskriven märkning, utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan, har medlemsstaten rätt att under högst sex månader vägra att registrera sådana fordon eller vägra att tillåta att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk inom dess territorium.

Enligt artikel 31 ska medlemsstaterna tillåta försäljning, saluföring eller ibruktagande av delar som kan medföra en betydande risk vad gäller korrekt funktion av system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller för dess miljöprestanda endast under förutsättning att delarna eller utrustningen i fråga har godkänts av en godkännandemyndighet. Delar eller sådan utrustning som omfattas av ett sådant godkännande ska föras in i en särskild förteckning. Artikel 31 ska dock inte ska tillämpas på en del eller utrustning innan den förtecknas i en viss bilaga till direktivet. Den bilagan saknar än så länge innehåll.

### *Gällande svensk rätt*

Bestämmelser som reglerar förutsättningar för registrering och ibruktagande av fordon finns redan i svensk rätt. I 5 kap. 8 § fordonslagen finns ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter bl.a. om fordons beskaffenhet och utrustning och om förutsättningarna för godkännande vid kontroll. Närmare bestämmelser om vilka tekniska krav som fordon måste uppfylla framgår av fordonsförordningen och, framför allt, av Vägverkets fordonsföreskrifter. Fordon som inte uppfyller de fordonstekniska kraven får inte registreras eller tas i bruk i Sverige.

Vidare finns det i 5 kap. 8 § andra stycket fordonslagen ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetskänseende inte får registreras, säljas eller användas. Regeringen har delvis utnyttjat bemyndigandet genom en reglering i 2 kap. 8 § fordonsförordningen, där det sägs att om godkännandemyndigheten finner att fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter av en typ som är EG-typgodkänd av en typgodkännandemyndighet i en annan stat allvarligt äventyrar trafiksäkerheten, trots att de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse eller har föreskriven märkning, får godkännandemyndigheten besluta att de inte får registreras, säljas eller tas i bruk. En motsvarande bestämmelse som avser ECE-typgodkända system, kompo-

nenter och separata tekniska enheter finns i 2 kap. 11 § fordonslagen. Den bestämmelsen ger även möjlighet att förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande med hänvisning till att produkten i fråga allvarligt äventyrar miljön. I övrigt finns det inte några bestämmelser i fordonslagstiftningen som rent allmänt förbjuder försäljning av produkter som inte uppfyller gällande tekniska krav.

I 20 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen anges att i fråga om avgaser och andra föroreningar från motorfordon får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om bl.a. ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om försäljning anses omfatta även föreskrifter som innebär förbud mot försäljning (se prop. 2007/08:46 s. 13).

### *Bemyndigandet i fordonslagen behöver justeras*

Som framgått ovan har något svenskt genomförande av bestämmelserna om försäljningsförbud i det gamla ramdirektivet och i direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG aldrig skett. En förklaring till detta kan vara att EG-typgodkännande i praktiken inte är obligatoriskt, eftersom direktiven inte omfattar enstycksgodkända fordon. Inget av dessa direktiv anger alltså att det skulle vara förbjudet att sälja fordon som har godkänts genom registreringsbesiktning, eller komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Därmed framstår ett författningsreglerat försäljningsförbud som svårt både att utforma och att övervaka.

Läget är alltså detsamma när det gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av direktiv 2002/24/EG och 2003/37/EG. När det däremot gäller fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet är situationen numera en annan, eftersom detta direktiv i princip är heltäckande. Förbud mot att sälja fordon, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av det nya ramdirektivet men som inte är godkända enligt detta måste därför regleras i svensk rätt.

Bestämmelser som innehåller förbud för enskilda att sälja eller använda vissa saker är att betrakta som föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga och ekonomiska förhållanden. Sådana föreskrifter tillhör det primära lagområdet, men kan delegeras till regeringen att föreskriva om när det handlar om föreskrifter som avser skydd för liv, personlig säkerhet eller hälsa, eller trafik eller ordningen på allmän plats (8 kap. 7 § 1 och 5 regeringsformen). En sådan delegering framstår som lämplig i detta fall. Bemyndigandet i 5 kap. 8 § fordonslagen behöver därför justeras.

Bemyndigandet i 5 kap. 8 § fordonslagen behöver justeras även i vissa andra avseenden. Exempelvis bör det vara möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att förbjuda registrering, försäljning och ibruktagande av godkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter om de allvarligt skadar folkhälsan (i dag anges endast miljö- och trafiksäkerhetsskäl). Vidare bör det vara möjligt

för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att fordonsdelar eller utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö, folkhälsa eller trafiksäkerhet inte får säljas, saluföras eller tas i bruk.

I promemorian har de föreslagna ändringarna i 5 kap. 8 § fordonslagen (5 kap. 12 § fordonslagen enligt promemorians förslag) utformats på ett väldigt detaljerat sätt. Detta skulle innebära att möjligheterna för regeringen att meddela föreskrifter om att fordon etc. inte får säljas är tämligen strikt begränsade. Det kan ifrågasättas om detta är en lämplig ordning, inte minst med hänsyn till att regelverket på fordonsområdet ändras så ofta. Som nämnts ovan finns det redan i 20 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen ett mer allmänt hållet bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bl.a. ibruktagande och försäljning av motorfordon, motorer och motorers utrustning. Bemyndigandet i fordonslagen bör enligt regeringens uppfattning utformas på ett likartat sätt. Därför föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon. Det nuvarande bemyndigandet i 5 kap. 8 § andra stycket fordonslagen kan då tas bort.

## 11 Tillsynen över fordonslagstiftningen, m.m.

**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska, utöver den tillsyn över besiktningsverksamheten som redan utövas av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen. Den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till områden i anslutning till dessa där fordon står uppställda, samt lämna upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att fordonslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen ska efterlevas.

Tillsynsmyndighetens förelägganden får förenas med vite, och får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillsynen.

Bestämmelserna om tillsyn över besiktningsverksamheten i 4 kap. fordonslagen flyttas till 5 kap.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian har emellertid inte föreslagits någon generell möjlighet för tillsynsmyndigheten att meddela de förelägganden som behövs.

Promemorian har dock föreslagit att det i lag ska anges att godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att lämna viss information, och att ett sådant föreläggande ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt.

**Remissinstanserna:** *Länsrätten i Örebro län* har beträffande möjligheten till vitesföreläggande konstaterat att konstruktionen ”får förenas med vite” ger en större flexibilitet för den föreläggande myndigheten, och anser att lagstiftaren bör överväga om inte den konstruktionen är att föredra.

### Skälen för regeringens förslag:

#### *Behovet av en tillsynsmyndighet*

Det nya ramdirektivet lägger ett tydligare och mer uttalat ansvar på medlemsstaterna än tidigare att se till att bestämmelserna i direktivet efterlevs. Bl.a. mot den bakgrunden finns det skäl att överväga att införa ett tillsynsansvar för någon eller några myndigheter.

Vägverket har redan ett uttryckligt tillsynsansvar när det gäller lagen och förordningen om motorfordons avgasrening. När det gäller fordonslagstiftningen utövar SWEDAC tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i fordonslagen. Vägverket å sin sida har, i sin egenskap av godkännandemyndighet, långtgående befogenheter att utöva kontroll över den som har beviljats ett typgodkännande. Slutligen framgår, om än indirekt, av 1 kap. 2 a § och 3 kap. 4 § fordonslagen att Vägverket utövar tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) när det gäller varor som regleras i fordonslagen. I övrigt saknar fordonslagstiftningen uttryckliga bestämmelser om tillsyn. Denna brist blir särskilt påtaglig om det införs bestämmelser om förbud att saluföra och sälja vissa produkter som inte uppfyller kraven i direktivet (jfr. avsnitt 10 ovan).

Enligt förordningen (2007:960) med instruktion för Vägverket gäller följande. Vägverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet. Verket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ska inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Vägverket ska särskilt verka bl.a. för att fordonens säkerhets- och miljöprestanda utvecklas. Vägverket ansvarar även bl.a. för vägtrafikregistret och för frågor om fordons beskaffenhet och utrustning.

Vägverket har således i dag i praktiken ett ansvar för de frågor som regleras i fordonslagen och fordonsförordningen, men saknar formellt ett mandat att utöva tillsyn. Det finns inte heller någon annan myndighet som har ett sådant tillsynsansvar. För att säkerställa att Sverige fullt ut efterlever kraven i direktivet bör den myndighet som regeringen bestämmer få ett uttryckligt ansvar att utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

För överskådlighetens skull bör alla bestämmelser om tillsyn samlas i 5 kap. fordonslagen.

För att ett tillsynsansvar ska vara meningsfullt måste tillsynsmyndigheten ha vissa befogenheter. Sådana finns, som nämnts ovan, redan när det gäller kontroll av tillverkare som har beviljats typgodkännande och även när det gäller SWEDAC:s kontroll av besiktningsorganen. Vad som återstår är framför allt en möjlighet för tillsynsmyndigheten att, utöver vad produktsäkerhetslagen medger, kunna kontrollera att den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon inte saluför eller säljer produkter som inte är tillåtna, och att vidta åtgärder om så ändå sker.

Enligt 26 § produktsäkerhetslagen får tillsynsmyndigheten förelägga en näringsidkare som tillhandahåller eller har tillhandahållit varor eller tjänster att yttra sig och lämna de upplysningar som behövs i ett ärende om efterlevnaden av lagen, och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som kan ha betydelse för utredningen. Ett sådant föreläggande ska, enligt 31 §, förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt. Härigenom har tillsynsmyndigheten en reell möjlighet att förmå näringsidkaren att lämna ut handlingar och liknande även om han eller hon inte vill. Vidare anges i 26 § att tillsynsmyndigheten har rätt att få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen där varor hanteras, dock inte bostäder.

Enligt regeringens mening bör ett tillsynsansvar enligt fordonslagen utformas ungefär på samma sätt som enligt produktsäkerhetslagen, eftersom de båda regelverken till stor del har samma syften. Det bör därför införas en bestämmelse med innebörden att den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon på begäran av tillsynsmyndigheten ska lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till områden i anslutning till dessa där fordon står uppställda, samt lämna upplysningar och tillhandahålla de handlingar, varuprover och liknande som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten bör kunna förelägga den som saluför fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter att medverka i tillsynen på föreskrivet sätt. Vidare bör tillsynsmyndigheten kunna förelägga den som saluför varor som inte är tillåtna på marknaden att upphöra med detta.

I övrigt kan det konstateras att tillverkarnas skyldigheter enligt direktivet och enligt den svenska lagstiftningen i de allra flesta fall är mer eller mindre självreglerande och att det i allmänhet ligger i tillverkarens eget intresse att följa de bestämmelser som finns och att samarbeta med myndigheterna. Det finns emellertid fall där situationen är en annan. Exempelvis när det gäller skyldigheten för fordonstillverkare att lämna specifik information till tillverkare av komponenter och separata tekniska enheter kan tillverkaren ha ett starkt intresse av att inte göra detta. Någon form av påtryckningsmedel är därför motiverat. En straffrättslig sanktion framstår emellertid inte som ändamålsenligt. En tillverkare är praktiskt taget alltid en juridisk person, där det kan vara svårt att utreda om det är någon enskild individ, och i sådant fall vem, som bör få bära ansvaret. Dessutom skulle det, vid en jämförelse med andra liknande brott, knappast vara aktuellt med någonting annat än ett bötesstraff, vilket inte skulle vara en särskilt kännbar påföljd i sammanhanget. I stället bör

tillsynsmyndigheten även i dessa fall kunna meddela förelägganden för att förmå tillverkarna att fullgöra sina skyldigheter.

För att täcka in dessa olika fall bör det i fordonslagen föras in en allmänt hållen bestämmelse som ger tillsynsmyndigheten en möjlighet att meddela de förelägganden som behövs för att fordonslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen ska efterlevas. I enlighet med vad länsrätten i Örebro län har framfört bör det anges att sådana förelägganden *får* förenas med vite, vilket ger en större flexibilitet för tillsynsmyndigheten än den konstruktion som promemorian har föreslagit.

Av rättssäkerhetsskäl bör tillsynsmyndighetens förelägganden kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol, oavsett om föreläggandet har förenats med vite eller inte. Detta föranleder en ändring i 5 kap. 6 § fordonslagen.

## 12 Vissa övriga frågor

### 12.1 Begreppet ”ramdirektiv”

**Regeringens förslag:** Definitionen av ”ramdirektiv” i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen kompletteras med en hänvisning till det nya ramdirektivet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** I den svenska lagstiftningen återfinns begreppet ”ramdirektiv” främst i fordonsförordningen. Emellertid finns det en definition av begreppet i 2 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen, som räknar upp de tre nu gällande ramdirektiven. Denna definition måste kompletteras med det nya ramdirektivet. Även det gamla ramdirektivet behöver dock finnas kvar i uppräknningen tills vidare, eftersom bestämmelserna i det direktivet fortfarande är tillämpliga i fråga om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som har typgodkänts med stöd av detta.

### 12.2 Hänvisningar till ”EG-rätt” m.m.

**Regeringens förslag:** Ordet ”EG-direktiv” i 2 kap. 2 § fordonslagen byts ut mot ”EG-rättsakter”.

**Promemorian** behandlade inte denna fråga.

**Skälen för regeringens förslag:** Som nämnts i avsnitt 4.1 har det blivit allt vanligare att ramdirektiven fylls ut med tekniska krav som beslutas i form av förordningar. Ordet ”EG-direktiv” i 2 kap. 2 § fordonslagen framstår därför i viss mån som missvisande, och bör bytas ut mot ”EG-rättsakter”.

## 12.3 Begränsning av överklagandefristen enligt 5 kap. 5 § fordonslagen?

Prop. 2008/09:53

**Regeringens bedömning:** Det finns för närvarande inte skäl att tidsbegränsa möjligheten att överklaga enligt 5 kap. 5 § fordonslagen.

**Promemorian** behandlade inte denna fråga.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har väckt frågan om det inte finns skäl att tidsbegränsa möjligheten att överklaga enligt 5 kap. 5 § fordonslagen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt 5 kap. 5 § fordonslagen i dess nuvarande lydelse får beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan överklagas hos *Vägverket* (se dock förslag till ändring i prop. 2008/09:31). Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning. Överklagande får ske utan begränsning i viss tid. *Vägverket* har i sitt remissyttrande ställt frågan hur ett sådant förfarande hanteras om de handlingar på vilka beslutet grundats redan har gallrats hos besiktningsorganet. Verket menar visserligen att det kanske inte är givet att det blir ett praktiskt problem, eftersom ett överklagande i de flesta fall torde ske i nära anslutning till det beslut som överklagas, men undrar om en sista tid för överklagandefristens utgång ändå inte är rimlig att sätta.

Bestämmelsen att överklagande får ske utan begränsning i viss tid är inte ny. Det har inte framkommit att regleringen skulle ha gett upphov till några praktiska problem. Det saknas därför, enligt regeringens uppfattning, skäl att nu göra några ändringar i detta avseende.

## 12.4 Definition av moped

**Regeringens förslag:** Definitionen i lagen om vägtrafikdefinitioner av en moped som drivs av en elektrisk motor anges på följande sätt: ”om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt avsedd för kontinuerlig drift”.

**Promemorian** behandlade inte denna fråga.

**Remissinstanserna:** *Vägverket* har i sitt remissyttrande framför att den nuvarande definitionen har fått en olämplig ordföljd och därför bör ändras i enlighet med förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen delar *Vägverkets* uppfattning att det bör göras en språklig justering av definitionen av moped som drivs av en elektrisk motor.



**Regeringens förslag:** De föreslagna lagändringarna träder i kraft den 29 april 2009.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft någon synpunkt på detta förslag.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 48 ska medlemsstaterna före den 29 april 2009 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakttä ändringarna i sak i direktivet. Bestämmelserna ska tillämpas från och med den 29 april 2009.

I artiklarna 44 och 45 finns bestämmelser som i korthet innebär att EGTypgodkännande eller enskilt godkännande enligt direktivet blir obligatoriskt vid olika tidpunkter för olika fordonsslag. Det kan alltså sägas vara fråga om ett successivt ikraftträdande när det gäller dessa bestämmelser. Detta kommer emellertid att regleras i förordning eller myndighetsföreskrifter.

Några särskilda övergångsbestämmelser vad avser de lagändringar som föreslås i denna proposition behövs inte.

## 14 Konsekvenser

### 14.1 Allmänt

Förslagen i denna proposition syftar till ett genomförande av det nya ramdirektivet. De föreslagna lagändringarna är, med få undantag, väldigt övergripande till sin natur. Merparten av direktivets bestämmelser kommer i stället att genomföras i förordningar och – inte minst – i myndighetsföreskrifter. Som exempel kan nämnas den nya kontrollformen enskilt godkännande, som får anses vara den största förändring som föreslås. I de föreslagna lagändringarna anges i princip bara att en sådan kontrollform ska införas, medan de mer detaljerade bestämmelser om hur detta ska gå till kommer att regleras på en lägre nivå. Detta gör att det är mycket svårt att i dag bilda sig någon bestämd uppfattning om vilka konsekvenser införandet av den nya kontrollformen kommer att få – det beror helt enkelt på hur de utfyllande reglerna utformas. Trots detta väljer regeringen att redan nu lägga fram de föreslagna lagändringarna. Skälet till detta är följande.

Direktivet ska vara genomfört i svensk rätt senast den 29 april 2009, och de flesta bestämmelserna ska också kunna tillämpas från det datumet. För att detta ska hinnas med måste de lagändringar som krävs läggas fram för riksdagen redan nu. Att exempelvis kontrollformen enskilt godkännande ska införas står redan klart – direktivet ger inte utrymme för en medlemsstat att låta bli detta. Inom Vägverket pågår för närvarande ett intensivt arbete med att ta fram förslag till ett stort antal myndighetsföreskrifter, som enligt uppgift kommer att remitteras under hösten. Regeringen förutsätter att dessa förslag kommer att åtföljas av en

konsekvensutredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning, och att verket arbetar för att företagens administrativa kostnader inte ska öka.

Trots de svårigheter som angetts ovan följer här en översiktlig bedömning av vilka ekonomiska konsekvenser som de föreslagna lagändringarna kan väntas få för statliga myndigheter, företag och privatpersoner.

## 14.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

### 14.2.1 Godkännandemyndigheten/tillsynsmyndigheten

De föreslagna ändringarna innebär att godkännandemyndigheten får en helt ny uppgift, nämligen att fatta beslut om enskilt godkännande (se avsnitt 9). Denna verksamhet bör, precis som när det gäller ansökningar om typgodkännande, finansieras genom avgifter. Hur stora dessa avgifter kommer att bli är ännu inte helt klart, men det mesta talar för att det i normalfallet kommer att handla om ca 200–300 kr.

När det gäller uppgiften att utöva tillsyn (se avsnitt 11) kan det konstateras att Vägverket i dag i praktiken redan har ett ansvar för de frågor som regleras i fordonslagstiftningen, men att verket saknar ett formellt mandat att utöva tillsyn. De föreslagna ändringarna syftar egentligen endast till att tydliggöra myndighetens roll i detta avseende, och bör kunna finansieras inom ramen för befintliga anslag.

När det gäller frågan vilken myndighet som kommer att ha rollen som godkännandemyndighet/tillsynsmyndighet efter årsskiftet hänvisas till det allmänna resonemang som förs i prop. 2008/09:31.

Sammanfattningsvis är bedömningen att de föreslagna ändringarna inte bör föranleda några ökade anslag för godkännandemyndighetens/tillsynsmyndighetens del.

### 14.2.2 Domstolsväsendet

De föreslagna ändringarna innebär att några nya typer av överklagningsärenden kommer att belasta de allmänna förvaltningsdomstolarna, nämligen överklaganden av godkännandemyndighetens beslut i fråga om enskilt godkännande (se avsnitt 9), tillsynsmyndighetens beslut om vissa förelägganden och prövning av frågor om utdömning av vite (se avsnitt 11).

I dag är det ett besiktningsorgan som godkänner enstaka fordon vid en registreringsbesiktning. Besiktningsorganets beslut får överklagas hos Vägverket (se 5 kap. 5 § fordonslagen samt det förslag till ändring som lämnats i prop. 2008/09:31). I den nya kontrollformen enskilt godkännande kommer besiktningsorganen fortfarande att fatta beslut om att fastställa fordonets tekniska identitet, men i övrigt kommer det att vara godkännandemyndigheten som godkänner fordonet. Ett sådant beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol enligt 5 kap. 4 § fordonslagen.

Med den nuvarande ordningen handlägger Vägverket årligen ca 300 överklagade beslut i fråga om registreringsbesiktningar. Av dessa

ärenden avser enligt uppgift cirka 60 procent fastställande av fordonets tekniska identitet. Dessa ärenden berörs, som angetts ovan, inte alls av de föreslagna ändringarna. Resterande ärenden avser nästan uteslutande begagnade fordon. Att nya fordon underkänns vid en registreringsbesiktning och att ett sådant beslut överklagas är ytterst sällsynt. Skälen till detta är att nya fordon vanligen tillverkas i Sverige av yrkesmässiga fordonstillverkare eller importerar hit av professionella fordonshandlare. Dessa är normalt väl medvetna om vilka krav som gäller för att ett fordon ska godkännas i Sverige. I den mån ett fordon inte uppfyller gällande krav redan från början är det vanliga att man ansöker om dispens innan fordonet inställs för registreringsbesiktning. Fordon som importerar till Sverige av privatpersoner har praktiskt taget alltid varit registrerade, åtminstone någon dag, i ursprungslandet och anses därmed inte längre vara nya. Eftersom endast nya fordon omfattas av förfarandet med enskilt godkännande innebär detta att de flesta privatimporterade bilar även i fortsättningen kommer att godkännas för registrering i Sverige genom registreringsbesiktning.

I promemorian föreslås att beslut i fråga om enskilda godkännanden ska få fattas genom automatiserad behandling av uppgifter. Samtidigt föreslås en möjlighet till omprövning av sådana beslut. Enligt regeringens bedömning innebär förslaget en påtagligt minskad risk för att domstolarna ska behöva belastas med överklaganden som har sin grund i att "systemet" fattar ett felaktigt beslut. Eftersom förslaget endast innefattar förordningsändringar behandlas det emellertid inte vidare i denna proposition.

Sammanfattningsvis är bedömningen att den nya ärendetypen inte kommer att innebära någon större arbetsbelastning för förvaltningsdomstolarna, utan att det på sin höjd kan handla om något enstaka ärende per år.

Frågor om förelägganden och om viten är egentligen inte någon ny ärendetyp, eftersom sådana frågor redan prövas av allmän förvaltningsdomstol i andra sammanhang. Det är för närvarande svårt att uppskatta hur många nya ärenden det kommer att bli fråga om, om tillsynsmyndigheten ges möjlighet att använda sig av förelägganden på förslaget sätt. Det finns dock ingenting som talar för att det kommer att röra sig om något större antal.

Sammantaget har regeringen uppfattningen att de nya ärendetyperna inte kommer att medföra en sådan belastning för domstolsväsendet att de motiverar ökade anslag.

### 14.3 Ekonomiska konsekvenser för företag

För tillverkare av fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter innebär den ökade harmoniseringen ett minskat krångel med att olika stater ställer olika tekniska krav på fordon och att det blir lättare att få produkter godkända i andra medlemsstater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Detta är dock positiva effekter som är svåra att värdera i kronor.

Införandet av kontrollformen enskilt godkännande kan antas innebära något ökade kostnader för den som vill få ett enstaka nytt fordon godkänt

för trafik i Sverige. Detta beror på att de provningar som behöver utföras inför ett enskilt godkännande troligen behöver vara något mer omfattande än den tekniska kontroll som görs vid en registreringsbesiktning.<sup>7</sup> Till detta kommer att sökanden, utöver avgiften till besiktningsorganet, kommer att behöva betala en avgift till godkännandemyndigheten, som ju har att pröva själva ansökan. Som angetts i avsnitt 14.2.1 ovan kan den sistnämnda avgiften preliminärt uppskattas till ca 200–300 kr. När det gäller avgiften till besiktningsorganet är det, mot bakgrund av vad som anförts under avsnitt 14.1 ovan, ännu svårare att i dagsläget bilda sig någon bestämd uppfattning om hur stora dessa kan komma att bli, särskilt som frågan om en eventuell omreglering av besiktningensmarknaden alltså bereds.

I övrigt bedöms förslagen i denna proposition inte få några effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

#### 14.4 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

De högre kostnader som eventuellt kan bli följden av den nya kontrollformen enskilt godkännande får på motsvarande sätt betydelse även för privatpersoner. Samtidigt verkar naturligtvis den ökade tekniska harmoniseringen i prissänkande riktning, till gagn även för privata bilköpare och bilägare (se vidare avsnitt 14.3 ovan).

#### 14.5 Konsekvenser för miljön

Förslagen bedöms inte få några konsekvenser för miljön.

<sup>7</sup> En registreringsbesiktning av en personbil som tidigare inte har varit registrerad kostar i dag omkring 1 000 kr. Utöver detta tillkommer kostnader för att införskaffa säkerhets/miljöintyg från generalagent eller tillverkare eller för att utföra kontroll hos godkänt kontrollorgan. Dessa kostnader kan variera mycket beroende på till exempel fordon, årsmodell eller ursprungsland.

15.1 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen  
(2002:574)**1 kap.****3 §**

En definition av begreppet ”tillverkare” återfanns tidigare i 1 kap. 4 § fordonsförordningen, men har nu flyttats till lagen. Vissa redaktionella ändringar har dock gjorts, se avsnitt 7.1 ovan. Med tillverkare avses dels den som i allmänt språkbruk själv är att anse som tillverkare, dels den som han eller hon har utsett som sin företrädare. I 2 kap. 4 § regleras en skyldighet för tillverkare att utse en företrädare i vissa fall.

**2 kap.****2 §**

I *första stycket* har begreppet ”EG-direktiv” bytts ut mot ”EG-rättsakter”. Ändringen motiveras av att det har blivit allt vanligare att ramdirektiven fylls ut med tekniska krav som beslutas i form av förordningar i stället för direktiv.

*Andra stycket* är nytt, och anger vad som avses med etappvist EG-typgodkännande, jfr. den nuvarande definitionen i 3 kap. 1 § fordonsförordningen. Se vidare avsnitt 7.3.

**4 §**

Bestämmelsen gällde tidigare endast för den som beviljats ett typgodkännande, men tar nu även sikte på tillverkarens ansvar under godkännandeprocessen. I den nya *första stycket första punkten* anges nämligen att tillverkaren ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeprocessen. Se vidare avsnitt 7.1.

*Andra-fjärde punkterna* i första stycket motsvarar, med vissa redaktionella förändringar, nuvarande första-tredje punkterna.

I *femte punkten*, som är ny, anges en skyldighet för en tillverkare som är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet att utse en företrädare som är etablerad här för att företräda honom eller henne inför godkännandemyndigheten. Att en utsedd företrädare har samma skyldigheter som tillverkaren själv framgår av 1 kap. 3 §. Se vidare avsnitt 7.4.

I *andra stycket* anges vilket ansvar en tillverkare har vid etappvist typgodkännande. Vad som avses med etappvist typgodkännande framgår av 1 kap. 3 §. Se vidare avsnitt 7.3.

*Tredje stycket* motsvarar nuvarande andra stycket.

Begreppet ”tillverkare” definieras i 1 kap. 3 §.

I denna paragraf, som är ny, anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en fordons-tillverkare ska förse en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för att denne ska kunna få ett EG-typgodkännande för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja.

I *andra stycket* anges att information som inte är allmänt tillgänglig inte behöver lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla den konfidentiell. Brott mot en sådan utfästelse får sedan bedömas enligt avtalsrättsliga principer.

Ett mer allmänt hållet bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter finns i 5 kap. 8 §.

Se vidare avsnitt 7.5.

#### 5 a §

I bestämmelsen, som är ny, anges på vilka sätt ett typgodkännande av fordon kan upphöra att gälla utan att det återkallats enligt 5 §. Se vidare avsnitt 8.

I *första punkten* anges att tillverkningen av den godkända fordons-typen, varianten eller versionen slutgiltigt och frivilligt har upphört. Detta torde innebära att exempelvis en konkurs inte nödvändigtvis behöver medföra att typgodkännandet upphör att gälla. Vad som annars avses med "slutgiltigt" och "frivilligt" får bli en fråga för rättstillämpningen att ta ställning till. Vad som avses med "variant" och "version" framgår av artikel 3 samt bilaga II, avsnitt B i direktivet.

I *andra punkten* anges att giltigheten för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning. Som exempel på en sådan begränsning kan nämnas att ett s.k. särskilt EG-typgodkännande upphör att gälla efter sex månader från det att kommissionen beslutat att inte ge tillstånd till EG-typgodkännande med utnyttjande av ny teknik som är oförenlig med bestämmelserna i särdirektiven, se avsnitt 5.9.1 i promemorian.

I 5 kap. 8 § finns dessutom ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om att ett typgodkännande ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska.

#### 5 b §

Enskilt godkännande är en ny kontrollform. Det avser, till skillnad från EG-typgodkännandet, enstaka fordon och inte en viss fordonstyp. Kontrollformen liknar i det avseendet registreringsbesiktningen. Beslut om enskilt godkännande fattas emellertid av godkännandemyndigheten, medan det vid en registreringsbesiktning är ett besiktningsorgan som beslutar om fordonet ska godkännas eller inte.

Ett enskilt godkännande ska, enligt *första stycket*, meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. De föreskrivna kraven kan vara antingen EG-rättsliga eller rent nationella. Närmare bestämmelser om vilka fordon som den nya kontrollformen kan användas på kommer att föras in i fordonsförordningen.

Av *andra stycket* framgår att i samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas. Detta görs alltså inte vid en registreringsbesiktning i detta fall.

Se vidare avsnitt 9.

## 5 c §

Av denna paragraf framgår att det organ som inför ett enskilt godkännande kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav även ska fastställa fordonets tekniska identitet. Jfr. vad som gäller vid registreringsbesiktning enligt 6 §. Att ett sådant beslut får överklagas till Transportstyrelsen framgår av 5 kap. 5 §.

Se vidare avsnitt 9.

## 5 kap.

### 3 a §

Bestämmelsen motsvarar nuvarande 4 kap. 6 och 7 §§ fordonslagen, som upphävs.

### 3 b §

Bestämmelsen är ny, och ger, utöver vad som anges i 3 a §, ett uttryckligt tillsynsansvar för den myndighet som regeringen bestämmer. Jfr. 25 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

I *andra stycket första punkten* regleras tillsynsmyndighetens rätt till tillträde till bl.a. lokaler. Det bör observeras att tillsynsmyndigheten inte har rätt till tillträde till fordon eller lokaler som tillhör någon annan än den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon. Vidare kan konstateras att bostäder inte omfattas av den uppräkningslista av platser som tillsynsmyndigheten har rätt att få tillträde till. *Andra punkten* anger en skyldighet för den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar eller annan utrustning till fordon att medverka även på andra sätt i tillsynen genom att lämna upplysningar samt tillhandahålla handlingar, varuprover och liknande.

Enligt *tredje stycket* får tillsynsmyndigheten meddela de förelägganden som behövs för att lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen ska efterlevas. Det kan exempelvis handla om förelägganden för en fordonstillverkare att lämna viss information, eller för en försäljare att medverka i tillsynen enligt *andra stycket* eller att upphöra med försäljningen av produkter som inte är tillåtna på marknaden. Att ett föreläggande som har meddelats med stöd av denna paragraf får överklagas

till allmän förvaltningsdomstol framgår av 6 §. Detta gäller oavsett om föreläggandet har förenats med vite enligt *fjärde stycket* eller inte. Prop. 2008/09:53

Se vidare avsnitt 11.

## 5 §

Paragrafen har kompletterats, så att även ett besiktningsorganets beslut när det gäller fastställandet av ett fordonets tekniska identitet inför ett enskilt godkännande (se 2 kap. 5 c §) får överklagas till Transportstyrelsen. När det gäller fordon som godkänns genom registreringsbesiktning fastställs fordonets tekniska identitet inom ramen för denna besiktning. Besiktningsorganets beslut i fråga om registreringsbesiktning får överklagas till Transportstyrelsen redan enligt den lydelse som har föreslagits i prop. 2008/09:31.

## 6 §

Ett nytt *andra stycke* har lagts till, som gör det möjligt att trots bestämmelsen i första stycket 1 överklaga sådana förelägganden som har meddelats med stöd av 3 b §. Beslut om ett sådant föreläggande får överklagas oavsett om föreläggandet har förenats med vite eller inte.

Se vidare kommentaren till 3 b § samt avsnitt 11.

## 8 §

Andra stycket har skrivits om.

*Andra stycket första punkten* bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon, jfr. 20 § lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. Bemyndigandet är tämligen vitt utformat, och omfattar bl.a. det som anges i andra stycket i paragrafens nuvarande lydelse. Andra bestämmelser som kan vara aktuella att meddela med stöd av bemyndigandet är förbud att sälja fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller kraven i det nya ramdirektivet, eller fordonsdelar som kan medföra en betydande risk vad gäller korrekt funktion av system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller för dess miljöprestanda. Se vidare avsnitt 10.

*Andra punkten* ger en möjlighet att föreskriva att ett typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska. Tanken är att den föreskrivande myndigheten ska ange exakta övergångsbestämmelser i samband med att nya tekniska krav införs, vilket är en ordning som redan tillämpas i praktiken. Se vidare avsnitt 8.

I *tredje punkten* anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. Bemyndigandet gäller utöver det bemyndigande som finns i 2 kap. 4 a §. Avsikten är att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska kunna meddela före-



skrifter om skyldighet eller förbud för en tillverkare att lämna annan, mer allmänt hållen information än som avses i den bestämmelsen. Se vidare avsnitt 7.5.

I *ffjärde punkten* slutligen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Se vidare kommentaren till 3 b § och avsnitt 11.

## 15.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

### 1 §

Av ändringen framgår att överlastavgift inte tas ut för EG-mobilkranar. Angående begreppet EG-mobilkran, se kommentaren till 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner samt avsnitt 6.2. Vidare har första stycket genomgått en redaktionell bearbetning i syfte att göra den mer överskådlig.

## 15.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

### 2 §

En definition av ”EG-mobilkran” har införts. Definitionen träffar endast sådana mobilkranar som omfattas av det nya ramdirektivet. Som angetts i avsnitt 6.2 kommer alla mobilkranar som godkänns enligt det nya ramdirektivet att klassificeras som lastbilar, se även 2 a §. Mindre mobilkranar kan emellertid fortfarande vara ”motorredskap inrättat som mobilkran”.

Se även föreslagna ändringar i lagen om överlastavgift, lagen om trängselskatt och vägtrafikskattelagen.

Vidare har en mindre justering gjorts av definitionen av moped som drivs av en elektrisk motor. Någon ändring i sak är dock inte avsedd.

### 2 a §

Paragrafen är ny och anger att ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i detta intyg, oavsett hur fordonet skulle klassificeras med tillämpning av de svenska fordonsdefinitionerna. Detta synsätt har i praktiken funnits redan tidigare, men får nu uttryckligt stöd i lagen.

Se vidare avsnitt 6.1.

### 3 §

I enlighet med vad Lagrådet har framfört har bestämmelsen kompletterats så att paragrafhänvisningen även omfattar den nya 2 a §.

15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen Prop. 2008/09:53

**2 §**

Definitionen av ”ramdirektiv” har kompletterats med det nya ramdirektivet.

Definitionen av ”tillverkare” har utvidgats till att även avse den som tillverkaren har utsett som sin företrädare, jfr. 1 kap. 3 § fordonslagen. Vidare har vissa redaktionella förändringar gjorts, se avsnitt 7.1. Skyldigheten för en tillverkare som är etablerad utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet att utse en företrädare som är etablerad här framgår av 2 kap. 4 § fordonslagen.

15.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt

**5 §**

Av ändringen framgår att EG-mobilkran inte är skattepliktig för trängselskatt. Angående begreppet EG-mobilkran, se kommentaren till 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner samt avsnitt 6.2.

15.6 Förslaget till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227)

**2 kap.**

**12 §**

Ändringarna i *andra och tredje styckena* innebär att EG-mobilkranar enligt den nya definitionen i lagen om vägtrafikdefinitioner behandlas på samma sätt som motorredskap enligt 19 §. Reglerna om fordonsskatt för en mobilkran kommer därmed att vara desamma oavsett om mobilkranen är registrerad som tung lastbil eller som motorredskap klass I. Angående begreppet EG-mobilkran, se kommentaren till 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner samt avsnitt 6.2.

**19 §**

Bestämmelsen har kompletterats, så att EG-mobilkranar beskattas på samma sätt som motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II.

**Bilaga 2**

Prop. 2008/09:53

Punkten C 2 har kompletterats, så att EG-mobilkranar beskattas på samma sätt som motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II.



## I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som skall offentliggöras)

## DIREKTIV

## 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

(”Ramdirektiv”)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 95,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon <sup>(3)</sup> har ändrats vid flera tillfällen i väsentliga avseenden. Eftersom ytterligare ändringar skall göras, bör direktivet omarbetas för att skapa större klarhet.
- (2) För att gemenskapens inre marknad skall kunna upprättas och fungera väl bör medlemsstaternas godkännande-system ersättas med ett förfarande för gemenskaps-godkännande som bygger på principen om fullständig harmonisering.
- (3) De tekniska krav som gäller för system, komponenter, separata tekniska enheter och fordon bör harmoniseras och specificeras i rättsakter. Syftet med dessa rättsakter

bör främst vara att säkerställa en hög nivå av trafiksäkerhet, hälsoskydd, miljöskydd, energieffektivitet och skydd mot obehörig användning.

- (4) Genom rådets direktiv 92/53/EEG av den 18 juni 1992 om ändring av direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon <sup>(4)</sup> begränsades tillämpningen av gemenskapens typgodkännandeförfarande för hela fordon till fordon i kategori M<sub>1</sub>. För att den inre marknaden skall förverkligas och fungera väl bör emellertid tillämpningsområdet för det här direktivet utvidgas till att gälla alla fordonskategorier, så att tillverkarna kan utnyttja fördelarna med den inre marknaden genom gemenskapens typgodkännande.
- (5) För att tillverkarna skall kunna anpassa sig till de nya harmoniserade förfarandena bör de få en tillräckligt lång övergångstid fram till dess att gemenskapens typgodkännande för fordon blir obligatoriskt för fordon i andra kategorier än M<sub>1</sub> som byggs i en etapp. Denna övergångstid bör vara längre för fordon i andra kategorier än M<sub>1</sub> som skall godkännas etappvis, eftersom detta förfarande kommer att omfatta karosstillverkare, som behöver mer erfarenhet på det området så att de förfaranden som behövs kan tillämpas korrekt. Eftersom det är viktigt att säkerheten för fordon i kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub> kan garanteras, under övergångstiden då det nationella typgodkännandet fortfarande gäller för att tillverkarna skall ha möjlighet att göra sig förtrogna med gemenskapens typgodkännande för fordon, är det emellertid nödvändigt att dessa fordon uppfyller de tekniska kraven i de harmoniserade direktiven.

<sup>(1)</sup> EUT C 108, 30.4.2004, s. 29.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 11 februari 2004 (EUT C 97 E, 22.4.2004, s. 370), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 2006 (EUT C 64 E, 20.3.2007, s. 1), Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 maj 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 23 juli 2007.

<sup>(3)</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>(4)</sup> EGT L 225, 10.8.1992, s. 1.

- (6) Hittills har tillverkare som producerar fordon i små serier inte haft möjlighet att till fullo utnyttja fördelarna med den inre marknaden. Erfarenheterna har visat att trafiksäkerheten och miljöskyddet skulle kunna förbättras avsevärt om fordon som tillverkas i små serier helt omfattades av gemenskapens system för typgodkännande för fordon, inledningsvis fordon i kategori M<sub>1</sub>.
- (7) För att förebygga missbruk bör ett förenklat förfarande för fordon i små serier inskränkas till en mycket liten produktion. Därför är det nödvändigt att närmare ange hur begreppet små serier skall definieras i fråga om antalet tillverkade fordon.
- (8) Det är viktigt att införa bestämmelser som gör det möjligt att godkänna enskilda fordon, så att tillräcklig flexibilitet medges inom det etappvisa typgodkännandet. Fram till dess att harmoniserade särskilda gemenskapsbestämmelser fastställts bör dock medlemsstaterna få fortsätta att utfärda enskilda godkännanden i enlighet med sina nationella regler.
- (9) Fram till dess att gemenskapens förfaranden för typgodkännande för fordon börjar gälla för andra fordonskategorier än M<sub>1</sub> bör medlemsstaterna få fortsätta att utfärda nationella typgodkännanden för fordon, och övergångsbestämmelser för detta bör fastställas.
- (10) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv skall antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(1)</sup>.
- (11) Genom rådets beslut 97/836/EG <sup>(2)</sup> anslöt sig gemenskapen till FN:s ekonomiska kommission för Europa och dess 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 ("Reviderad överenskommelse av år 1958").
- att FN/ECE-föreskrifter skall bli en del av förfarandet för EG-typgodkännande av fordon och ersätta befintlig gemenskapsrätt, bör kommissionen särskilt ges behörighet att göra de nödvändiga anpassningarna av detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller att komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (12) För att förbättra och förenkla lagstiftningen och förhindra att befintlig gemenskapsrätt ständigt måste uppdateras med avseende på tekniska specifikationer, bör det vara möjligt att i detta direktiv och i särdirektiv och förordningar införa hänvisningar till gällande internationella standarder och föreskrifter utan att dessa måste kopieras i gemenskapens regelverk.
- (13) För att se till att förfarandet för kontroll av produktionsöverensstämmelse, som är en av hörnstenarna i gemenskapens system för typgodkännande, har genomförts och fungerar korrekt, bör tillverkare kontrolleras regelbundet av behörig myndighet eller av en teknisk tjänst med lämpliga kvalifikationer som utses för detta ändamål.
- (14) Det främsta målet med lagstiftningen om godkännande av fordon är att se till att nya fordon, komponenter och separata tekniska enheter som släpps ut på marknaden uppfyller höga krav i fråga om säkerhet och miljöskydd. Detta mål bör inte få äventyras av att vissa delar eller viss utrustning monteras efter det att fordonen har släppts ut på marknaden eller tagits i bruk. Lämpliga åtgärder bör därför vidtas för att garantera att delar eller utrustning som kan monteras på fordon och som avsevärt kan försämra funktionen hos system som är nödvändiga när det gäller säkerhet eller miljöskydd, kontrolleras av en godkännande myndighet innan de saluförs. Dessa åtgärder bör bestå av tekniska föreskrifter om de krav som dessa delar eller utrustningar måste uppfylla.
- (15) Åtgärderna bör endast gälla ett begränsat antal delar eller utrustningar. Förteckningen över dessa delar eller utrustningar och de efterföljande kraven bör upprättas efter samråd med berörda aktörer. Vid upprättandet av förteckningen skall kommissionen samråda med berörda aktörer på grundval av en rapport och försöka skapa en rimlig balans mellan å ena sidan kraven på att förbättra trafiksäkerheten och miljöskyddet och å andra sidan konsumenternas, tillverkarnas och distributörernas intressen av att konkurrensen på eftermarknaden upprätthålls.

Följaktligen bör föreskrifter antagna av FN:s ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) som gemenskapen ansluter sig till, med tillämpning av det beslutet, och ändringar av FN/ECE-föreskrifter som gemenskapen redan har anslutit sig till, införas i förfarandet för gemenskapens typgodkännande antingen som krav för EG-typgodkännande för fordon eller som alternativ till befintlig gemenskapsrätt. Om gemenskapen genom ett rådsbeslut bestämmer

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

<sup>(2)</sup> EGT L 346, 17.12.1997, s. 78.

- (16) Förteckningen över delar och utrustning, de nödvändiga systemen i fråga samt åtgärder för provning och genomförande bör fastställas i enlighet med beslut 1999/468/EG. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller att komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i det beslutet.
- (17) Detta direktiv utgör en uppsättning särskilda säkerhetskrav i den mening som avses i artikel 1.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG av den 3 december 2001 om allmän produktsäkerhet<sup>(1)</sup>, som anger särskilda krav för att skydda konsumenternas hälsa och säkerhet. Det är därför viktigt att fastställa bestämmelser för att säkerställa att tillverkaren har vidtagit effektiva skyddsåtgärder, inklusive återkallelse av fordon, om ett fordon utgör en allvarlig fara för konsumenterna genom tillämpningen av detta direktiv eller de rättsakter som förtecknas i bilaga IV. Godkännandemyndigheterna bör därför kunna bedöma om de föreslagna åtgärderna är tillräckliga eller inte.
- (18) Det är viktigt att tillverkarna ger fordonsägarna relevant information så att felanvändning av säkerhetsanordningar undviks. Bestämmelser om detta bör införas i detta direktiv.
- (19) Det är också viktigt för tillverkarna av utrustning att få tillgång till viss information som de endast kan få från fordonstillverkaren, nämligen den tekniska information, inbegripet ritningar, som är nödvändig för att ta fram delar för eftermarknaden.
- (20) Det är även viktigt att tillverkarna gör information lätt tillgänglig för oberoende operatörer, så att det skapas förutsättningar för reparation och underhåll av fordon på en fullt konkurrensutsatt marknad. Dessa informationskrav har hittills ingått i gemenskapsrätten och framför allt i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon<sup>(2)</sup>, varvid förutsättningen har varit att kommissionen senast fyra år efter den förordningens ikraftträdande kommer att lägga fram en rapport om hur systemet med tillgång till information om reparation och underhåll av fordon fungerar och överväga om det vore lämpligt att konsolidera alla bestämmelser som reglerar tillgång till information om reparation och underhåll av fordon i ett reviderat ramdirektiv om typgodkännande.
- (21) För att förenkla och påskynda förfarandet bör åtgärder för att genomföra särdirektiven eller förordningarna liksom åtgärder för att anpassa detta direktiv och särdirektivens eller förordningarnas bilagor till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen beslutas i enlighet med beslut 1999/468/EG. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller att komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i det beslutet. Samma förfarande bör gälla för de nödvändiga anpassningarna när det gäller typgodkännandet av fordon avsedda för funktionshindrade.
- (22) Erfarenheten visar att lämpliga åtgärder ibland måste vidtas utan dröjsmål för att bättre skydda trafikanterna, när det har framkommit brister i befintlig lagstiftning. I sådana brådskande fall bör de nödvändiga ändringarna av särdirektiv eller förordningar antas i enlighet med beslut 1999/468/EG. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller att komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i det beslutet.
- (23) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förverkliga den inre marknaden genom införandet av ett obligatoriskt system för EG-typgodkännande av alla fordonskategorier, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (24) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör bara gälla de bestämmelser som har ändrats i väsentlig utsträckning jämfört med tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de bestämmelser som är oförändrade föreligger enligt de tidigare direktiven.
- (25) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning<sup>(3)</sup> uppmuntras medlemsstaterna till att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så vitt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.

<sup>(1)</sup> EGT L 11, 15.1.2002, s. 4.

<sup>(2)</sup> EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

<sup>(3)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (26) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i del B i bilaga XX.
- (27) Kraven i detta direktiv är i överensstämmelse med principerna i handlingsplanen för en bättre och enklare lagstiftning.
- (28) Det är särskilt viktigt att framtida åtgärder som föreslås på grundval av detta direktiv eller förfaranden som genomförs för dess tillämpning överensstämmer med dessa principer, vilka har framhållits i kommissionens meddelande om ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundratalet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### KAPITEL I

#### ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

##### Artikel 1

##### Syfte

I detta direktiv fastställs en harmoniserad ram som innefattar de administrativa bestämmelserna och allmänna tekniska kraven för godkännande av alla nya fordon som omfattas av dess tillämpningsområde samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dessa fordon, i syfte att underlätta registrering, försäljning och ibruktagande av fordonen inom gemenskapen.

I detta direktiv fastställs även bestämmelser om försäljning och ibruktagande av delar och utrustning som är avsedda för fordon som godkänts i enlighet med direktivet.

Särskilda tekniska krav avseende fordons konstruktion och funktion skall i enlighet med detta direktiv fastställas i rättsakter över vilka det finns en uttömmande förteckning i bilaga IV.

##### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv skall tillämpas på typgodkännande av fordon som är konstruerade och tillverkade i en eller flera etapper för användning på väg, och av system, komponenter och separata tekniska enheter som är konstruerade och tillverkade för sådana fordon.

Det skall också tillämpas på enskilt godkännande av sådana fordon.

Detta direktiv skall också tillämpas på delar och utrustning som är avsedda för fordon som omfattas av direktivet.

2. Direktivet skall inte tillämpas på typgodkännande eller enskilt godkännande av följande fordon:

a) Jordbruks- eller skogsbrukstraktorer enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon<sup>(1)</sup> och släpvagnar som är särskilt konstruerade och tillverkade för att dras av dessa.

b) Fyrhjulingar enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon<sup>(2)</sup>.

c) Bandfordon.

3. Typgodkännande eller enskilt godkännande enligt detta direktiv är fakultativt för:

a) fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser,

b) fordon som är konstruerade och tillverkade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten och

c) mobila maskiner

i den utsträckning dessa fordon uppfyller kraven i detta direktiv. Detta fakultativa typgodkännande skall inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/42/EG av den 17 maj 2006 om maskiner<sup>(3)</sup>.

4. Enskilt godkännande enligt detta direktiv är fakultativt för följande fordon:

a) Fordon som uteslutande är avsedda för tävling på väg.

b) Prototyper av fordon som används på väg för utförande av ett särskilt provningsprogram under en tillverkares ansvar under förutsättning att de särskilt har konstruerats och tillverkats för detta ändamål.

<sup>(1)</sup> EUT L 171, 9.7.2003, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 81).

<sup>(2)</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG.

<sup>(3)</sup> EUT L 157, 9.6.2006, s. 24.



## Artikel 3

## Definitioner

I detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV, om inte annat föreskrivs i dessa, gäller följande definitioner:

1. *rättsakt*: ett särdirektiv eller en förordning eller en FN/ECE-föreskrift som är fogad till den reviderade överenskommelsen av år 1958.
2. *särdirektiv* eller *förordning*: ett direktiv eller en förordning som förtecknas i del I i bilaga IV. I denna term inbegrips även deras genomförandeakter.
3. *typgodkännande*: förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.
4. *nationellt typgodkännande*: förfarande för typgodkännande som fastställs i en medlemsstats nationella lagstiftning, varvid godkännandet endast gäller på den medlemsstatens territorium.
5. *EG-typgodkännande*: förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller XI.
6. *enskilt godkännande*: förfarande genom vilket en medlemsstat intygar att ett enskilt fordon, oavsett om det är unikt eller inte, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven.
7. *etappvis typgodkännande*: förfarande genom vilket en eller flera medlemsstater intygar att en typ av etappvis färdigbyggt eller icke färdigbyggt fordon, i det tillverkningsstadium det befinner sig i, uppfyller de tillämpliga administrativa bestämmelserna och tekniska kraven i detta direktiv.
8. *typgodkännande i flera steg*: förfarande för godkännande av fordon som består av stegvis insamling av samtliga EG-typgodkännandeintyg för system, komponenter och separata tekniska enheter avseende fordonet och som i slutskedet leder till typgodkännande av hela fordonet.
9. *typgodkännande i ett steg*: förfarande för godkännande av hela fordonet i ett enda steg.
10. *kombinerat typgodkännande*: förfarande för typgodkännande i flera steg genom vilket ett eller flera systemgodkännanden erhålls under slutskedet av godkännandet av hela fordonet, utan att EG-typgodkännandeintyg behöver utfärdas för dessa system.
11. *motorfordon*: alla färdigbyggda, etappvis färdigbyggda eller icke färdigbyggda motordrivna fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim.
12. *släpvagn*: icke självgående fordon på hjul som är konstruerat och tillverkat för att dras av ett motorfordon.
13. *fordon*: motorfordon eller släpvagnar till sådana fordon enligt definitionerna i punkterna 11 och 12.
14. *hybridmotorfordon*: fordon som för sin framdrivning är försett med minst två olika energiomvandlare och två olika energilagringssystem (på fordonet).
15. *hybridelfordon*: hybridfordon som för mekanisk framdrivning hämtar energi från båda av följande energi-/kraftkällor på fordonet:
  - Ett bränsle.
  - En lagringsanordning för elektrisk energi/kraft (t.ex. batteri, kondensator, svänghjul/generator osv.).
16. *mobil maskin*: självgående fordon som är särskilt konstruerat och tillverkat för att utföra arbete och som med hänsyn till sin konstruktion inte lämpar sig för person- eller godsbefordran. Maskiner som är monterade på ett motorfordonschassi skall inte betraktas som mobila maskiner.
17. *fordonstyp*: fordon av en viss kategori utan inbördes skillnader åtminstone i fråga om de väsentliga egenskaper som anges i avsnitt B i bilaga II. Varianter och versioner kan förekomma inom en fordonstyp i enlighet med vad som anges i avsnitt B i bilaga II.
18. *grundfordon*: fordon som används under den inledande etappen av ett etappvis typgodkännande.
19. *icke färdigbyggt fordon*: fordon som måste genomgå åtminstone ytterligare en etapp i tillverkningsprocessen för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.
20. *etappvis färdigbyggt fordon*: fordon som, efter att ha typgodkänts etappvis, uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.
21. *färdigbyggt fordon*: fordon som inte behöver kompletteras för att uppfylla de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.
22. *fordon i slutserier*: fordon i lager som inte kan registreras, säljas eller tas i bruk eftersom nya tekniska krav har trätt i kraft enligt vilka fordonet inte har godkänts.

23. *system*: sammansättning av anordningar som är kombinerade för att utföra en eller flera specifika funktioner i ett fordon och som omfattas av krav i någon av rättsakterna.
24. *komponent*: anordning som omfattas av krav i en rättsakt och som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan vara typgodkänd oberoende av ett fordon förutsatt att rättsakten uttryckligen tillåter detta.
25. *separat teknisk enhet*: anordning som omfattas av krav i en rättsakt och som är avsedd att vara en del av ett fordon men som kan typgodkännas separat, dock endast i förbindelse med en eller flera specificerade fordonstyper förutsatt att rättsakten uttryckligen tillåter detta.
26. *originaldelar* eller *originalutrustning*: delar eller utrustning som tillverkas enligt fordonstillverkarens specifikationer och produktionsstandarder för framställning av delar eller utrustning för montering av fordonet i fråga. Detta innefattar delar eller utrustning som tillverkas på samma produktionslinje som dessa delar eller denna utrustning. Om inte motsatsen bevisas förutsätts det att delar utgör originaldelar om deltillverkaren intygar att delarna är av samma kvalitet som de komponenter som används för monteringen av fordonet och att de har tillverkats enligt fordonstillverkarens specifikationer och produktionsstandarder.
27. *tillverkare*: person eller organ som inför godkännandemyndigheten ansvarar för samtliga led i typgodkännande- eller tillståndsförfarandet samt för produktionsöverensställelsen. Det är inte nödvändigt att denna person eller detta organ är direkt engagerat i samtliga etapper av tillverkningen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som godkännandet avser.
28. *tillverkarens företrädare*: fysisk eller juridisk person som är etablerad inom gemenskapen och i vederbörlig ordning utsedd av tillverkaren att företräda denne inför godkännandemyndigheten och agera på dennes vägnar i frågor som omfattas av detta direktiv, och då det hänvisas till termen tillverkare skall detta förstås som en hänvisning till antingen tillverkaren eller dennes företrädare.
29. *godkännandemyndighet*: myndighet som i en medlemsstat har behörighet att handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet eller i ett enskilt godkännande av ett fordon, dels tillståndsförfarandet, och som även har behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla intyg om godkännande, att fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater, att utse de tekniska tjänsterna och att se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensställelse.
30. *behörig myndighet*: i artikel 42, antingen den godkännande myndigheten eller en utsedd myndighet, eller ett ackrediteringsorgan som agerar på dessas vägnar.
31. *teknisk tjänst*: organisation eller organ som har utsetts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrollaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensställelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner för godkännandemyndighetens räkning. Godkännandemyndigheten kan även själv utöva dessa funktioner.
32. *virtuell provningsmetod*: datorsimulationer inklusive beräkningar som visar om ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller de tekniska kraven i en rättsakt. Med den virtuella metoden är det inte nödvändigt vid provning att använda ett fysiskt fordon eller system eller en fysisk komponent eller separat teknisk enhet.
33. *typgodkännandeintyg*: handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet är godkänd.
34. *EG-typgodkännandeintyg*: det intyg som anges i bilaga VI eller i motsvarande bilaga till ett särdirektiv eller en förordning. Det rapportformulär som anges i den berörda bilagan till en av de FN/ECE-föreskrifter som förtecknas i del I eller II i bilaga IV till detta direktiv betraktas som likvärdigt med ett EG-typgodkännandeintyg.
35. *intyg om enskilt godkännande*: handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att ett enskilt fordon är godkänt.
36. *intyg om överensställelse*: det dokument som anges i bilaga IX och som utfärdats av tillverkaren, genom vilket denne intygar att ett fordon som tillhör den typ som har godkänts enligt detta direktiv överensstämmer med alla rättsakter vid tillverkningstillfället.
37. *informationsdokument*: det dokument som återfinns i bilaga I eller III eller i motsvarande bilaga till ett särdirektiv eller en förordning, och som anger vilka uppgifter som skall lämnas av den sökande. Dokumentet får även lämnas i elektroniskt format.
38. *underlag*: den fullständiga samling dokument eller handlingar i ärendet, inklusive informationsdokument, datafil, uppgifter, ritningar, foton osv. som inlämnas av den sökande. Underlaget får även lämnas i elektroniskt format.

39. *tekniskt underlag*: underlaget kompletterat med de provningsrapporter och övriga dokument som den tekniska tjänsten eller godkännandemyndigheten har bifogat under sin behandling av ärendet. Det tekniska underlaget får även lämnas i elektroniskt format.
40. *index till det tekniska underlaget*: det dokument där det tekniska underlagets innehåll redovisas, uppställt enligt ett lämpligt numrerings- eller märkningssystem som gör det möjligt att lätt hitta varje sida. Detta index skall utformas som en förteckning över de olika stadierna i förfarandet för EG-typgodkännandet, i synnerhet datum för revideringar och uppdatering.

## KAPITEL II

## ALLMÄNNA SKYLDIGHETER

## Artikel 4

## Medlemsstaternas skyldigheter

1. Medlemsstaterna skall se till att tillverkare som ansöker om godkännande uppfyller sina skyldigheter enligt detta direktiv.
2. Medlemsstaterna skall godkänna endast sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i detta direktiv.
3. Medlemsstaterna skall registrera eller tillåta försäljning eller ibruktagande av endast sådana fordon, komponenter och separata tekniska enheter som uppfyller kraven i detta direktiv.

De får inte förbjuda, begränsa eller hindra registrering, försäljning, ibruktagande eller användning i trafik på väg av fordon, komponenter eller separata tekniska enheter av skäl som hänför sig till sådana aspekter av deras konstruktion eller funktion som omfattas av detta direktiv, om dessa fordon, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller kraven i detta direktiv.

4. Medlemsstaterna skall inrätta eller utse godkännandemyndigheter och underrätta kommissionen om detta i enlighet med artikel 43.

Underrättelsen om godkännandemyndigheterna skall innehålla namn, adress, inklusive elektronisk adress, samt deras ansvarsområden.

## Artikel 5

## Tillverkarens skyldigheter

1. Tillverkaren skall vara ansvarig inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet och för

produktionsöverensstämmelsen, oavsett om tillverkaren är direkt engagerad i samtliga etapper av tillverkningen av ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

2. Vid etappvis typgodkännande skall varje tillverkare vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för de system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillförs under den tillverkningsetapp han ansvarar för.

En tillverkare som ändrar komponenter eller system som redan har godkänts vid tidigare etapper skall vara ansvarig för godkännandet och produktionsöverensstämmelsen för dessa komponenter och system.

3. I enlighet med detta direktiv skall en tillverkare som är etablerad utanför gemenskapen utse en företrädare som är etablerad inom gemenskapen för att företräda honom inför godkännandemyndigheten.

## KAPITEL III

## FÖRFARANDET FÖR EG-TYPGODKÄNNANDE

## Artikel 6

## Förfaranden för EG-typgodkännande av fordon

1. Tillverkaren kan välja ett av följande förfaranden:

- a) Typgodkännande i flera steg.
- b) Typgodkännande i ett steg.
- c) Kombinerat typgodkännande.

2. En ansökan om typgodkännande i flera steg skall bestå av underlaget med de uppgifter som krävs enligt bilaga III samt en fullständig uppsättning typgodkännandeintyg i enlighet med varje tillämplig rättsakt som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI. Vid typgodkännande av ett system eller en separat teknisk enhet enligt de tillämpliga rättsakterna skall godkännandemyndigheten ha tillgång till det tillhörande tekniska underlaget fram till dess att godkännandet har utfärdats eller vägrats.

3. En ansökan om typgodkännande i ett steg skall bestå av underlaget med de uppgifter som krävs enligt bilaga I avseende de rättsakter som anges i bilaga IV eller bilaga XI, och i förekommande fall i del II i bilaga III.

4. Vid ett förfarande för kombinerat typgodkännande kan godkännandemyndigheten befria en tillverkare från skyldigheten att uppvisa ett eller flera EG-typgodkännandeintyg avseende system, under förutsättning att den tekniska informationen kompletteras med de uppgifter som anges i bilaga I och som krävs för godkännande av dessa system vid godkännande av fordonet, varvid vart och ett av dessa EG-typgodkännandeintyg skall ersättas med provningsrapporter.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 2, 3 och 4 skall följande information lämnas vid etappvis typgodkännande:

- a) För första etappen: För grundfordonet i dess aktuella konstruktionsfas, tillämpliga delar av det underlag och de EG-typgodkännandeintyg som krävs för ett färdigbyggt fordon.
- b) För samtliga därpå följande etapper: De delar av underlaget och EG-typgodkännandeintygen som hänför sig till den aktuella tillverkningsstegen samt en kopia av det EG-typgodkännande för fordonet som utfärdades för den föregående etappen. Dessutom skall tillverkaren lämna fullständiga upplysningar om de ändringar eller kompletteringar han gjort på fordonet.

Den information som anges i leden a och b kan lämnas i enlighet med det kombinerade typgodkännandeförfarande som fastställs i punkt 4.

6. Tillverkaren skall lämna ansökan till godkännandemyndigheten. Endast en ansökan får lämnas in för en viss fordonstyp och endast i en medlemsstat.

En separat ansökan skall lämnas in för varje typ för vilken godkännande söks.

7. Genom en motiverad begäran får godkännandemyndigheten anmoda tillverkaren att tillhandahålla ytterligare information som behövs för att ett beslut skall kunna fattas om vilka provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar.

8. Tillverkaren skall ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon som krävs för att typgodkännandeförfarandet skall kunna genomföras på ett tillfredsställande sätt.

#### Artikel 7

##### **Förfarandet vid EG-typgodkännande av system, komponenter eller separata tekniska enheter**

1. Tillverkaren skall lämna ansökan till godkännandemyndigheten. Endast en ansökan får lämnas in för en viss typ av system, komponent eller separat teknisk enhet och endast i en medlemsstat. En separat ansökan skall lämnas in för varje typ för vilken godkännande söks.

2. Ansökan skall åtföljas av underlaget med det innehåll som anges i särdirektiven eller förordningarna.

3. Genom en motiverad begäran får godkännandemyndigheten anmoda tillverkaren att tillhandahålla ytterligare information som behövs för att ett beslut skall kunna fattas om vilka provningar som krävs eller för att underlätta genomförandet av dessa provningar.

4. Tillverkaren skall ge godkännandemyndigheten tillgång till så många fordon, komponenter eller separata tekniska enheter som i enlighet med de tillämpliga särdirektiven eller förordningarna krävs för att genomföra de föreskrivna provningarna.

#### KAPITEL IV

##### **GENOMFÖRANDE AV FÖRFARANEN FÖR EG-TYPGODKÄNNANDE**

#### Artikel 8

##### **Allmänna bestämmelser**

1. Innan medlemsstaterna utfärdar ett EG-typgodkännande måste de försäkra sig om att de förfaranden som avses i artikel 12 har genomförts på ett vederbörligt och tillfredsställande sätt.

2. Medlemsstaterna skall utfärda EG-typgodkännanden i enlighet med artiklarna 9 och 10.

3. Om en medlemsstat finner att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, trots att den uppfyller bestämmelserna, utgör en allvarig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan får den vägra att bevilja EG-typgodkännande. Den skall då omedelbart underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om detta med en utförlig sammanställning av vilka skäl som ligger till grund för beslutet tillsammans med styrkande uppgifter.

4. EG-typgodkännandeintyg skall numreras i enlighet med den metod som anges i bilaga VII.

5. Godkännandemyndigheten skall inom 20 arbetsdagar till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en kopia av intyget om EG-typgodkännande, inklusive bilagor, för varje fordonstyp som den har godkänt. Papperskopian får ersättas av en elektronisk fil.

6. Godkännandemyndigheten skall utan dröjsmål meddela godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater när den har avslagit eller återkallat ett typgodkännande för fordon samt ange skälen för beslutet.

7. Godkännandemyndigheten skall var tredje månad till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater sända en förteckning över de EG-typgodkännanden av system, komponenter eller separata tekniska enheter som den har beviljat, ändrat, vägrat att bevilja eller återkallat under föregående tremånadersperiod. Förteckningen skall innehålla de uppgifter som anges i bilaga XIV.

8. På begäran av en annan medlemsstat skall den medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande inom tjugo arbetsdagar efter mottagandet av begäran översända en kopia av EG-typgodkännandeintyget inklusive bilagor. Papperskopian får ersättas av en elektronisk fil.

## Artikel 9

**Särskilda bestämmelser för fordon**

1. Medlemsstaterna skall bevilja EG-typgodkännande för
  - a) fordonstyper som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga rättsakter som förtecknas i bilaga IV,
  - b) sådana typer av fordon för särskilda ändamål som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga rättsakter som företecknas i bilaga XI.

De förfaranden som beskrivs i bilaga V skall tillämpas.

2. Medlemsstaterna skall bevilja etappvis typgodkännande för icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordonstyper som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i de tillämpliga rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI, med hänsyn till det konstruktionsstadium fordonet befinner sig i.

Etappvis typgodkännande skall också tillämpas på nya fordon som konverterats eller ändrats av en annan tillverkare.

De förfaranden som anges i bilaga XVII skall tillämpas.

3. För varje fordonstyp skall godkännandemyndigheten
  - a) fylla i alla tillämpliga delar av EG-typgodkännandeintyget, inklusive bilagan för provningsresultat, i enlighet med mallen i bilaga VIII,
  - b) sammanställa eller kontrollera indexet till det tekniska underlaget,
  - c) utan omotiverat dröjsmål utfärda det ifyllda intyget med bilagor till den sökande.
4. Om ett EG-typgodkännande har begränsad giltighet i enlighet med artikel 20, artikel 22 eller bilaga XI, eller om det har gjorts undantag från vissa bestämmelser i rättsakterna, skall dessa begränsningar eller undantag anges i EG-typgodkännandet.

5. Om det i underlaget finns uppgifter som hänvisar till bestämmelser för fordon för särskilda ändamål i enlighet med bilaga XI, skall dessa bestämmelser anges i EG-typgodkännandeintyget.

6. Om tillverkaren väljer det kombinerade typgodkännandeförfarandet, skall godkännandemyndigheten i del III av underlaget (enligt mallen i bilaga III) fylla i uppgifterna om de provningsrapporter som fastställts genom rättsakter och för vilka det inte finns något EG-typgodkännandeintyg.

7. Om tillverkaren väljer typgodkännandeförfarandet i ett steg, skall godkännandemyndigheten upprätta en förteckning över de tillämpliga rättsakterna (enligt mallen i tillägget till bilaga VI) och bifoga denna förteckning till EG-typgodkännandeintyget.

## Artikel 10

**Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter**

1. Medlemsstaterna skall bevilja EG-typgodkännande för system som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i det tillämpliga särdirektivet eller förordningen enligt bilaga IV eller bilaga XI.

2. Medlemsstaterna skall bevilja EG-typgodkännande för komponenter eller separata tekniska enheter som motsvarar uppgifterna i underlaget och som uppfyller de tekniska kraven i det tillämpliga särdirektivet eller förordningen enligt bilaga IV.

3. Om komponenter eller separata tekniska enheter, oavsett om de är avsedda för reparation, service eller underhåll, också ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon, krävs inte något ytterligare godkännande för komponenten eller den separata tekniska enheten om detta inte krävs enligt den tillämpliga rättsakten.

4. Om det endast är i kombination med andra delar av fordonet som en komponent eller en separat teknisk enhet har avsedd funktion eller uppvisar ett särdrag, och dess överensstämmelse med kraven därför endast kan kontrolleras när denna komponent eller separata tekniska enhet fungerar i kombination med dessa andra delar av fordonet, skall EG-typgodkännandets räckvidd begränsas i motsvarande utsträckning. I EG-typgodkännandeintyget skall då eventuella begränsningar för dess användning anges samt vilka särskilda krav som ställs vid monteringen. Om en sådan komponent eller separat teknisk enhet monteras av fordonstillverkaren, skall det i samband med godkännandet av fordonet kontrolleras att eventuella begränsningar för användning eller krav vid monteringen har iakttagits.

## Artikel 11

**Provningar för EG-typgodkännande**

1. Överensstämmelse med de tekniska bestämmelserna i detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV skall visas genom lämpliga provningar utförda av utsedda tekniska tjänster.

Provningsförfarandena, den särskilda utrustning och de särskilda verktyg som är nödvändiga för att utföra provningarna skall beskrivas i varje rättsakt.

2. Nödvändiga provningar skall utföras på fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är representativa för den typ som skall godkännas.

Tillverkaren får dock efter överenskommelse med godkännandemyndigheten välja ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som inte är representativ för den typ som skall godkännas, men som kombinerar några av de mest negativa egenskaperna vad avser den nödvändiga prestandanivån. Virtuella provningsmetoder kan användas till stöd för beslutsfattandet under urvalsprocessen.

3. Som alternativ till provningsförfarandena i punkt 1 och efter överenskommelse med godkännandemyndigheten får virtuella provningsmetoder användas på tillverkarens begäran vad avser de rättsakter som förtecknas i bilaga XVI.

4. De allmänna villkor som de virtuella provningsmetoderna skall uppfylla anges i tillägg 1 till bilaga XVI.

För varje rättsakt som förtecknas i bilaga XVI skall de särskilda provningsvillkoren och de administrativa bestämmelserna i denna anges i tillägg 2 till denna bilaga.

5. Den förteckning över rättsakter för vilka virtuella provningar är tillåtna, de särskilda villkoren och de administrativa bestämmelserna i dessa skall fastställas av kommissionen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, skall fastställas och uppdateras i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2.

#### Artikel 12

### Åtgärder för produktionsöverensstämmelse

1. Den medlemsstat som beviljar ett EG-typgodkännande skall vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med bilaga X för att kontrollera – vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater – att tillräckliga åtgärder har vidtagits för att se till att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna överensstämmer med den godkända typen.

2. Den medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande skall vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med bilaga X i samband med detta godkännande för att kontrollera – vid behov i samarbete med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater – att de åtgärder som avses i punkt 1 även fortsättningsvis är tillräckliga, och att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna även fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen.

Kontrollen av produkternas överensstämmelse med den godkända typen skall begränsas till de metoder som anges i bilaga X samt i de rättsakter som innehåller särskilda sådana krav. Godkännandemyndigheten i den medlemsstat som har beviljat EG-typgodkännandet får för detta ändamål utföra de kontroller eller provningar som anges i rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI på stickprov som hämtats från tillverkarens lokaler, inklusive produktionsanläggningar.

3. När en medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande konstaterar att de åtgärder som anges i punkt 1 inte tillämpas, att de avviker i väsentligt grad från överenskomna åtgärder och kontrollplaner eller har upphört att tillämpas, även om tillverkningen inte lagts ned, skall den medlemsstaten vidta nödvändiga åtgärder, däribland återkallelse av typgodkännandet, för att se till att förfarandet för produktionsöverensstämmelse följs korrekt.

#### KAPITEL V

### ÄNDRINGAR AV EG-TYPGODKÄNNANDEN

#### Artikel 13

### Allmänna bestämmelser

1. Tillverkaren skall utan dröjsmål underrätta den medlemsstat som har beviljat EG-typgodkännandet om varje ändring av uppgifterna i det tekniska underlaget. Den medlemsstaten skall, i enlighet med reglerna i detta kapitel, besluta vilket förfarande som skall tillämpas. Vid behov får medlemsstaten i samråd med tillverkaren besluta att ett nytt EG-typgodkännande skall beviljas.

2. Ansökningar om ändring av ett EG-typgodkännande skall endast lämnas in till den medlemsstat som beviljade det ursprungliga EG-typgodkännandet.

3. Om medlemsstaten finner att en ändring kräver att nya kontroller eller provningar utförs, skall den underrätta tillverkaren om detta. Förfarandena i artiklarna 14 och 15 skall tillämpas endast efter det att de nödvändiga nya kontrollerna eller provningarna har utförts med tillfredsställande resultat.

#### Artikel 14

### Särskilda bestämmelser för fordon

1. Om uppgifterna i det tekniska underlaget har ändrats, skall ändringen betecknas som "rättelse".

Godkännandemyndigheten skall då i nödvändig utsträckning utfärda rättelseblad till det tekniska underlaget och på varje rättelseblad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller och vilken dag rättelsen utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av det tekniska underlaget tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringen skall anses uppfylla detta krav.

2. Utöver vad som gäller enligt punkt 1 skall rättelsen betecknas som "utvidgning" i följande fall:

- Om det krävs ytterligare kontroller eller nya provningar.
- Om några uppgifter i EG-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats.
- Om nya krav i enlighet med någon av de rättsakter som är tillämpliga på den godkända fordonstypen träder i kraft.

Godkännandemyndigheten skall då utfärda ett ändrat EG-typgodkännandeintyg med tilläggsnummer i enlighet med det antal utvidgningar som redan beviljats.

Motivet till utvidgningen och datum för det nya utfärdandet skall tydligt framgå av godkännandeintyget.

3. Varje gång rättelseblad eller en konsoliderad, uppdaterad version utfärdas skall även index till det tekniska underlaget, som bifogas intyget om godkännande, ändras så att datum för den senaste utvidgningen eller rättelsen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.

4. Det krävs ingen ändring av godkännandet för en fordonstyp om de nya kraven i punkt 2 c rent tekniskt saknar betydelse för denna fordonstyp eller gäller andra fordonskategorier än den som fordonstypen tillhör.

#### Artikel 15

##### Särskilda bestämmelser för system, komponenter eller separata tekniska enheter

1. Om uppgifterna i det tekniska underlaget har ändrats, skall ändringen betecknas som "rättelse".

Godkännandemyndigheten skall då i nödvändig utsträckning utfärda rättelseblad till det tekniska underlaget och på varje rättelseblad tydligt markera vilket slag av ändring det gäller och vilken dag rättelsen utfärdats. En konsoliderad, uppdaterad version av det tekniska underlaget tillsammans med en detaljerad beskrivning av ändringen skall anses uppfylla detta krav.

2. Utöver vad som gäller enligt punkt 1 skall en rättelse betecknas som "utvidgning" i följande fall:

- a) Om det krävs ytterligare kontroller eller nya provningar.
- b) Om några uppgifter i EG-typgodkännandeintyget, med undantag för bilagorna, har ändrats.
- c) Om nya krav träder i kraft i enlighet med någon av de rättsakter som är tillämpliga på de godkända systemen, komponenterna eller tekniska enheterna.

I sådana fall skall godkännandemyndigheten utfärda ett ändrat EG-typgodkännandeintyg med tilläggsnummer i enlighet med det antal utvidgningar som redan beviljats. Om ändringen är nödvändig genom tillämpning av punkt 2 c, skall avsnitt 3 i godkännandenumret uppdateras.

Skälet till utvidgningen och datum för det nya utfärdandet skall tydligt framgå av godkännandeintyget.

3. Varje gång rättelseblad eller en konsoliderad, uppdaterad version utfärdas skall även index till det tekniska underlaget, som bifogas intyget om godkännande, ändras så att datum för den senaste utvidgningen eller rättelsen eller datum för den senaste konsolideringen av den uppdaterade versionen framgår.

#### Artikel 16

##### Utfärdande av och meddelande om ändringar

1. Om en utvidgning företagits skall godkännandemyndigheten uppdatera motsvarande delar av EG-typgodkännandeintyget, dess bilagor och indexet till det tekniska underlaget. Det uppdaterade intyget med bilagor skall utan omotiverat dröjsmål utfärdas till den sökande.

2. Om en rättelse företagits skall godkännandemyndigheten utan omotiverat dröjsmål utfärda de reviderade dokumenten eller den konsoliderade, uppdaterade versionen inklusive det reviderade indexet till det tekniska underlaget till den sökande.

3. Godkännandemyndigheten skall i enlighet med förfarandet i artikel 8 underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter om de ändringar som företagits i EG-typgodkännandena.

#### KAPITEL VI

##### GILTIGHETEN AV EG-TYPGODKÄNNANDEN FÖR FORDON

#### Artikel 17

##### Giltighetens upphörande

1. Ett EG-typgodkännande av fordon skall upphöra att gälla i följande fall:

- a) När nya krav i en rättsakt som är tillämplig på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktage av nya fordon och det inte går att uppdatera typgodkännandet.
- b) När tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört.
- c) När giltighetstiden för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning.

2. Om bara en variant eller en version av en fordonstyp upphör att gälla, blir EG-typgodkännandet av fordonet i fråga ogiltigt bara för denna variant eller version.

3. När tillverkningen av en fordonstyp slutgiltigt upphör skall tillverkaren underrätta den godkännandemyndighet som har beviljat EG-typgodkännandet för det fordonet. När myndigheten har fått uppgift om detta skall den inom 20 arbetsdagar underrätta övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter.

Artikel 27 är tillämplig endast då tillverkningen upphör på grund av de omständigheter som anges i punkt 1 a i den här artikeln.

4. Om ett EG-typgodkännande för fordon skall upphöra att gälla, skall tillverkaren, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, underrätta den godkännandemyndighet som beviljade EG-typgodkännandet.

Godkännandemyndigheten skall utan omotiverat dröjsmål meddela all relevant information till godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater så att artikel 27 vid behov skall kunna tillämpas. I detta meddelande skall särskilt anges det tillverkningsdatum som avses samt identifikationsnumret på det sist tillverkade fordonet.

#### KAPITEL VII

### INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE OCH MÄRKNING

#### Artikel 18

#### Intyg om överensstämmelse

1. En tillverkare som innehar ett EG-typgodkännande av fordon, skall utfärda ett intyg om överensstämmelse som skall åtfölja varje fordon – vare sig det är färdigbyggt, icke färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt – som tillverkas i överensstämmelse med den godkända fordonstypen.

I fråga om icke färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon skall tillverkaren endast fylla i de uppgifter på sidan 2 av intyget om överensstämmelse som har tillkommit eller ändrats på det aktuella stadiet av godkännandeförfarandet samt, i tillämpliga fall, till detta intyg bifoga samtliga intyg om överensstämmelse som utfärdats under den föregående etappen.

2. Intyget om överensstämmelse skall avfattas på ett av gemenskapens officiella språk. Medlemsstaterna får begära att intyget om överensstämmelse översätts till det egna språket eller de egna språken.

3. Intyg om överensstämmelse skall utformas på ett sådant sätt att det inte går att förfalska. Det papper som används skall därför skyddas antingen av färggrafik eller av en vattenstämpel med tillverkarens identifikationsmärke.

4. Intyget om överensstämmelse skall fyllas i fullständigt och får inte innehålla några andra begränsningar för användningen av fordonet än vad som finns föreskrivet i en rättsakt.

5. På det intyg om överensstämmelse enligt del I i bilaga IX för fordon som godkänts i enlighet med bestämmelserna i artikel 20.2 skall det i rubriken stå följande: "För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon – typgodkännande enligt artikel 20 (preliminärt godkännande)".

6. I rubriken till intyget om överensstämmelse enligt del I i bilaga IX för de fordon som är typgodkända enligt artikel 22 skall det stå "För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon som är typgodkända i små serier", och i nära anslutning till detta tillverkningsåret följt av ett löpnummer mellan 1 och det högsta nummer som anges i tabellen i bilaga XII, vilket för varje tillverkningsår anger fordonets löpnummer i produktionen för det året.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i punkt 1 får tillverkaren på elektronisk väg översända uppgifter eller information i intyget om överensstämmelse till medlemsstatens registreringsmyndighet.

8. Endast tillverkaren har rätt att utfärda en dubblett av intyget om överensstämmelse. Ordet "dubblett" skall synas tydligt på framsidan av dubbletten.

#### Artikel 19

#### EG-typgodkännandemärke

1. Tillverkaren av en komponent eller en separat teknisk enhet, oavsett om denna ingår i ett system eller inte, skall på varje komponent eller enhet som tillverkas i överensstämmelse med den godkända typen fästa ett EG-typgodkännandemärke i enlighet med det tillämpliga särdirektivet eller den tillämpliga förordningen.

2. Om inget EG-typgodkännandemärke krävs, skall tillverkaren åtminstone anbringa sitt handelsnamn eller varumärke samt typbeteckning och/eller identifikationsnummer.

3. EG-typgodkännandemärket skall utformas i enlighet med tillägget till bilaga VII.

#### KAPITEL VIII

### NY TEKNIK ELLER NYA PRINCIPER SOM ÄR OFÖRENLIGA MED BESTÄMMELSERNA I SÄRDIREKTIVEN

#### Artikel 20

#### Undantag för ny teknik eller nya principer

1. Medlemsstaterna får på tillverkarens begäran bevilja ett EG-typgodkännande för ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet där teknik eller principer utnyttjas som är oförenliga med bestämmelserna i en eller flera av de rättsakter som förtecknas i del I i bilaga IV, förutsatt att kommissionen lämnar sitt tillstånd i enlighet med förfarandet i artikel 40.3.



2. I avvaktan på beslutet om huruvida tillstånd beviljas eller ej får medlemsstaten bevilja ett tillfälligt godkännande som bara gäller det egna territoriet för en fordonstyp som omfattas av det begärda undantaget, förutsatt att den utan dröjsmål underrättar kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta och i sammanställd form

- a) anger varför tekniken eller principerna i fråga gör att systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten inte uppfyller kraven,
- b) beskriver de säkerhets- och miljöaspekter som påverkas och vilka åtgärder som vidtagits,
- c) beskriver de provningar, inklusive resultaten av dessa, som visar att en säkerhets- och miljöskyddsnivå uppnås som är likvärdig med eller bättre än den som ges enligt de krav från vilka undantag har sökts.

3. Andra medlemsstater får besluta att godta ett sådant tillfälligt godkännande som avses i punkt 2 på sitt territorium.

4. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 40.3, besluta om medlemsstaten skall få bevilja ett EG-typgodkännande för den fordonstypen.

I förekommande fall skall det i beslutet även anges om dess giltighet är begränsad, till exempel med avseende på tiden. Godkännandet skall alltid gälla minst 36 månader.

Om kommissionen beslutar att inte bevilja tillstånd, skall medlemsstaten omedelbart underrätta innehavaren av det tillfälliga typgodkännandet som nämns i punkt 2 i denna artikel om att det tillfälliga typgodkännandet kommer att upphävas sex månader efter kommissionens beslut. Fordon som tillverkats i överensstämmelse med det tillfälliga typgodkännandet innan det upphävdes, skall dock kunna registreras, försäljas eller tas i bruk i de medlemsstater som godtagit det tillfälliga typgodkännandet.

5. Denna artikel skall inte tillämpas om ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet överensstämmer med en FN/ECE-föreskrift som gemenskapen har anslutit sig till.

#### Artikel 21

##### Nödvändiga åtgärder

1. Om kommissionen finner att det finns goda skäl att bevilja ett undantag enligt artikel 20, skall den genast vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa de berörda särdirektiven eller förordningarna till den tekniska utvecklingen. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av de särdirektiv eller förordningar som är förtecknade i del I i bilaga IV, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2.

Om undantaget enligt artikel 20 avser en FN/ECE-föreskrift, skall kommissionen föreslå en ändring i den berörda FN/ECE-föreskriften i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

2. Så snart de berörda rättsakterna har ändrats skall eventuella begränsningar av undantagen omedelbart upphävas.

Om de åtgärder som är nödvändiga för att anpassa rättsakterna inte har vidtagits, kan giltighetstiden för ett undantag förlängas på begäran av den medlemsstat som beviljade typgodkännandet genom ett nytt beslut som fattas i enlighet med förfarandet i artikel 40.3.

#### KAPITEL IX

##### FORDON SOM TILLVERKAS I SMÅ SERIER

#### Artikel 22

##### EG-typgodkännande av små serier

1. På begäran av tillverkaren och inom de kvantitativa begränsningar som anges i del A avsnitt 1 i bilaga XII skall medlemsstaterna, i enlighet med förfarandet i artikel 6.4, bevilja EG-typgodkännande för en fordonstyp som uppfyller minst de krav som anges i tillägg 1 till del I i bilaga IV.

2. Punkt 1 skall inte tillämpas på fordon avsedda för särskilda ändamål.

3. EG-typgodkännandeintyg skall numreras i enlighet med bilaga VII.

#### Artikel 23

##### Nationellt typgodkännande av små serier

1. För fordon som tillverkas inom de kvantitativa begränsningar som anges i del A avsnitt 2 i bilaga XII får medlemsstaterna medge undantag från en eller flera bestämmelser i en eller flera av de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI, förutsatt att de föreskriver relevanta alternativa krav.

”Alternativa krav” innebär administrativa bestämmelser och tekniska krav som syftar till att säkerställa en trafiksäkerhets- och miljöskyddsnivå som i största möjliga utsträckning motsvarar den nivå som föreskrivs i bestämmelserna i bilaga IV eller bilaga XI.

2. Medlemsstaterna får medge undantag från en eller flera av bestämmelserna i detta direktiv för de fordon som anges i punkt 1.

3. För de bestämmelser som anges i punkterna 1 och 2 får undantag medges endast om en medlemsstat har godtagbara skäl för att göra detta.

4. För att typgodkänna fordon enligt denna artikel skall medlemsstaterna acceptera system, komponenter eller separata tekniska enheter som är typgodkända enligt de rättsakter som förtecknas i bilaga IV.

5. I typgodkännandeintyget skall det särskilt anges vilken typ av undantag som har beviljats enligt punkterna 1 och 2.

Typgodkännandeintyget, för vilket en mall finns i bilaga VI, får inte ha rubriken "EG-typgodkännandeintyg för fordon". Typgodkännandeintygen skall dock numreras i enlighet med bilaga VII.

6. Typgodkännandets giltighet skall begränsas till territoriet för den medlemsstat som beviljade godkännandet. På tillverkarens begäran skall dock godkännandemyndigheten sända en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive bilagor, som rekommenderad försändelse eller e-post till godkännandemyndigheterna i de medlemsstater som tillverkaren angett.

Senast 60 dagar efter mottagandet skall denna medlemsstat besluta huruvida den godtar typgodkännandet. Den skall formellt meddela detta till den godkännandemyndighet som avses i första stycket.

En medlemsstat får inte vägra ett typgodkännande, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna.

7. På begäran av en sökande som önskar sälja, registrera eller ta i bruk ett fordon i en annan medlemsstat skall den medlemsstat som beviljade godkännandet ge sökanden en kopia av typgodkännandeintyget, inklusive det tekniska underlaget.

En medlemsstat skall tillåta att ett fordon säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna.

## KAPITEL X

### ENSKILDA GODKÄNNANDEN

#### Artikel 24

#### Enskilda godkännanden

1. Medlemsstaterna får medge undantag för ett visst fordon, oavsett om det är unikt eller inte, från en eller flera av bestämmelserna i detta direktiv eller från en eller flera av de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI, förutsatt att de ställer alternativa krav.

Undantag från bestämmelserna i första stycket skall endast medges om en medlemsstat har godtagbara skäl att göra detta.

"Alternativa krav" innebär administrativa bestämmelser och tekniska krav som syftar till att säkerställa en trafiksäkerhets- och miljöskyddsnivå som i största möjliga utsträckning motsvarar den nivå som anges i bestämmelserna i bilaga IV eller bilaga XI.

2. Medlemsstaterna skall inte utföra förstörande provningar. De skall använda all relevant information som lämnats av den sökande för att fastställa överensstämmelse med de alternativa kraven.

3. Medlemsstaterna skall i stället för de alternativa kraven i fråga godta ett EG-typgodkännande som utfärdats för ett system, en komponent, en separat teknisk enhet.

4. En ansökan om enskilt godkännande skall lämnas in av tillverkaren, av ägaren till fordonet eller av en person som agerar för deras räkning, förutsatt att sistnämnda person är etablerad i gemenskapen.

5. Medlemsstaten skall bevilja ett enskilt godkännande om fordonet överensstämmer med den beskrivning som bifogas ansökan och uppfyller gällande tekniska krav för det fordonet och skall utan omotiverat dröjsmål utfärda ett enskilt godkännandeintyg.

Intyget om enskilt godkännande skall utformas i överensstämmelse med mallen för EG-typgodkännandeintyg enligt bilaga VI och skall innehålla åtminstone de uppgifter som krävs för att fylla i ansökan om registrering enligt rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon<sup>(1)</sup>. Intyg om enskilt godkännande får inte förses med rubriken "EG-godkännande för fordon".

Fordonets identifieringsnummer skall stå angivet på intyget om enskilt godkännande.

6. Enskilda godkännanden gäller endast i den medlemsstat som beviljat godkännandet.

Om en sökande önskar sälja, registrera eller ta i bruk, i en annan medlemsstat, ett fordon som beviljats ett enskilt godkännande, skall den medlemsstat som beviljat godkännandet på begäran ge den sökande en redogörelse för de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes.

När det gäller ett fordon som beviljats ett enskilt godkännande av en medlemsstat enligt bestämmelserna i denna artikel, skall en annan medlemsstat tillåta att fordonet säljs, registreras eller tas i bruk, såvida den inte har godtagbara skäl att anse att de tekniska bestämmelser enligt vilka fordonet godkändes inte motsvarar dess egna.

<sup>(1)</sup> EGT L 138, 1.6.1999, s. 57. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

7. På begäran av tillverkaren eller fordonets ägare skall medlemsstaterna bevilja ett enskilt godkännande för ett fordon som överensstämmer med bestämmelserna i detta direktiv och med de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller bilaga XI.

I detta fall skall medlemsstaterna acceptera det enskilda godkännandet och tillåta att fordonet säljs, registreras och tas i bruk.

8. Bestämmelserna i denna artikel får tillämpas på fordon som har blivit typgodkända enligt detta direktiv och som har ändrats innan de registrerades eller togs i bruk för första gången.

#### Artikel 25

### Särskilda bestämmelser

1. Förfarandet i artikel 24 kan tillämpas på ett enskilt fordon under de olika etapperna i tillverkningen i enlighet med ett etappvis typgodkännande.

2. Förfarandet i artikel 24 får inte ersätta någon mellanliggande etapp i det normala förfarandet för ett etappvis typgodkännande och får inte tillämpas för godkännande av den första tillverkningsstegen för ett fordon.

#### KAPITEL XI

### REGISTRERING, FÖRSÄLJNING OCH IBRUKTAGANDE

#### Artikel 26

### Registrering, försäljning och ibruktagande av fordon

1. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 29 och 30 skall medlemsstaterna registrera fordon och tillåta att de säljs eller tas i bruk endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse som utfärdats i enlighet med artikel 18.

När det gäller icke färdigbyggda fordon skall medlemsstaterna tillåta försäljning men får vägra tillåta att de registreras varaktigt eller tas i bruk innan de är färdigbyggda.

2. Fordon som är undantagna från kravet på att åtföljas av ett intyg om överensstämmelse får endast registreras, säljas eller tas i bruk om de uppfyller de tillämpliga tekniska kraven i detta direktiv.

3. När det gäller fordon som tillverkas i små serier får antalet fordon som under ett år registreras, säljs eller tas i bruk inte överstiga det antal enheter som anges i del A i bilaga XII.

#### Artikel 27

### Registrering, försäljning och ibruktagande av fordon i slutserier

1. Medlemsstaterna får, med de begränsningar som anges i avsnitt B i bilaga XII och för en begränsad period, registrera och tillåta försäljning eller ibruktagande av fordon som överensstämmer med en fordonstyp vars EG-typgodkännande inte längre är giltigt.

Första stycket skall tillämpas endast på fordon inom gemenskapens territorium som omfattades av ett giltigt EG-typgodkännande när de tillverkades, men som inte hade registrerats eller tagits i bruk innan giltighetstiden för detta EG-typgodkännande gick ut.

2. För färdigbyggda fordon skall den möjlighet som anges i punkt 1 gälla i tolv månader från och med den dag då giltighetstiden för EG-typgodkännandet gick ut, och för etappvis färdigbyggda fordon i 18 månader från den dagen.

3. En tillverkare som vill utnyttja bestämmelserna i punkt 1 skall lämna en begäran om detta till den behöriga myndighet i varje medlemsstat som berörs av ibruktagandet av de berörda fordonen. I begäran skall det anges av vilka tekniska eller ekonomiska skäl dessa fordon inte uppfyller de nya tekniska kraven.

De berörda medlemsstaterna skall inom tre månader från mottagandet av begäran besluta om och för hur många av dessa fordon registrering skall tillåtas inom deras territorium.

4. Punkterna 1–3 skall i tillämpliga delar gälla fordon som omfattades av ett nationellt typgodkännande, men som inte hade registrerats eller tagits i bruk när det typgodkännandet upphörde att gälla enligt artikel 45 på grund av att förfarandet för EG-typgodkännande blivit obligatoriskt.

5. Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att se till att antalet fordon som skall registreras eller tas i bruk inom ramen för det förfarande som anges i denna artikel övervakas effektivt.

#### Artikel 28

### Försäljning och ibruktagande av komponenter och separata tekniska enheter

1. Medlemsstaterna skall tillåta att komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk om och endast om de uppfyller kraven i de tillämpliga rättsakterna och är märkta i enlighet med artikel 19.

2. Punkt 1 skall inte gälla komponenter eller separata tekniska enheter som är särskilt konstruerade eller avsedda för nya fordon som inte omfattas av detta direktiv.

3. Med avvikelse från punkt 1 får medlemsstaterna tillåta försäljning och ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som har undantagits från en eller flera bestämmelser i en rättsakt enligt artikel 20 eller som är avsedda att monteras på fordon som omfattas av godkännanden som beviljats enligt artiklarna 22, 23 eller 24 som avser ifrågavarande komponent eller separata tekniska enhet.

4. Med avvikelse från punkt 1 och såvida inget annat föreskrivs i en rättsakt får medlemsstaterna tillåta försäljning och ibruktagande av komponenter eller separata tekniska enheter som är avsedda att monteras i fordon som vid tidpunkten för ibruktagandet inte behövde EG-typgodkännas enligt detta direktiv eller enligt direktiv 70/156/EEG.

## KAPITEL XII

### SKYDDSKLAUSULER

#### Artikel 29

#### **Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som är förenliga med detta direktiv**

1. Om en medlemsstat finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter, trots att de uppfyller de tillämpliga kraven eller har föreskriven märkning, utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten eller allvarligt skadar miljön eller folkhälsan, har denna medlemsstat rätt att under högst sex månader vägra att registrera sådana fordon eller vägra att tillåta att sådana fordon, komponenter eller separata tekniska enheter säljs eller tas i bruk inom dess territorium.

Medlemsstaten skall i sådana fall omedelbart underrätta tillverkaren, övriga medlemsstater och kommissionen om detta samt ange skälen till sitt beslut, och särskilt ange om det beror på :

- brister i de tillämpliga rättsakterna, eller
- felaktig tillämpning av de relevanta kraven.

2. För att förbereda beslutet skall kommissionen samråda med berörda parter så snart som möjligt, särskilt med den godkännandemyndighet som utfärdade typgodkännandet.

3. Om de åtgärder som avses i punkt 1 tillskrivs brister i de tillämpliga rättsakterna, skall lämpliga åtgärder vidtas enligt följande:

- När det gäller särdirektiv eller förordningar som är förtecknade i del I i bilaga IV skall kommissionen ändra dem i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2.
- När det gäller FN/ECE-föreskrifter skall kommissionen föreslå erforderliga utkast till ändringar av berörda FN/ECE-föreskrifter i enlighet med det förfarande som är tillämpligt enligt 1958 års reviderade överenskommelse.

4. Om de åtgärder som avses i punkt 1 tillskrivs felaktig tillämpning av relevanta krav, skall kommissionen vidta de åtgärder som krävs för att se till att kraven efterlevs.

#### Artikel 30

#### **Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som inte överensstämmer med den godkända typen**

1. Om den medlemsstat som har beviljat ett EG-typgodkännande finner att nya fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller godkännandemärke inte överensstämmer med den typ som den har godkänt, skall denna medlemsstat vidta nödvändiga åtgärder, vid behov inbegripet återkallelse av typgodkännandet, för att se till att serietillverkade fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter överensstämmer med den godkända typen. Godkännandemyndigheten i denna medlemsstat skall underrätta godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater om de vidtagna åtgärderna.

2. Vid avvikelser från uppgifterna i EG-typgodkännandeyntyget eller det tekniska underlaget, skall bristande överensstämmelse med den godkända typen anses föreligga med avseende på punkt 1.

Ett fordon skall inte anses avvika från den godkända typen om eventuella toleranser som medges i de tillämpliga rättsakterna har iakttagits.

3. Om en medlemsstat påvisar att nya fordon, komponenter eller separata tekniska enheter med intyg om överensstämmelse eller godkännandemärke inte överensstämmer med den godkända typen, kan den begära att den medlemsstat som beviljade EG-typgodkännandet skall kontrollera att de serietillverkade fordonen, systemen, komponenterna eller separata tekniska enheterna även fortsättningsvis överensstämmer med den godkända typen. Efter att ha mottagit en sådan begäran skall den berörda medlemsstaten vidta de begärda åtgärderna snarast möjligt, dock inte senare än sex månader efter denna begäran.

4. Godkännandemyndigheten skall begära att den medlemsstat som beviljade typgodkännandet av systemet, komponenten, den särskilda tekniska enheten eller det icke färdigbyggda fordonet vidtar nödvändiga åtgärder för att se till att serietillverkade fordon åter överensstämmer med den godkända typen i följande fall:

- a) Om det i samband med EG-typgodkännande av fordon visat sig att ett fordons bristande överensstämmelse uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet.

- b) Om det i samband med etappvis typgodkännande visat sig att den bristande överensstämelsen hos ett etappvis färdigbyggt fordon uteslutande beror på bristande överensstämmelse hos ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som ingår i det icke färdigbyggda fordonet eller hos det ej färdigbyggda fordonet i sig.

Efter att ha mottagit en sådan begäran skall den berörda medlemsstaten, vid behov i samarbete med den medlemsstat som lämnade in begäran, vidta nödvändiga åtgärder snarast möjligt, dock inte senare än sex månader efter denna begäran. Om bristande överensstämmelse konstateras, skall godkännandemyndigheten i den medlemsstat som beviljade EG-typgodkännandet för systemet, komponenten eller den separata tekniska enheten eller godkände det icke färdigbyggda fordonet vidta de åtgärder som anges i punkt 1.

5. Godkännandemyndigheterna skall inom 20 arbetsdagar underrätta varandra om varje återkallelse av EG-typgodkännanden och orsakerna till detta.

6. Om den medlemsstat som beviljade EG-typgodkännandet bestrider den bristande överensstämmelse som anmälts till den, skall de berörda medlemsstaterna söka lösa denna tvist. Kommissionen skall hållas underrättad och, då så är nödvändigt, inleda samråd i syfte att nå fram till en uppgörelse.

#### Artikel 31

#### **Försäljning och ibruktagande av delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen av nödvändiga system**

1. Medlemsstaterna skall tillåta försäljning, saluföring eller ibruktagande av delar eller utrustning som kan medföra en betydande risk vad gäller korrekt funktion av system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller för dess miljöprestanda endast under förutsättning att delarna eller utrustningen i fråga har godkänts av en godkännandemyndighet i enlighet med punkterna 5–10.

2. Delar eller sådan utrustning som omfattas av godkännandet i punkt 1 skall föras in i förteckningen i bilaga XIII. Ett sådant beslut skall föregås av en utvärdering till följd av en rapport och ha som mål att skapa en rimlig balans mellan följande omständigheter:

- a) Förekomsten av en allvarlig risk för säkerhet eller miljöprestanda hos fordon som utrustats med aktuella delar eller utrustning.
- b) De konsekvenser ett eventuellt krav om godkännande av aktuella delar eller utrustning enligt denna artikel har för konsumenterna och tillverkarna på eftermarknaden.

3. Punkt 1 skall inte tillämpas på originaldelar eller originalutrustning som ingår i ett typgodkännande för system avseende ett fordon eller på delar eller utrustning som har typgodkänts i enlighet med bestämmelserna i någon av de rättsakter som förtecknas i bilaga IV, såvida godkännandena inte hänför sig till andra aspekter än de som omfattas av punkt 1. Punkt 1 skall inte tillämpas på delar eller utrustning som uteslutande framtagits för tävlingsfordon som inte är avsedda för användning på allmänna vägar. Om delar eller utrustning som ingår i bilaga XIII kan användas både i tävlingsfordon och i fordon som är avsedda för användning på allmänna vägar, får delarna eller utrustningen inte säljas eller saluföras till allmänheten för användning i fordon avsedda för användning på allmänna vägar, såvida delarna eller utrustningen inte uppfyller kraven i denna artikel.

Kommissionen skall vid behov anta bestämmelser för att identifiera de delar eller den utrustning som avses i denna punkt.

4. Förfarandet för och kraven i samband med den godkännandeprocess som avses i punkt 1, samt formerna för senare uppdateringar av förteckningen i bilaga XIII skall fastställas av kommissionen efter samråd med de berörda parterna. Dessa krav skall bland annat omfatta föreskrifter för säkerhet, miljöskydd och, vid behov, provningsnormer. Kraven kan baseras på de rättsakter som förtecknas i bilaga IV eller fastställas i överensstämmelse med de tekniska framstegen när det gäller säkerhet, miljöskydd och provningar eller, om detta är ett lämpligt sätt att uppfylla de fastställda säkerhets- eller miljöskyddsmålen, bestå av en jämförelse mellan delen eller utrustningen och miljö- eller säkerhetsprestandan hos originalfordonet eller någon av dess delar beroende på vad som är lämpligt.

5. I enlighet med punkt 1 skall tillverkaren av delarna eller utrustningen förelägga godkännandemyndigheten en provningsrapport från den utsedda tekniska tjänsten som intygar att de delar eller den utrustning för vilka godkännande söks uppfyller de krav som avses i punkt 4. Endast en ansökan får lämnas in av tillverkaren per typ och per del och endast till en godkännandemyndighet.

Ansökan skall innehålla detaljerade uppgifter om tillverkaren av delarna eller utrustningen, om typ, identifikation och delnummer för de delar eller den utrustning för vilka godkännande söks och även fordonstillverkarens namn, fordonstypen och vid behov tillverkningsår eller andra uppgifter för identifikation av det fordon för vilket monteringen av dessa delar eller denna utrustning är avsedd.

När godkännandemyndigheten, med beaktande av provningsrapporten och övriga styrkande uppgifter, är övertygad om att delarna eller utrustningen i fråga uppfyller kraven i punkt 4, skall den utan onödigt dröjsmål utfärda ett intyg för tillverkaren. Detta intyg skall tillåta att delarna eller utrustningen säljs, saluförs eller monteras på fordon i gemenskapen, om inte annat följer av punkt 9 andra stycket.

6. Varje del eller utrustning som godkänns med tillämpning av denna artikel skall märkas på lämpligt sätt.

Kommissionens skall fastställa märknings- och emballagekrav, liksom mallen och numreringsystemet för det intyg som avses i punkt 5.

7. De åtgärder som avses i punkt 2–6 skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2, eftersom de avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det.

8. Tillverkaren skall utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som utfärdade intyget om varje ändring med avseende på de villkor enligt vilka det utfärdades. Denna godkännandemyndighet skall besluta om det är nödvändigt att omarbete intyget eller utfärda ett nytt och om nya provningar är nödvändiga.

Tillverkaren skall säkerställa att delarna och utrustningen tillverkas och fortsätter att tillverkas i enlighet med de villkor enligt vilka intyget utfärdades.

9. Innan något tillstånd beviljas skall godkännandemyndigheten kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och förfaranden för att säkerställa effektiv kontroll av produktionsöverensstämmelsen.

Om godkännandemyndigheten finner att villkoren för att utfärda tillståndet inte längre är uppfyllda, skall den begära att tillverkaren vidtar de åtgärder som krävs för att se till att delarna eller utrustningen återigen uppvisar överensstämmelse. Om det är nödvändigt skall godkännandemyndigheten återkalla tillståndet.

10. Kommissionen skall uppmärksammas på all oenighet mellan medlemsstaterna beträffande de intyg som avses i punkt 5. Den skall vidta lämpliga åtgärder, och även vid behov begära att tillståndet återkallas, efter att ha samrått med medlemsstaterna.

11. Denna artikel skall inte tillämpas på en del eller utrustning innan den förtecknas i bilaga XIII. För varje post eller grupp av poster i bilaga XIII skall en rimlig övergångsperiod fastställas så att tillverkaren av den delen eller utrustningen kan ansöka om och erhålla ett tillstånd. Samtidigt kan en tidpunkt i förekommande fall fastställas så att delar och utrustning avsedda för fordon som typgodkänts före denna tidpunkt inte omfattas av tillämpningen av denna artikel.

12. Så länge som ett beslut inte är fattat om huruvida en del eller utrustning skall ingå i den förteckning som avses i punkt 1, får medlemsstaterna behålla sådana nationella bestämmelser om delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk för den korrekta funktionen av system som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

När ett sådant beslut har fattats, skall nationella bestämmelser om de berörda delarna eller utrustningen upphöra att gälla.

13. Från och med den 29 oktober 2007 skall medlemsstaterna inte anta nya bestämmelser som rör delar och utrustning som kan påverka den korrekta funktionen av system och som är nödvändiga för fordonets säkerhet eller dess miljöprestanda.

#### Artikel 32

### Återkallelse av fordon

1. Om en tillverkare som har beviljats ett EG-typgodkännande är tvungen, med tillämpning av bestämmelserna i en rättsakt eller i direktiv 2001/95/EG, att återkalla fordon som redan sålts, registrerats eller tagits i bruk på grund av att ett eller flera system eller en eller flera komponenter eller separata tekniska enheter som monterats på fordonet, oavsett om de vederbörligen godkänts enligt detta direktiv eller inte, utgör en allvarlig risk för trafiksäkerheten, folkhälsan eller miljöskyddet, skall han omedelbart underrätta den godkännandemyndighet som beviljade fordonsgodkännandet om detta.

2. Tillverkaren skall föreslå godkännandemyndigheten lämpliga åtgärder för att undanröja de risker som avses i punkt 1. Godkännandemyndigheten skall utan dröjsmål meddela myndigheterna i de övriga medlemsstaterna de föreslagna åtgärderna.

De behöriga myndigheterna skall se till att dessa åtgärder genomförs på ett verksamt sätt på deras respektive territorium.

3. Om de berörda myndigheterna anser att åtgärderna är otillräckliga eller om de inte har genomförts tillräckligt snabbt, skall de utan dröjsmål informera den godkännandemyndighet som beviljat EG-typgodkännandet.

Godkännandemyndigheten skall därefter informera tillverkaren. Om den godkännandemyndighet som beviljat EG-typgodkännandet själv inte godtar tillverkarens åtgärder, skall den vidta alla de skyddsåtgärder som krävs inbegripet återkallelse av EG-typgodkännandet om tillverkaren inte föreslår och genomför effektiva korrigerande åtgärder. Vid återkallelse av EG-typgodkännandet skall den berörda godkännandemyndigheten inom 20 arbetsdagar underrätta tillverkaren, övriga medlemsstaters godkännandemyndigheter och kommissionen om detta med rekommenderad post eller på likvärdigt elektroniskt sätt.

4. Denna artikel skall tillämpas även på delar som inte omfattas av några krav enligt en rättsakt.

## Artikel 33

**Meddelande av beslut och möjlighet till prövning**

Varje beslut som fattas enligt bestämmelser som antagits för genomförandet av detta direktiv och varje beslut som innebär att EG-typgodkännande vägras eller återkallas, att registrering vägras eller att försäljning förbjuds, skall i detalj ange de skäl på vilka beslutet grundas.

Den berörda parten skall underrättas om varje sådant beslut och samtidigt upplysas om vilka möjligheter till prövning av beslutet som finns inom ramen för gällande lagstiftning i den berörda medlemsstaten och inom vilken tid prövning skall begäras.

## KAPITEL XIII

**INTERNATIONELLA FÖRESKRIFTER**

## Artikel 34

**FN/ECE-föreskrifter som krävs för EG-typgodkännande**

1. De FN/ECE-föreskrifter som gemenskapen har anslutit sig till och som förtecknas i del I i bilaga IV och i bilaga XI utgör en del av EG-typgodkännandet för fordon på samma villkor som sändirektiven eller förordningarna. De skall tillämpas på de fordonskategorier som förtecknas i de relevanta kolumnerna i tabellen i del I i bilaga IV och i bilaga XI.

2. När gemenskapen har beslutat om obligatorisk tillämpning av en FN/ECE-föreskrift för ett EG-typgodkännande i enlighet med artikel 4.4 i beslut 97/836/EG, skall bilagorna i detta direktiv ändras på lämpligt sätt i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 i direktivet. I rättsakten om ändring av bilagorna till direktivet skall även tidpunkterna för obligatorisk tillämpning av FN/ECE-föreskriften eller dess ändringar anges. Medlemsstaterna skall upphäva eller anpassa eventuell nationell lagstiftning som inte är förenlig med FN/ECE-föreskriften i fråga.

Om en sådan FN/ECE-föreskrift ersätter ett befintligt sändirektiv eller en befintlig förordning, skall den berörda posten i del I i bilaga IV och i bilaga XI ersättas av numret på FN/ECE-föreskriften, och motsvarande post i del II i bilaga IV skall strykas i enlighet med samma förfarande.

3. I det fall som avses i punkt 2 andra stycket skall det sändirektiv eller den förordning som ersätts av FN/ECE-föreskriften upphävas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2.

Om ett sändirektiv upphävs, skall medlemsstaten upphäva eventuell nationell lagstiftning som antogs för införlivande av det direktivet.

4. Detta direktiv får liksom sändirektiven och förordningarna innehålla direkta hänvisningar till internationella standarder och föreskrifter utan att dessa måste kopieras i gemenskapens regelverk.

## Artikel 35

**FN/ECE-föreskrifters likvärdighet med direktiv eller förordningar**

1. De FN/ECE-föreskrifter som förtecknas i del II i bilaga IV erkänns som likvärdiga med motsvarande sändirektiv eller förordningar i den mån de har samma tillämpningsområde och syfte.

Medlemsstaternas godkännandemyndigheter skall godta godkännanden som beviljats enligt dessa FN/ECE-föreskrifter samt, i tillämpliga fall, tillhörande godkännandemärken i stället för motsvarande godkännanden och godkännandemärken som beviljats i enlighet med det likvärdiga sändirektivet eller den likvärdiga förordningen.

2. Om gemenskapen i enlighet med punkt 1 har beslutat att tillämpa en ny FN/ECE-föreskrift eller en ändrad FN/ECE-föreskrift, skall del II i bilaga IV till detta direktiv ändras på lämpligt sätt. Dessa åtgärder, som avser ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2.

## Artikel 36

**Likvärdighet med andra föreskrifter**

Inom ramen för multilaterala eller bilaterala avtal mellan gemenskapen och tredjeländer får rådet, på förslag av kommissionen, med kvalificerad majoritet förklara sådana förfaranden som upprättats genom internationella föreskrifter eller föreskrifter i tredjeländer som likvärdiga med de villkor eller bestämmelser för EG-typgodkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter som införs genom detta direktiv.

## KAPITEL XIV

**TILLHANDAHÅLLANDE AV TEKNISK INFORMATION**

## Artikel 37

**Information som är avsedd för användarna**

1. Tillverkaren får inte, med avseende på de uppgifter som föreskrivs i detta direktiv eller i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV, tillhandahålla teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten.

2. Om så föreskrivs i en rättsakt, skall tillverkaren tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner där eventuella särskilda villkor eller begränsningar anges för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet.

Denna information skall vara avfattad på gemenskapens officiella språk. Den skall, i samförstånd med godkännandemyndigheten, tillhandahållas i en lämplig medföljande handling, t.ex. instruktionsbok eller servicebok.

*Artikel 38***Information som är avsedd för tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter**

1. Fordonstillverkaren skall förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter – i förekommande fall även ritningar som uttryckligen anges i bilagan eller tillägget till en rättsakt – som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter eller för att erhålla ett tillstånd i enlighet med artikel 31.

Fordonstillverkaren får kräva att tillverkarna av komponenter eller separata tekniska enheter ingår bindande avtal om att information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter skall hållas konfidentiell.

2. Om en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter är innehavare av ett EG-typgodkännandeintyg som i enlighet med i artikel 10.4 omfattar begränsningar för användningen och/eller särskilda monteringskrav skall han förse fordonstillverkaren med all information om detta.

Om så föreskrivs i en rättsakt, skall tillverkaren av komponenter eller separata tekniska enheter tillsammans med dessa komponenter eller separata tekniska enheter tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och/eller särskilda monteringskrav.

## KAPITEL XV

**GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER OCH ÄNDRINGAR***Artikel 39***Genomförandebestämmelser och ändringar av detta direktiv och av särdirektiven och förordningarna**

1. Kommissionen skall anta de bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra varje särdirektiv eller förordning i överensstämmelse med reglerna i varje tillämpligt direktiv eller tillämplig förordning.

2. Kommissionen skall anta de ändringar av bilagorna till detta direktiv eller av bestämmelserna i de särdirektiv eller förordningar som förtecknas i del I i bilaga IV som är nödvändiga för att anpassa dessa till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen eller till funktionshinderade särskilda behov.

3. Kommissionen skall anta de ändringar av detta direktiv som är nödvändiga för att fastställa tekniska krav för fordon som tillverkas i små serier, fordon som godkänts i enlighet med förfarandet för enskilda godkännanden samt fordon avsedda för särskilda ändamål.

4. Om kommissionen får kännedom om allvarliga risker för trafikanter eller miljön som kräver brådskande åtgärder, får den ändra bestämmelserna i de särdirektiv eller förordningar som förtecknas i del I i bilaga IV.

5. Kommissionen skall anta de ändringar som är nödvändiga för god förvaltning och särskilt dem som behövs för att säkerställa konsekvens i de särdirektiv eller förordningar som förtecknas i del I i bilaga IV, antingen sinsemellan eller gentemot annan gemenskapslagstiftning.

6. Om nya FN/ECE-föreskrifter eller ändringar av gällande FN/ECE-föreskrifter som gemenskapen har anslutit sig till antas med tillämpning av beslut 97/836/EG, skall kommissionen göra motsvarande ändringar i bilagorna till detta direktiv.

7. Varje nytt särdirektiv eller ny förordning skall innehålla de ändringar som krävs i bilagorna till detta direktiv.

8. Bilagorna till detta direktiv får ändras genom förordningar.

9. De åtgärder som avses i denna artikel skall antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2 eftersom de avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller av särdirektiven och förordningarna, bland annat genom att komplettera dem.

*Artikel 40***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté kallad "tekniska kommittén för motorfordon".

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

## KAPITEL XVI

**UTSEENDE OCH ANMÄLAN AV TEKNISKA TJÄNSTER***Artikel 41***Utseende av tekniska tjänster**

1. När en medlemsstat utser en teknisk tjänst skall denna iakttäga bestämmelserna i detta direktiv.



2. De tekniska tjänsterna skall själva genomföra eller övervaka de provningar som krävs för godkännande eller de inspektioner som anges närmare i detta direktiv eller i en rättsakt som förtecknas i bilaga IV, utom i de fall där alternativa förfaranden särskilt medges. De får inte genomföra provningar eller inspektioner för vilka de inte vederbörligen har utsetts.

3. Beroende på kompetensområde skall de tekniska tjänsterna ingå i en eller flera av följande fyra kategorier:

- a) Kategori A, tekniska tjänster som i sina egna anläggningar genomför de provningar som avses i detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV.
- b) Kategori B, tekniska tjänster som övervakar de provningar som avses i detta direktiv och i de rättsakter som förtecknas i bilaga IV och som utförs i tillverkarens anläggningar eller i en tredje parts anläggningar.
- c) Kategori C, tekniska tjänster som regelbundet bedömer och övervakar tillverkarens rutiner för kontroll av produktionsöverensstämmelsen.
- d) Kategori D, tekniska tjänster som övervakar eller genomför provningar eller inspektioner inom ramen för övervakningen av produktionsöverensstämmelse.

4. De tekniska tjänsterna skall uppvisa relevant kompetens, särskild teknisk kunskap och styrkt erfarenhet på de områden som omfattas av detta direktiv och de rättsakter som förtecknas i bilaga IV.

Vidare skall de tekniska tjänsterna uppfylla de standarder som förtecknas i tillägg 1 till bilaga V som är relevanta för deras verksamhet. Detta krav gäller dock inte den sista etappen i förfarandet för etappvis typgodkännande enligt vad som avses i artikel 25.1.

5. En godkännandemyndighet kan agera som teknisk tjänst för en eller flera av de verksamheter som avses i punkt 3.

6. En tillverkare eller en underleverantör som handlar i dennes ställe kan utses till teknisk tjänst för verksamheter i kategori A när det gäller de rättsakter som förtecknas i bilaga XV.

Kommissionen skall vid behov ändra förteckningen med dessa rättsakter i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 40.2.

7. De enheter som avses i punkterna 5 och 6 skall uppfylla bestämmelserna i denna artikel.

8. Andra tekniska tjänster än de som har utsetts i ett tredjeland i enlighet med punkt 6 kan endast anmälas som teknisk tjänst i enlighet med artikel 43 inom ramen för ett bilateralt avtal mellan gemenskapen och det aktuella tredjelandet.

## Artikel 42

### Bedömning av de tekniska tjänsternas kompetens

1. Den kompetens som avses i artikel 41 skall bestyrkas genom en bedömningsrapport som upprättas av en behörig myndighet. I rapporten kan ett ackrediteringsintyg som utfärdats av ett ackrediteringsorgan ingå.

2. Den bedömning som ligger till grund för den rapport som avses i punkt 1 skall utföras i enlighet med bestämmelserna i tillägg 2 till bilaga V.

Bedömningsrapporten skall revideras efter en period på högst tre år.

3. Bedömningsrapporten skall på begäran översändas till kommissionen.

4. Den godkännandemyndighet som agerar som teknisk tjänst skall visa att den uppfyller tillämpliga standarder genom dokumentation om detta.

Detta inbegriper en bedömning som skall utföras av bedömare som är oberoende i förhållande till den verksamhet som bedöms. Sådana bedömare kan komma från samma organisation under förutsättning att de är oberoende i förhållande till den personal som utför den verksamhet som är föremål för bedömning.

5. En tillverkare eller underleverantör som handlar i dennes ställe och som har utsetts som teknisk tjänst skall uppfylla de relevanta bestämmelserna i denna artikel.

## Artikel 43

### Anmälningsförfaranden

1. Medlemsstaterna skall till kommissionen anmäla namn på och adress, inbegripet elektronisk adress, till ansvariga personer samt verksamhetskategori för varje utsedd teknisk tjänst. De skall också anmäla alla senare ändringar av dessa uppgifter till kommissionen.

Av anmälningsakten skall framgå vilka rättsakter som de tekniska tjänsterna har utsetts för.

2. En teknisk tjänst får utföra den verksamhet som beskrivs i artikel 41 för typgodkännande enbart om detta på förhand har anmälts till kommissionen.

3. Samma tekniska tjänst kan utses och anmälas av flera medlemsstater oberoende av vilken kategori av verksamhet den bedriver.

4. Om en särskild organisation eller behörigt organ, vars verksamhet inte omfattas av artikel 41, vid tillämpningen av en rättsakt behöver utses enligt den rättsakten, skall anmälan göras enligt bestämmelserna i denna artikel.

5. Kommissionen skall offentliggöra en förteckning och de närmare uppgifterna om godkännandemyndigheterna och de tekniska tjänsterna på sin webbsida.

## KAPITEL XVII

## SLUTBESTÄMMELSER

## Artikel 44

## Övergångsbestämmelser

1. Fram till dess att nödvändiga ändringar av detta direktiv görs för att inkludera fordon som ännu inte omfattas av det, eller för att fullborda de administrativa och tekniska bestämmelser som rör typgodkännande av fordon i andra kategorier än  $M_1$  som tillverkas i små serier, och för att fastställa harmoniserade administrativa och tekniska bestämmelser för förfarandet vid enskilda godkännanden samt i avvaktan på att övergångsperioderna enligt artikel 45 löper ut, skall medlemsstaterna fortsätta att bevilja nationella godkännanden för dessa fordon, förutsatt att dessa godkännanden grundar sig på de harmoniserade tekniska krav som anges i detta direktiv.

2. Efter ansökan av tillverkaren eller av fordonsägaren när det gäller enskilt godkännande, och när den information som krävs lämnats in, skall den aktuella medlemsstaten fullständiga och utfärda typgodkännandeintyget eller intyget om enskilt godkännande. Intyget skall utfärdas till sökanden.

I fråga om fordon av samma typ skall övriga medlemsstater godta en bestyrkt kopia som bevis på att de föreskrivna provningarna har utförts.

3. Om ett visst fordon som omfattas av enskilt godkännande skall registreras i en annan medlemsstat, får denna medlemsstat begära av den godkännandemyndighet som har utfärdat det enskilda godkännandet att den lämnar ytterligare uppgifter som i detalj anger vilka tekniska krav som fordonet uppfyller.

4. I avvaktan på harmoniseringen av medlemsstaternas registrerings- och skattesystem för de fordon som omfattas av detta direktiv, får medlemsstaterna använda nationella kodsyste-  
m för att underlätta registrering och beskattning inom deras territorium. För detta ändamål får medlemsstaterna dela in versionerna i del II i bilaga III i mindre enheter, förutsatt att det system som används för indelning uttryckligen anges i det tekniska underlaget eller kan härledas genom en enkel beräkning.

## Artikel 45

## Tidpunkter för tillämpning av EG-typgodkännanden

1. Medlemsstaterna skall bevilja EG-typgodkännande för nya fordonstyper från och med de datum som anges i bilaga XIX.

2. På tillverkarens begäran får medlemsstaterna bevilja EG-typgodkännande för nya fordonstyper från och med den 29 april 2009.

3. Fram till de datum som anges i fjärde kolumnen i tabellen i bilaga XIX skall artikel 26.1 inte tillämpas på nya fordon som har blivit nationellt godkända före de datum som anges i tredje kolumnen i bilagan eller som inte var godkända.

4. På tillverkarens begäran och fram till de datum som anges i tredje kolumnen på raderna 6 och 9 i tabellen i bilaga XIX skall medlemsstaterna fortsätta att bevilja nationella typgodkännanden som ett alternativ till EG-typgodkännanden för fordon i kategori  $M_2$  eller  $M_3$ , under förutsättning att dessa fordon, deras system, komponenter och separata tekniska enheter har typgodkänts i enlighet med de rättsakter som förtecknas i del I i bilaga IV till detta direktiv.

5. Detta direktiv upphäver inga EG-typgodkännanden för fordon av kategori  $M_1$  som beviljats före den 29 april 2009, och det hindrar inte heller att sådana godkännanden utvidgas.

6. När det gäller EG-godkännanden av nya typer av system, komponenter eller separata tekniska enheter skall medlemsstaterna tillämpa detta direktiv från och med den 29 april 2009.

Detta direktiv upphäver inga EG-typgodkännanden för system, komponenter eller separata tekniska enheter som beviljats före den 29 april 2009, och det hindrar inte heller att sådana godkännanden utvidgas.

## Artikel 46

## Sanktioner

Medlemsstaterna skall fastställa de sanktioner som skall tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i detta direktiv, och framför allt av de förbud som ingår i eller är en följd av artikel 31, och i de rättsakter som förtecknas i del I i bilaga IV och skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra dem. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna skall anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 29 april 2009 samt alla senare ändringar av bestämmelserna så snart som möjligt.

## Artikel 47

## Bedömning

1. Senast den 29 april 2011 skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om tillämpningen av de typgodkännandeförfaranden som föreskrivs i detta direktiv, och särskilt om tillämpningen av det etappvisa förfarandet. I förekommande fall skall kommissionen föreslå de ändringar som anses nödvändiga för att förbättra typgodkännandeförfarandet.

2. På grundval av den information som lämnas i enlighet med punkt 1, skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av detta direktiv senast den 29 oktober 2011. Vid behov kan kommissionen föreslå en senareläggning av de tillämpningsdatum som avses i artikel 45.

## Artikel 48

## Införlivande

1. Medlemsstaterna skall före den 29 april 2009 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att iakta ändringarna i sak i detta direktiv. De skall genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 29 april 2009.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De skall även innehålla en uppgift om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det direktiv som upphävts genom detta direktiv skall anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras och om hur uppgiften skall formuleras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

#### Artikel 49

### Upphävande

Direktiv 70/156/EEG skall upphöra att gälla från och med den 29 april 2009, dock utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller de tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i del B i bilaga XX.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall anses som hänvisningar till det här direktivet och skall läsas i enlighet med den jämförelsetabell som anges i bilaga XXI.

#### Artikel 50

### Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 51

### Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 5 september 2007.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

M. LOBO ANTUNES

Ordförande

## FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR

Bilaga I	Fullständigt informationsdokument för användning vid EG-typgodkännande av fordon
Bilaga II	Definition av fordonskategorier och fordonstyper
Bilaga III	Information för användning vid EG-typgodkännande av fordon
Bilaga IV	Förteckning över krav i samband med EG-typgodkännande av fordon Tillägg: Förteckning över kraven för EG-typgodkännande av fordon som hör till kategori M <sub>1</sub> och tillverkas i små serier
Bilaga V	Förfaranden vid EG-typgodkännande av fordon Tillägg 1: Standarder som de enheter som avses i artikel 41 skall uppfylla Tillägg 2: Förfarande för bedömning av de tekniska tjänsterna
Bilaga VI	EG-typgodkännandeintyg Tillägg: Förteckning över de rättsakter som fordonstypen överensstämmer med
Bilaga VII	Numreringssystem för EG-typgodkännandeintyg Tillägg: EG-typgodkännandemärke för komponenter och separata tekniska enheter
Bilaga VIII	Provningsresultat
Bilaga IX	EG-intyg om överensstämmelse
Bilaga X	Förfaranden vid kontroll av produktionsöverensstämmelse
Bilaga XI	Beskaffenhet hos fordon för särskilda ändamål samt föreskrifter för dessa Tillägg 1: Campingbilar, ambulanser och likbilar Tillägg 2: Bepansrade fordon Tillägg 3: Rullstolsanpassade fordon Tillägg 4: Andra fordon avsedda för särskilda ändamål (inklusive husvagnar) Tillägg 5: Mobilkranar
Bilaga XII	Gränsvärden för små serier och slutserier
Bilaga XIII	Förteckning över delar eller utrustning som kan utgöra en betydande risk vad gäller korrekt funktion av system som är väsentliga för fordonets säkerhet eller miljöprestanda, prestandakrav, tillämpliga provningsförfaranden, märknings- och emballageföreskrifter
Bilaga XIV	Förteckning över EG-typgodkännanden utfärdade enligt rättsakter
Bilaga XV	Förteckning över rättsakter för vilka en tillverkare kan utses till teknisk tjänst
Bilaga XVI	Förteckning över rättsakter för vilka virtuella provningsmetoder kan användas av en tillverkare eller teknisk tjänst Tillägg 1: Allmänna villkor för virtuella provningsmetoder Tillägg 2: Särskilda villkor för virtuella provningsmetoder
Bilaga XVII	Förfaranden vid etappvis EG-typgodkännande Tillägg: Mall över tillverkarens extraskylt
Bilaga XVIII	Fordonets ursprungsintyg – Tillverkarintyg för grundfordon/icke färdigbyggda fordon som inte är försedda med ett intyg om överensstämmelse
Bilaga XIX	Tidtabell för genomförande av detta direktiv när det gäller typgodkännande
Bilaga XX	Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning av de upphävda direktiven
Bilaga XXI	Jämförelsetabell

## BILAGA I

**Fullständigt informationsdokument för användning vid EG-typgodkännande av fordon**

Samtliga mallar för den tekniska dokumentationen som avses i detta direktiv och i särdirektiven eller förordningarna skall bestå uteslutande av utdrag ur denna fullständiga förteckning och använda samma numreringsystem.

Tillämpliga delar av följande upplysningar skall lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Eventuella ritningar skall vara i lämplig skala och tillräckligt detaljerade och lämnas i A 4-format eller i vikt A 4-format. Eventuella foton skall vara tillräckligt detaljerade.

Om system, komponenter eller separata tekniska enheter är elektroniskt styrda, skall uppgifter om deras prestanda lämnas.

(På sista sidan i bilagan finns förklaringar)

- 0. ALLMÄNT
- 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):
- 0.2 Typ:
  - 0.2.0.1 Chassi:
  - 0.2.0.2 Kaross/färdigbyggt fordon:
  - 0.2.1 Varumärke(n) (i förekommande fall):
- 0.3 Identifiering av typ om sådan finns märkt på fordonet komponenten/den separata tekniska enheten <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>
  - 0.3.0.1 Chassi:
  - 0.3.0.2 Kaross/färdigbyggt fordon:
  - 0.3.1 Märkningens placering:
    - 0.3.1.1 Chassi:
    - 0.3.1.2 Kaross/färdigbyggt fordon:
- 0.4 Fordonskategori <sup>(c)</sup>:
- 0.4.1 Klassificering(ar) beroende på det farliga gods som fordonet är avsett att transportera:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.6 Placering av föreskrivna skyltar samt fastsättningsmetod och placering av fordonets identifieringsnummer
  - 0.6.1 På chassit:
  - 0.6.2 På karosseriet:
- 0.7 För komponenter och separata tekniska enheter – placering av EG-typgodkännandemärket och fastsättningsmetod:
- 0.8 Namn på och adress(er) till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare:

1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION
  - 1.1 Foton och/eller ritningar av ett representativt fordon:
  - 1.2 Måttskiss av hela fordonet:
  - 1.3 Antal axlar och hjul:
    - 1.3.1 Antal axlar med tvillingmonterade hjul och deras placering:
    - 1.3.2 Antal styrda axlar och deras placering:
    - 1.3.3 Drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar):
  - 1.4 Chassi (om sådant finns) (översiktsritning):
  - 1.5 Material i sidobalkar <sup>(d)</sup>:
  - 1.6 Motorns placering och montering:
  - 1.7 Förarhytt (frambyggd eller normal) <sup>(e)</sup>:
  - 1.8 Styrning (höger eller vänster) <sup>(1)</sup>
    - 1.8.1 Fordonet är utrustat för körning i höger/vänstertrafik <sup>(1)</sup>
  - 1.9 Ange om motorfordonet är avsett att dra påhängsvagnar eller andra släpvagnar och om släpvagnen är en påhängsvagn, släpvagn med ledad dragstång eller släpkärra; ange fordon som är särskilt avsedda för temperaturreglerad varutransport:
2. MÅTT OCH VIKTER <sup>(e)</sup> (i kg och mm) (Hänvisa till ritning i tillämpliga fall)
  - 2.1 Hjulbas(er) (vid full last) <sup>(f)</sup>:
    - 2.1.1 För påhängsvagnar
      - 2.1.1.1 Avstånd mellan kopplingstappens centrum och bakersta delen av påhängsvagnen:
      - 2.1.1.2 Största avstånd mellan kopplingstappens centrum och godtycklig punkt i påhängsvagnens front:
      - 2.1.1.3 Påhängsvagnens hjulbas (i enlighet med punkt 7.6.1.2 i bilaga I till direktiv 97/27/EG):
    - 2.2 För dragfordon med påhängsvagn
      - 2.2.1 Vändskivans placering i förhållande till bakaxeln (max. och min.; i fråga om ett ej färdigbyggt fordon skall de tillåtna värdena anges) <sup>(g)</sup>:
      - 2.2.2 Högsta höjd för vändskiva (standardiserad) <sup>(h)</sup>:
  - 2.3 Spårvidd och axelbredd:
    - 2.3.1 Spårvidd för varje styraxel <sup>(i)</sup>:
    - 2.3.2 Spårvidd för samtliga övriga axlar <sup>(i)</sup>:
    - 2.3.3 Bredd för den bredaste bakaxeln:

- 2.3.4 Bredd för den främsta axeln (mätt vid däckens yttersta punkter förutom utbuktningen av däcken närmast marken):
  - 2.4 Fordonets maximala mått (totalt)
    - 2.4.1 För chassi utan karosseri
      - 2.4.1.1 Längd <sup>(l)</sup>:
        - 2.4.1.1.1 Högsta tillåtna längd:
        - 2.4.1.1.2 Minsta tillåtna längd:
      - 2.4.1.2 Bredd <sup>(b)</sup>:
        - 2.4.1.2.1 Högsta tillåtna bredd:
        - 2.4.1.2.2 Minsta tillåtna bredd:
      - 2.4.1.3 Höjd (i körklart skick) <sup>(h)</sup> (vid fjädring med nivåreglering ange normal körposition):
      - 2.4.1.4 Främre överhäng <sup>(m)</sup>:
        - 2.4.1.4.1 Främre infallsvinkeln <sup>(ma)</sup>: ... grader
      - 2.4.1.5 Bakre överhäng <sup>(n)</sup>:
        - 2.4.1.5.1 Bakre yttre frigångsvinkeln <sup>(nb)</sup>: ... grader
        - 2.4.1.5.2 Största och minsta tillåtna överhäng på kopplingspunkten <sup>(nd)</sup>:
      - 2.4.1.6 Markfrigång (enligt definitionen i punkt 4.5 i avsnitt A i bilaga II):
        - 2.4.1.6.1 Mellan axlarna:
        - 2.4.1.6.2 Under framaxeln (framaxlarna):
        - 2.4.1.6.3 Under bakaxeln (bakaxlarna):
      - 2.4.1.7 Rampvinkeln <sup>(nc)</sup>: ... grader
      - 2.4.1.8 Tillåtna gränsvärden för tyngdpunktens placering för karosseriet, inredningsdetaljer, utrustning och nyttolast:
    - 2.4.2 För chassi med karosseri
      - 2.4.2.1 Längd <sup>(l)</sup>:
        - 2.4.2.1.1 Lastytans längd:
      - 2.4.2.2 Bredd <sup>(b)</sup>:
        - 2.4.2.2.1 Tjocklek på väggar (i fråga om fordon avsedda för temperaturreglerad varutransport):
      - 2.4.2.3 Höjd (i körklart skick) <sup>(h)</sup> (vid fjädring med nivåreglering ange normal körposition):
      - 2.4.2.4 Främre överhäng <sup>(m)</sup>:
        - 2.4.2.4.1 Främre infallsvinkeln <sup>(ma)</sup>: ... grader

- 2.4.2.5 Bakre överhäng <sup>(a)</sup>:
- 2.4.2.5.1 Bakre yttre frigångsvinkeln <sup>(nb)</sup>: ... grader
- 2.4.2.5.2 Största och minsta tillåtna överhäng på kopplingspunkten <sup>(nd)</sup>:
- 2.4.2.6 Markfrigång (enligt definitionen i punkt 4.5 i avsnitt A i bilaga II):
  - 2.4.2.6.1 Mellan axlarna:
  - 2.4.2.6.2 Under framaxeln (framaxlarna):
  - 2.4.2.6.3 Under bakaxeln (bakaxlarna):
- 2.4.2.7 Rampvinkeln <sup>(nc)</sup>: ... grader
- 2.4.2.8 Tillåten tyngdpunktsförskjutning på nyttolasten (i fråga om ojämn belastning):
- 2.4.2.9 Läget av tyngdpunkten för fordonet (i kategori M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>) i dess högsta tekniskt tillåtna vikt i längsgående, tvärgående och vertikal riktning:
- 2.4.3 För karosser godkända utan chassin (fordon i kategori M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>)
  - 2.4.3.1 Längd <sup>(l)</sup>:
  - 2.4.3.2 Bredd <sup>(k)</sup>:
  - 2.4.3.3 Höjd (i körklart skick) <sup>(l)</sup> i fråga om tilltänkta chassityper (vid fjädring med nivåreglering ange normal körposition):
- 2.5 Det rena chassits vikt (utan hytt, kylvätska, oljor, bränsle, reservhjul, verktyg och förare):
  - 2.5.1 Viktens fördelning mellan axlarna:
- 2.6 Fordonets vikt med karosseri – för dragfordon i andra kategorier än M<sub>1</sub>, med kopplingsanordning, om den är fabriksmonterad – i körklart skick, eller vikten av chassit eller av chassit med hytt utan kaross och/eller kopplingsanordning om karossen och/eller kopplingsanordningen inte är fabriksmonterade (inklusive vätskor, verktyg, reservhjul, om monterat, och förare, och för bussar och turistbussar, vikten av en besättningsmedlem om det i fordonet finns en sittplats avsedd för besättning) <sup>(o)</sup> (maximum och minimum för varje variant):
  - 2.6.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten (maximum och minimum för varje variant):
- 2.7 Det färdigbyggda fordonets minimivikt enligt tillverkarens uppgifter, med avseende på ett ej färdigbyggt fordon:
  - 2.7.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten:
- 2.8 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last enligt tillverkarens uppgifter <sup>(p)</sup> <sup>(\*)</sup>:
- 2.8.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten <sup>(\*)</sup>:
- 2.9 Högsta tekniskt tillåtna axeltryck:
- 2.10 Högsta tekniskt tillåtna belastning/vikt på varje axelgrupp:
- 2.11 Högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt hos motorfordonet i fråga om
  - 2.11.1 släpvagn:



- 2.11.2 påhängsvagn:
- 2.11.3 Släpkärra:
- 2.11.3.1 Maximalt förhållande mellan kopplingsöverhänget (<sup>P</sup>) och hjulbasen:
- 2.11.3.2 Största V-värde: ... kN
- 2.11.4 Tekniskt tillåten maximal tågvikt inklusive last för varje version (\*):
- 2.11.5 Fordonet är/är inte (<sup>1</sup>) lämpligt att dra last (punkt 1.2 i bilaga II till direktiv 77/389/EEG)
- 2.11.6 Högsta vikt för obromsad släpvagn:
- 2.12 Högsta tekniskt tillåtna vikt/statiska vertikala belastning på motorfordonets kopplingspunkt
- 2.12.1 på motorfordonet:
- 2.12.2 på påhängsvagnen eller släpkärnan:
- 2.12.3 Högsta tillåtna vikt på kopplingsanordningen (om den inte är fabriksmonterad):
- 2.13 Svepyta:
- 2.14 Förhållande motoreffekt/största vikt ... (kW/kg)
- 2.14.1 Förhållande motoreffekt/högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last hos kombinationen (enligt definition i punkt 7.10 i bilaga I till direktiv 97/27/EG): ... (kW/kg)
- 2.15 Förmåga att starta i motlut (ensamt fordon) (<sup>+++</sup>): ... %
- 2.16 Avsedd högsta tillåtna massa vid registrering/ibruktagande (villkor: om dessa värden anges, skall de kontrolleras i enlighet med kraven i bilaga IV till direktiv 97/27/EG):
- 2.16.1 Avsedd högsta tillåtna massa vid registrering/ibruktagande inklusive last (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration (<sup>#</sup>)):
- 2.16.2 Avsedd högsta tillåtna belastning per axel vid registrering/ibruktagande och i fråga om påhängsvagn eller släpkärna, avsedd belastning på den kopplingspunkt som anges av tillverkaren om den är lägre än den tekniskt tillåtna högsta belastningen på kopplingspunkten (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration (<sup>#</sup>)):
- 2.16.3 Avsedd högsta tillåtna belastning på varje axelgrupp vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration (<sup>#</sup>)):
- 2.16.4 Avsedd högsta tillåtna släpvagnsvikt vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration (<sup>#</sup>)):
- 2.16.5 Avsedd högsta tillåtna tågvikt vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration (<sup>#</sup>)):
- 3. Motor (<sup>4</sup>) (Upprepa uppgifterna i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen, diesel etc. eller i kombination med ett annat bränsle (<sup>†</sup>))
- 3.1 Tillverkare:
- 3.1.1 Tillverkarens motorkod enligt märkning på motorn:
- 3.2 Förbränningsmotor
- 3.2.1 Särskilda upplysningar om motorn
- 3.2.1.1 Funktionssätt: ottomotor/kompressionständning, fyrtakt/tvåtakt (<sup>1</sup>)

- 3.2.1.2 Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
- 3.2.1.2.1 Borring (°): ... mm
- 3.2.1.2.2 Slaglängd (°): ... mm
- 3.2.1.2.3 Tändningsföljd:
- 3.2.1.3 Slagvolym (°): ... cm<sup>3</sup>
- 3.2.1.4 Volymkompressionsförhållande (°):
- 3.2.1.5 Ritningar av förbränningsrum, kolvtopp och, i fråga om ottomotorer, kolringar:
- 3.2.1.6 Normalt tomgångsvarvtal (°): ... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.6.1 Förhöjt tomgångsvarvtal (°): ... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.7 Koloxidhalt i volym i avgaserna vid tomgång (°): ... % enligt tillverkarens uppgift (endast ottomotorer)
- 3.2.1.8 Maximal nettoeffekt (°): ... kW vid ... min<sup>-1</sup> (enligt tillverkaren)
- 3.2.1.9 Högsta tillåtna motorvarvtal enligt tillverkarens uppgift: ... min<sup>-1</sup>
- 3.2.1.10 Maximalt nettovridmoment (°): ... Nm vid ... min<sup>-1</sup> (tillverkarens deklarerade värde)
- 3.2.2 Bränsle: diesel/bensin/LPG/naturgas/etanol ... (°)
- 3.2.2.1 Oktantal, blyhaltigt:
- 3.2.2.2 Oktantal, blyfritt:
- 3.2.2.3 Bränslepåfyllning: begränsad öppning/märkning (°)
- 3.2.3 Bränsletank(ar)
- 3.2.3.1 Huvudbränsletank(ar)
- 3.2.3.1.1 Antal, kapacitet, material:
- 3.2.3.1.2 Ritning och teknisk beskrivning av tanken (tankarna) med alla anslutningar och utluftnings- och ventilationsrör, lås, ventiler och fästanordningar:
- 3.2.3.1.3 Ritning som tydligt visar tankens (tankarnas) placering i fordonet:
- 3.2.3.2 Extra bränsletank(ar)
- 3.2.3.2.1 Antal, kapacitet, material:
- 3.2.3.2.2 Ritning och teknisk beskrivning av tanken (tankarna) med alla anslutningar och utluftnings- och ventilationsrör, lås, ventiler och fästanordningar:
- 3.2.3.2.3 Ritning som tydligt visar tankens (tankarnas) placering i fordonet:
- 3.2.4 Bränslematning
- 3.2.4.1 Med förgasare: ja/nej (°)
- 3.2.4.1.1 Fabrikat:
- 3.2.4.1.2 Typ(er):
- 3.2.4.1.3 Antal:

- 3.2.4.1.4 Regleringar <sup>(2)</sup>
- 3.2.4.1.4.1 Munstycken: ...
- 3.2.4.1.4.2 Venturirör: ...
- 3.2.4.1.4.3 Flottörkammarnivå: ...
- 3.2.4.1.4.4 Flottörvikt: ...
- 3.2.4.1.4.5 Flottörnål: ...
- 3.2.4.1.5 Kallstartsystem: manuellt/automatiskt <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.1.5.1 Funktionsprincip(er):
- 3.2.4.1.5.2 Funktionsgränser/funktionsinställningar <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>:
- 3.2.4.2 Med bränsleinsprutning (endast kompressionständning): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.1 Systembeskrivning:
- 3.2.4.2.2 Arbetsprincip: direktinsprutning/förkammare/virvelkammare <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.3 Insprutningspump
- 3.2.4.2.3.1 Fabrikat:
- 3.2.4.2.3.2 Typ(er):
- 3.2.4.2.3.3 Maximal insprutad bränslemängd <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: ... mm<sup>3</sup>/takt eller varv vid en pumphastighet av: ... min<sup>-1</sup>, alternativt karakteristikdiagram:
- 3.2.4.2.3.4 Insprutningstidpunkt <sup>(2)</sup>:
- 3.2.4.2.3.5 Kurva för förinställd insprutning <sup>(2)</sup>:
- 3.2.4.2.3.6 Kalibreringsmetod: provbänk/motor <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.2.4 Regulator
- 3.2.4.2.4.1 Typ:
- 3.2.4.2.4.2 Avregleringspunkt
- 3.2.4.2.4.2.1 Avreglering under belastning: ... min<sup>-1</sup>
- 3.2.4.2.4.2.2 Avreglering utan belastning: ... min<sup>-1</sup>
- 3.2.4.2.5 Insprutningsrör
- 3.2.4.2.5.1 Längd: ... mm.
- 3.2.4.2.5.2 Invändig diameter: ... mm.
- 3.2.4.2.6 Insprutare
- 3.2.4.2.6.1 Fabrikat:
- 3.2.4.2.6.2 Typ(er):
- 3.2.4.2.6.3 Öppningstryck <sup>(2)</sup>: ... kPa eller karakteristikdiagram <sup>(2)</sup>:
- Eller en kurva över bränslematningen i förhållande till luftinsugningen och de inställningar som krävs för att upprätthålla kurvan

- 3.2.4.2.7 Kallstartsystem
- 3.2.4.2.7.1 Fabrikat:
- 3.2.4.2.7.2 Typ(er):
- 3.2.4.2.7.3 Beskrivning:
- 3.2.4.2.8 Extra starthjälp
- 3.2.4.2.8.1 Fabrikat:
- 3.2.4.2.8.2 Typ(er):
- 3.2.4.2.8.3 Systembeskrivning:
- 3.2.4.2.9 Elektronisk styrenhet
- 3.2.4.2.9.1 Fabrikat:
- 3.2.4.2.9.2 Systembeskrivning:
- 3.2.4.3 Med bränsleinsprutning (endast styrd tändning): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.4.3.1 Arbetsprincip: inloppsror (enpunkts-/flerpunkts-<sup>(1)</sup>)/direktinsprutning/annan (precisera) <sup>(1)</sup>:
- 3.2.4.3.2 Fabrikat:
- 3.2.4.3.3 Typ(er):
- 3.2.4.3.4 Systembeskrivning
- 3.2.4.3.4.1 Styrenhetens typ eller nummer: ...
- 3.2.4.3.4.2 Typ av bränsleregulator: ...
- 3.2.4.3.4.3 Typ av luftflödesavkännare: ...
- 3.2.4.3.4.4 Typ av bränslefördelare: ...
- 3.2.4.3.4.5 Typ av tryckregulator: ...
- 3.2.4.3.4.6 Typ av mikroströmställare: ...
- 3.2.4.3.4.7 Typ av tomgångsjusterskruv: ...
- 3.2.4.3.4.8 Typ av spjällhus: ...
- 3.2.4.3.4.9 Typ av vattentemperaturavkännare: ...
- 3.2.4.3.4.10 Typ av lufttemperaturavkännare: ...
- 3.2.4.3.4.11 Typ av lufttermostat: ...
- 3.2.4.3.5 Insprutare: öppningstryck <sup>(2)</sup>: ... kPa eller karakteristikdiagram:
- 3.2.4.3.6 Insprutningstidpunkt:
- För system utan kontinuerlig insprutning skall motsvarande uppgifter anges.

- 3.2.4.3.7 Kallstartsystem
- 3.2.4.3.7.1 Funktionsprincip(er):
- 3.2.4.3.7.2 Funktionsgränser/funktionsinställningar <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>:
- 3.2.4.4 Matarpump
- 3.2.4.4.1 Tryck <sup>(2)</sup>: ... kPa eller karakteristikdiagram <sup>(2)</sup>:
- 3.2.5 Elsystem
- 3.2.5.1 Märkspänning: ... V, positiv/negativ jord <sup>(1)</sup>
- 3.2.5.2 Generator
- 3.2.5.2.1 Typ:
- 3.2.5.2.2 Nominell effekt: ... VA
- 3.2.6 Tändning
- 3.2.6.1 Fabrikat:
- 3.2.6.2 Typ(er):
- 3.2.6.3 Funktionssätt:
- 3.2.6.4 Tändförställningskurva <sup>(2)</sup>:
- 3.2.6.5 Statisk tändningsinställning <sup>(2)</sup>: ... grader före ÖD (övre dödpunkt)
- 3.2.6.6 Avstånd, brytarspetsar <sup>(2)</sup>: ... mm
- 3.2.6.7 Kamvinkel <sup>(2)</sup>: ... grader
- 3.2.7 Kylsystem (vätska/luft) <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.1 Nominell inställning för temperaturkontrollmekanismen för motorn:
- 3.2.7.2 Vätska
- 3.2.7.2.1 Slag av vätska:
- 3.2.7.2.2 Cirkulationspump(ar): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.7.2.3 Egenskaper: eller
- 3.2.7.2.3.1 Fabrikat:
- 3.2.7.2.3.2 Typ(er):
- 3.2.7.2.4 Utväxlingsförhållande(n):
- 3.2.7.2.5 Beskrivning av fläkten och dess drivmekanism:
- 3.2.7.3 Luft
- 3.2.7.3.1 Fläkt: ja/nej <sup>(1)</sup>

- 3.2.7.3.2 Egenskaper: eller
- 3.2.7.3.2.1 Fabrikat:
- 3.2.7.3.2.2 Typ(er):
- 3.2.7.3.3 Utväxlingsförhållande(n):
- 3.2.8 Inloppssystem
- 3.2.8.1 Överladdare: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.8.1.1 Fabrikat:
- 3.2.8.1.2 Typ(er):
- 3.2.8.1.3 Systembeskrivning (t.ex. maximalt laddtryck): ... kPa, eventuell övertrycksventil)
- 3.2.8.2 Laddluftkylare: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.8.3 Insugningsundertryck vid nominell motorhastighet och 100 % belastning  
tillåtet minimum: ... kPa  
tillåtet maximum: ... kPa
- 3.2.8.4 Beskrivning och ritningar av inloppsrör med tillbehör (blandningskammare, uppvärmningsanordning, ytterligare luftintag osv.):
- 3.2.8.4.1 Beskrivning av insugningsrör (bifoga ritningar och/eller foton):
- 3.2.8.4.2 Luftfilter, ritningar: eller
- 3.2.8.4.2.1 Fabrikat:
- 3.2.8.4.2.2 Typ(er):
- 3.2.8.4.3 Inloppsljuddämpare, ritningar: eller
- 3.2.8.4.3.1 Fabrikat:
- 3.2.8.4.3.2 Typ(er):
- 3.2.9 Avgassystem
- 3.2.9.1 Beskrivning och/eller ritning av avgasgrenrör:
- 3.2.9.2 Beskrivning och/eller ritning av avgassystemet:
- 3.2.9.3 Högsta tillåtna avgasmottryck vid nominellt motorvarvtal och 100 % belastning: ... kPa
- 3.2.9.4 Ljuddämpare: för främre, mittre och bakre ljuddämpare: konstruktion, typ, märkning; om detta är av betydelse för yttre ljudnivå även: ljuddämpande åtgärder i motorutrymmet och på motorn:
- 3.2.9.5 Placering av avgasutlopp:
- 3.2.9.6 Ljuddämpare som innehåller fibermaterial:
- 3.2.10 Minsta tvärsnittsarea för in- och utsugningskanaler:
- 3.2.11 Ventilinställning eller motsvarande uppgifter
- 3.2.11.1 Maximal ventilyftning, öppnings- och slutningsvinklar eller tidsuppgifter för alternativa fördelningssystem i förhållande till dödpunkterna:

- 3.2.11.2 Referens- och/eller inställningsområden (<sup>1</sup>):
- 3.2.12 Åtgärder mot luftföroreningar
  - 3.2.12.1 Anordning för återföring av vevhusgaser (beskrivning och ritningar):
    - 3.2.12.2 Ytterligare anordningar mot luftföroreningar (om sådana finns och inte omfattas av någon annan rubrik)
      - 3.2.12.2.1 Katalysator: ja/nej (<sup>1</sup>)
        - 3.2.12.2.1.1 Antal katalysatorer och katalysatorelement:
        - 3.2.12.2.1.2 Dimensioner, form och volym på katalysatorn/katalysatorerna:
        - 3.2.12.2.1.3 Typ av katalys:
        - 3.2.12.2.1.4 Totalt ädelmetallinnehåll:
        - 3.2.12.2.1.5 Relativ koncentration:
        - 3.2.12.2.1.6 Substrat (struktur och material):
        - 3.2.12.2.1.7 Celltäthet:
        - 3.2.12.2.1.8 Typ av hölje på katalysatorn/katalysatorerna:
        - 3.2.12.2.1.9 Katalysatorns/katalysatorernas placering (placering och referensavstånd i avgasledningen):
        - 3.2.12.2.1.10 Värmesköld: ja/nej (<sup>1</sup>)
      - 3.2.12.2.2 Syreakkännare: ja/nej (<sup>1</sup>)
        - 3.2.12.2.2.1 Typ:
        - 3.2.12.2.2.2 Placering:
        - 3.2.12.2.2.3 Arbetsintervall:
        - 3.2.12.2.3 Luftinsprutning: ja/nej (<sup>1</sup>)
          - 3.2.12.2.3.1 Typ (pulserande luft, luftpump osv.):
        - 3.2.12.2.4 Avgasåterföring (EGR, exhaust gas recirculation): ja/nej (<sup>1</sup>)
          - 3.2.12.2.4.1 Egenskaper (flödes hastighet osv.):
      - 3.2.12.2.5 Anordningar för att begränsa utsläpp genom avdunstning: ja/nej (<sup>1</sup>)
        - 3.2.12.2.5.1 Detaljerad beskrivning av anordningarna och deras inställningar:
        - 3.2.12.2.5.2 Ritning över systemet för att begränsa avdunstning:
        - 3.2.12.2.5.3 Ritning över kolbehållare:
        - 3.2.12.2.5.4 Vikten på torrt kol: ... gram
        - 3.2.12.2.5.5 Schematisk ritning över bränsletank med uppgifter om volym och material:
        - 3.2.12.2.5.6 Ritning över värmesköld mellan tank och avgassystem:

- 3.2.12.2.6 Partikelfälla: ja/nej (1)
- 3.2.12.2.6.1 Partikelfällans dimensioner, form och volym:
- 3.2.12.2.6.2 Partikelfällans typ och konstruktion:
- 3.2.12.2.6.3 Placering (referensavstånd i avgasledningen):
- 3.2.12.2.6.4 Regenereringsmetod/regenereringssystem, beskrivning och/eller ritning:
- 3.2.12.2.7 Omborddiagnosystem (OBD): ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.12.2.7.1 Skriftlig beskrivning och/eller ritning av felindikering:
- 3.2.12.2.7.2 Förteckning över och syfte med alla komponenter som styrs av OBD-systemet:
- 3.2.12.2.7.3 Skriftlig beskrivning (allmänt funktionssätt) för:
  - 3.2.12.2.7.3.1 Ottomotorer <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.7.3.1.1 Övervakning av katalysator <sup>(1)</sup>:
    - 3.2.12.2.7.3.1.2 Upptäckt av feltändning <sup>(1)</sup>:
    - 3.2.12.2.7.3.1.3 Övervakning av syreavkännare <sup>(1)</sup>:
    - 3.2.12.2.7.3.1.4 Övriga komponenter som övervakas av OBD-systemet <sup>(1)</sup>:
  - 3.2.12.2.7.3.2 Motorer med kompressionständning <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.7.3.2.1 Övervakning av katalysator <sup>(1)</sup>:
    - 3.2.12.2.7.3.2.2 Övervakning av partikelfälla <sup>(1)</sup>:
    - 3.2.12.2.7.3.2.3 Övervakning av det elektroniska bränsleinsprutningssystemet <sup>(1)</sup>:
    - 3.2.12.2.7.3.2.4 Övriga komponenter som övervakas av OBD-systemet <sup>(1)</sup>:
- 3.2.12.2.7.4 Kriterier för aktivering av felindikering (fast antal körcykler eller statistisk metod):
- 3.2.12.2.7.5 Förteckning över alla OBD-koder och OBD-format som används (med förklaring av samtliga):
- 3.2.12.2.8 Andra system (beskrivning och funktion):
- 3.2.13 Absorptionskoefficientsymbolens placering (endast för motorer med kompressionständning):
- 3.2.14 Närmare upplysningar om eventuella anordningar för att påverka bränsleekonomin (som inte kan hänföras till andra rubriker):
- 3.2.15 LPG-bränslesystem: ja/nej <sup>(1)</sup>
  - 3.2.15.1 EG-typgodkännandenummer enligt direktiv 70/221/EEG (när direktivet ändrats så att det omfattar behållare för gasformiga bränslen):
  - 3.2.15.2 Kontrollenhet för elektronisk motorstyrning för LPG-drift
    - 3.2.15.2.1 Fabrikat:
    - 3.2.15.2.2 Typ(er):
    - 3.2.15.2.3 Justeringsmöjligheter som påverkar utsläpp:



- 3.2.15.3 Ytterligare dokumentation
- 3.2.15.3.1 Beskrivning av skyddet av katalysatorn vid omkoppling från bensindrift till LPG-drift och tillbaka:
- 3.2.15.3.2 Systemutformning (elektriska anslutningar, vakuumanslutningar, utjämnings slangar, etc.):
- 3.2.15.3.3 Teckning av symbolen:
- 3.2.16 Naturgasbränslesystem: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.2.16.1 EG-typgodkännandenummer enligt direktiv 70/221/EEG (när direktivet ändrats så att det omfattar behållare för gasformiga bränslen):
- 3.2.16.2 Kontrollenhet för elektronisk motorstyrning för naturgasbränslen
- 3.2.16.2.1 Fabrikat:
- 3.2.16.2.2 Typ(er):
- 3.2.16.2.3 Justeringsmöjligheter som påverkar utsläpp:
- 3.2.16.3 Ytterligare dokumentation
- 3.2.16.3.1 Beskrivning av skyddet av katalysatorn vid omkoppling från bensindrift till naturgasdrift och tillbaka:
- 3.2.16.3.2 Systemutformning (elektriska anslutningar, vakuumanslutningar, utjämnings slangar, etc.):
- 3.2.16.3.3 Teckning av symbolen:
- 3.3 Elmotor
- 3.3.1 Typ (lindning, magnetisering):
- 3.3.1.1 Maximal effekt per timme: ... kW
- 3.3.1.2 Driftspänning: ... V
- 3.3.2 Batteri
- 3.3.2.1 Antal celler:
- 3.3.2.2 Vikt: ... kg
- 3.3.2.3 Kapacitet: ... Ah (amperetimmar)
- 3.3.2.4 Placering:
- 3.4 Andra förbrännings- eller elmotorer eller kombinationer av sådana (lämna närmare upplysningar om dessa förbrännings- eller elmotorers konstruktion):
- 3.5 Koldioxidutsläpp/bränsleförbrukning <sup>(4)</sup> (tillverkarens deklarerade värde)
- 3.5.1 Koldioxidviktutsläpp
- 3.5.1.1 Koldioxidviktutsläpp (stadstrafik): ... g/km
- 3.5.1.2 Koldioxidviktutsläpp (landsvägskörning): ... g/km
- 3.5.1.3 Koldioxidviktutsläpp (blandad körning): ... g/km

- 3.5.2 Bränsleförbrukning
  - 3.5.2.1 Bränsleförbrukning (stadstrafik): ... l/100 km/m<sup>3</sup>/100 km <sup>(1)</sup>
  - 3.5.2.2 Bränsleförbrukning (landsvägskörning): ... l/100 km/m<sup>3</sup>/100 km <sup>(1)</sup>
  - 3.5.2.3 Bränsleförbrukning (blandad körning): ... l/100 km/m<sup>3</sup>/100 km <sup>(1)</sup>
- 3.6 Tillåtna temperaturer enligt tillverkaren
  - 3.6.1 Kylsystem
    - 3.6.1.1 Vätskekyllning

Högsta temperatur vid motorns utlopp: ... K
    - 3.6.1.2 Luftkyllning
      - 3.6.1.2.1 Referenspunkt:

Högsta temperatur vid referenspunkten: ... K
      - 3.6.1.2.2 Högsta utloppstemperatur hos laddluftkylare: ... K
  - 3.6.2 Högsta avgasttemperatur vid den punkt i avgasröret/avgasrören som befinner sig vid avgasgrenrörets utloppsfläns(ar): ... K
  - 3.6.4 Bränsletemperatur

minimum: ... K

maximum: ... K
  - 3.6.5 Smörjmedelstemperatur

minimum: ... K

maximum: ... K
- 3.7 Motordriven tilläggsutrustning

Högsta tillåtna effekt som absorberas av den motordrivna tilläggsutrustning som specificeras i direktiv 80/1269/EEG, bilaga I, punkt 5.1.1, under där angivna driftsbetingelser vid vart och ett av de motorvarvtal som anges i punkt 4.1 i bilaga III till direktiv 88/77/EEG

  - 3.7.1 Tomgång: ... kW
  - 3.7.2 Mellan: ... kW
  - 3.7.3 Beräknad: ... kW
- 3.8 Smörjsystem
  - 3.8.1 Beskrivning av systemet
    - 3.8.1.1 Smörjmedelsbehållarens placering:
    - 3.8.1.2 Matningssystem (med pump/insprutning i intag/blandning med bränsle osv.) <sup>(1)</sup>
  - 3.8.2 Smörj pump
    - 3.8.2.1 Fabrikat:
    - 3.8.2.2 Typ(er):

- 3.8.3 Blandning med bränsle
- 3.8.3.1 Procenttal:
- 3.8.4 Oljekylare: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.8.4.1 Ritning(ar):  
eller
- 3.8.4.1.1 Fabrikat:
- 3.8.4.1.2 Typ(er):
- 3.9 GASDRIVNA MOTORER (ange motsvarande information när det rör sig om system som är uppbyggda på annat sätt)
- 3.9.1 Bränsle: LPG/naturgas-H/naturgas-L/naturgas-HL <sup>(1)</sup>
- 3.9.2 Tryckregulator(er) eller förångare/tryckregulator(er) <sup>(1)</sup>
- 3.9.2.1 Fabrikat:
- 3.9.2.2 Typ(er):
- 3.9.2.3 Antal tryckreduceringssteg:
- 3.9.2.4 Tryck i slutsteget:  
min ... kPa  
max ... kPa
- 3.9.2.5 Antal huvudinställningspunkter:
- 3.9.2.6 Antal inställningspunkter för tomgång:
- 3.9.2.7 EG-typgodkännandenummer enligt .../.../EG:
- 3.9.3 Bränslesystem: blandarenhet/gasinsprutning/vätskeinsprutning/direktinsprutning <sup>(1)</sup>
- 3.9.3.1 Reglering av bränsle-luftförhållandet:
- 3.9.3.2 Systembeskrivning och/eller diagram och ritningar:
- 3.9.3.3 EG-typgodkännandenummer enligt .../.../EG:
- 3.9.4 Blandarenhet
- 3.9.4.1 Antal:
- 3.9.4.2 Fabrikat:
- 3.9.4.3 Typ(er):
- 3.9.4.4 Placering:
- 3.9.4.5 Inställningsmöjligheter:
- 3.9.4.6 EG-typgodkännandenummer enligt .../.../EG:

- 3.9.5 Insprutning via inloppsgrenrör
- 3.9.5.1 Insprutning: enpunkts/flerpunkts <sup>(1)</sup>
- 3.9.5.2 Insprutning: kontinuerlig/simultan/sekventiell <sup>(1)</sup>
- 3.9.5.3 Insprutningsutrustning
- 3.9.5.3.1 Fabrikat:
- 3.9.5.3.2 Typ(er):
- 3.9.5.3.3 Inställningsmöjligheter:
- 3.9.5.3.4 EG-typgodkännandennummer enligt .../.../EG:
- 3.9.5.4 Matarpump (i tillämpliga fall)
- 3.9.5.4.1 Fabrikat:
- 3.9.5.4.2 Typ(er):
- 3.9.5.4.3 EG-typgodkännandennummer enligt .../.../EG:
- 3.9.5.5 Insprutare
- 3.9.5.5.1 Fabrikat:
- 3.9.5.5.2 Typ(er):
- 3.9.5.5.3 EG-typgodkännandennummer enligt .../.../EG:
- 3.9.6 Direktinsprutning
- 3.9.6.1 Insprutningspump/tryckregulator <sup>(1)</sup>
- 3.9.6.1.1 Fabrikat:
- 3.9.6.1.2 Typ(er):
- 3.9.6.1.3 Insprutningstidpunkt:
- 3.9.6.1.4 EG-typgodkännandennummer enligt .../.../EG:
- 3.9.6.2 Insprutare
- 3.9.6.2.1 Fabrikat:
- 3.9.6.2.2 Typ(er):
- 3.9.6.2.3 Öppningstryck eller karakteristikdiagram <sup>(2)</sup>:
- 3.9.6.2.4 EG-typgodkännandennummer enligt .../.../EG:
- 3.9.7 Elektronisk styrenhet (ECU)
- 3.9.7.1 Fabrikat:
- 3.9.7.2 Typ(er):
- 3.9.7.3 Inställningsmöjligheter:

- 3.9.8 Specifik utrustning för naturgas
- 3.9.8.1 Version 1 (gäller endast i fråga om typgodkännande av motorer för flera olika bränslesammansättningar)
- 3.9.8.1.1 Bränslesammansättning:
- metan ( $\text{CH}_4$ ): basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- etan ( $\text{C}_2\text{H}_6$ ): basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- propan ( $\text{C}_3\text{H}_8$ ): basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- butan ( $\text{C}_4\text{H}_{10}$ ): basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- $\text{C}_5/\text{C}_{5+}$ : basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- syre ( $\text{O}_2$ ): basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- ädelgas ( $\text{N}_2$ , He etc.): basiskt: ... % mol min ... % mol max ... % mol
- 3.9.8.1.2 Insprutare
- 3.9.8.1.2.1 Fabrikat:
- 3.9.8.1.2.2 Typ(er):
- 3.9.8.1.3 Andra (i tillämpliga fall): ...
- 3.9.8.1.4 Bränsletemperatur
- minimum: ... K
- maximum: ... K
- vid tryckregulatorns tryck i slutsteget i fråga om gasdrivna motorer.
- 3.9.8.1.5 Bränsletemperatur
- minimum: ... kPa
- maximum: ... kPa
- vid tryckregulatorns tryck i slutsteget i fråga om naturgasdrivna motorer.
- 3.9.8.2 Variant 2 (endast i fråga om godkännanden för flera specifika bränslesammansättningar)
4. KRAFTÖVERFÖRING (\*)
- 4.1 Ritning av kraftöverföringssystemet:
- 4.2 Typ (mekanisk, hydraulisk, elektrisk osv.):
- 4.2.1 En kortfattad beskrivning över elektriska/elektroniska komponenter (i förekommande fall):
- 4.3 Motorsvånghjulets tröghetsmoment:
- 4.3.1 Överskjutande tröghetsmoment utan ilagd växel:
- 4.4 Koppling (typ):
- 4.4.1 Maximal momentomvandling:

- 4.5 Växellåda
- 4.5.1 Typ (manuell/automat/CVT (kontinuerligt varierbar utväxling) <sup>(1)</sup>)
- 4.5.2 Placering i förhållande till motorn:
- 4.5.3 Manövreringsmetod:
- 4.6 Utväxlingsförhållanden

Växel	Intern utväxling (förhållandet mellan motorvarvtal och varvtalet på växellådans utgående axel)	Slutlig utväxling (förhållandet mellan växellådans utgående axel och de drivande hjulens varvtal)	Total utväxling
Maximivärde för CVT			
1			
2			
3			
...			
Minimivärde för CVT			
Backväxel			

- 4.7 Fordonets maximihastighet (km/tim) <sup>(\*)</sup>:
- 4.8 Hastighetsmätare (för färdskrivare anges endast typgodkännandemärke)
- 4.8.1 Funktionssätt och beskrivning av drivmekanismen:
- 4.8.2 Instrumentkonstant:
- 4.8.3 Tolerans hos hastighetsmätarens mätmekanism (enligt punkt 2.1.3 i bilaga II till direktiv 75/443/EEG):
- 4.8.4 Totalt utväxlingsförhållande (enligt punkt 2.1.2 i bilaga II till direktiv 75/443/EEG) eller motsvarande uppgifter:
- 4.8.5 Diagram över hastighetsmätarens skala eller andra visningssätt:
- 4.9 Differentialspär: ja/nej/valfri <sup>(1)</sup>
5. AXLAR
- 5.1 Beskrivning av varje axel:
- 5.2 Fabrikat:
- 5.3 Typ: ...
- 5.4 Placering av lyftbar(a) axel(axlar):
- 5.5 Placering av belastningsbar(a) axel(axlar):
6. HJULUPPHÄNGNING
- 6.1 Ritning av hjulupphängningssystemet:

- 6.2 Typ och utformning av upphängning för varje axel eller grupp av axlar eller hjul:
  - 6.2.1 Nivåjustering: ja/nej/valfritt <sup>(1)</sup>
  - 6.2.2 En kortfattad beskrivning över elektriska/elektroniska komponenter (i förekommande fall):
  - 6.2.3 Luftfjädring för drivaxel (drivaxlar): ja/nej <sup>(1)</sup>
  - 6.2.3.1 Upphängning av drivaxel likvärdig med luftfjädring: ja/nej <sup>(1)</sup>
  - 6.2.3.2 Frekvens och dämpning av de fjädrande delarnas svängning:
  - 6.3 Uppgifter om upphängningens fjädrande delar (utformning, materialegenskaper och dimensioner):
  - 6.4 Krängningshämmare: ja/nej/valfritt <sup>(1)</sup>
  - 6.5 Stötdämpare: ja/nej/valfritt <sup>(1)</sup>
  - 6.6 Däck och hjul
    - 6.6.1 Däck-/hjul kombinationer (ange däckens dimensionsbeteckningar, lägsta belastningstal och symbol för lägsta hastighetskategori, ange motsvarande information för däck i kategori Z som är avsedda för fordon vars maximihastighet överstiger 300 km/t, samt hjulens följd dimensioner och pressningsdjup)
      - 6.6.1.1 Axlar
        - 6.6.1.1.1 Axel 1:
        - 6.6.1.1.2 Axel 2:
        - osv.
      - 6.6.1.2 Reservhjul, i förekommande fall:
    - 6.6.2 Övre och undre gräns för däckens rullningsomkrets
      - 6.6.2.1 Axel 1:
      - 6.6.2.2 Axel 2:
      - osv.
    - 6.6.3 Ringtryck enligt tillverkarens rekommendationer: ... kPa
    - 6.6.4 Kombination snökedja/däck/hjul för fram- och/eller bakaxel som tillverkaren rekommenderar för fordonstypen:
    - 6.6.5 Kort beskrivning av eventuellt nödreservhjul:
  - 7. STYRNING
    - 7.1 Skiss av axel (axlar) med styrda hjul som visar styrinrättningens uppbyggnad:
    - 7.2 Styrtransmission och manöverorgan
      - 7.2.1 Typ av styrtransmission (ange i förekommande fall för fram- och bakhjulen):
      - 7.2.2 Koppling till hjulen (även icke-mekaniska system. Ange i förekommande fall för fram- och bakhjulen.):
        - 7.2.2.1 En kortfattad beskrivning över elektriska/elektroniska komponenter (i förekommande fall):

- 7.2.3 Eventuellt servosystem:
- 7.2.3.1 Funktionssätt med diagram, fabrikat och typ(er):
- 7.2.4 Skiss av hela styrsystemet som visar de olika anordningar som påverkar fordonets styrförmåga:
- 7.2.5 Skiss(er) av styrorgan:
- 7.2.6 Eventuella möjligheter till justering av styrorganen och intervall för denna:
- 7.3 Hjulens maximala styrutslag
- 7.3.1 åt höger ... °; antal rattvarv (eller motsvarande uppgifter)
- 7.3.2 åt vänster ... °; antal rattvarv (eller motsvarande uppgifter)
8. BROMSAR
- Följande uppgifter skall lämnas, i tillämpliga fall tillsammans med identifikationsuppgifter:
- 8.1 Bromsarnas typ och egenskaper (enligt definitionen av broms i bilaga I, punkt 1.6, till direktiv 71/320/EEG) med ritning (t.ex. trummor eller skivor, bromsade hjul, förbindelse till bromsade hjul, bromsbackarnas/bromsklossarnas och beläggens fabrikat och typ, effektiva bromsytor, trummornas, klossarnas eller skivornas radie, trummornas vikt, justeringsanordningar, relevanta delar av axeln (axlarna) och hjulupphängningen):
- 8.2 Funktionsdiagram, beskrivning och/eller ritning av följande bromsanordningar (enligt definitionen i bilaga I, punkt 1.2, till direktiv 71/320/EEG) med t.ex. transmission och manöverorgan (konstruktion, korrigering, utväxlingsförhållanden, manöverorganets tillgänglighet och placering, spärrhjulsmekanism vid mekanisk transmission, egenskaperna hos de viktigaste delarna av kopplingsanordningen, cylindrar och kolvar, bromscylindrar eller motsvarande komponenter i elektriska bromssystem):
- 8.2.1 Färdbromssystem:
- 8.2.2 Reservbromssystem:
- 8.2.3 Parkeringsbromssystem:
- 8.2.4 Eventuellt ytterligare bromssystem:
- 8.2.5 Automatiskt bromssystem för släpvagn:
- 8.3 Manöverorgan och transmission hos bromssystem för släpvagnar till fordon som är avsedda att dra släpvagnar:
- 8.4 Fordonet är utrustat för att dra en släpvagn med elektrisk/pneumatisk/hydraulisk <sup>(1)</sup> färdbromsanordning: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 8.5 ABS-bromsar: ja/nej/valfritt <sup>(1)</sup>
- 8.5.1 För fordon med antilåsningsanordning: beskrivning av funktionssätt (även för eventuell elektronik), blockdiagram över elektriska förbindelser och diagram över hydrauliskt eller pneumatiskt kretslopp:
- 8.6 Beräkning och kurvor enligt tillägg till punkt 1.1.4.2 i bilaga II till direktiv 71/320/EEG (eller, i tillämpliga fall, tillägget till bilaga XI):
- 8.7 Beskrivning och/eller ritning av energiförsörjningen (skall även lämnas för servobromssystem):
- 8.7.1 I fråga om tryckluft drivna bromsanordningar, utgångstryck p2 i behållaren/behållarna:
- 8.7.2 I fråga om vakuumbromsanordningar, den första energinivån i behållaren/behållarna:



- 8.8 Beräkning av bromsverkan: bestämning av förhållandet mellan den totala bromskraften på hjulens rullningsomkrets och den kraft som anbringas på manöverorganet:
- 8.9 Kort beskrivning av bromsanordningarna (enligt punkt 1.6 i addendum till tillägg I till bilaga IX till direktiv 71/320/EEG):
- 8.10 Om undantag begärs från typ I-, typ II- eller typ III-provning, ange provningsrapportens nummer enligt tillägg 2 till bilaga VII till direktiv 71/320/EEG:
- 8.11 Beskrivning av typen (typerna) avseende tillsatsbromsanordningar:
9. KAROSSERI
- 9.1 Typ av karosseri:
- 9.2 Förekommande material samt konstruktion:
- 9.3 Dörrar för förare och passagerare, dörrlås och gångjärn
- 9.3.1 Dörrarnas utformning och antal:
- 9.3.1.1 Mått, öppningsriktning och största öppningsvinkel:
- 9.3.2 Ritning av lås och gångjärn och deras placering på dörrarna:
- 9.3.3 Teknisk beskrivning av lås och gångjärn:
- 9.3.4 Tillämpliga uppgifter (även om mått) om insteg, fotsteg och nödvändiga handtag:
- 9.4 Siktält (direktiv 77/649/EEG)
- 9.4.1 Uppgifter om de primära referenspunkterna som är tillräckligt detaljerade för att man lätt skall kunna identifiera varje referenspunkt och dess läge i förhållande till övriga punkter och den R-punkt som skall kontrolleras:
- 9.4.2 Ritning(ar) eller foto(n) som visar komponenternas placering inom siktältet 180° framåt:
- 9.5 Vindruta och övriga rutor
- 9.5.1 Vindruta
- 9.5.1.1 Använda material:
- 9.5.1.2 Monteringsätt:
- 9.5.1.3 Lutningsvinkel:
- 9.5.1.4 EG-typgodkännandenummer:
- 9.5.1.5 Tillbehör till vindrutor och i vilket läge de monteras samt en kort beskrivning av eventuella elektriska/elektroniska komponenter:
- 9.5.2 Övriga rutor
- 9.5.2.1 Använda material:
- 9.5.2.2 EG-typgodkännandenummer:
- 9.5.2.3 En kortfattad beskrivning av de elektriska/elektroniska komponenterna (i förekommande fall) i rutornas hissmekanism:
- 9.5.3 Glasruta i taklucka
- 9.5.3.1 Använda material:

- 9.5.3.2 EG-typgodkännandennummer:
- 9.5.4 Övriga glasytor
- 9.5.4.1 Använda material:
- 9.5.4.2 EG-typgodkännandennummer:
- 9.6 Vindrutetorkare
- 9.6.1 Detaljerad teknisk beskrivning (med foton eller ritningar):
- 9.7 Vindrutespolare
- 9.7.1 Detaljerad teknisk beskrivning med foton eller ritningar eller EG-typgodkännandennummer om anordningen är godkänd som separat teknisk enhet:
- 9.8 Avfrostnings- eller avimningsanordning
- 9.8.1 Detaljerad teknisk beskrivning (med foton eller ritningar):
- 9.8.2 Maximal elförbrukning: ... kW
- 9.9 Anordningar för indirekt sikt
- 9.9.1 Spegel (uppgifter för varje spegel)
- 9.9.1.1 Fabrikat:
- 9.9.1.2 EG-typgodkännandemärkning:
- 9.9.1.3 Variant:
- 9.9.1.4 Ritning(ar) för identifiering av spegeln som visar spegelns placering i förhållande till karosseriet:
- 9.9.1.5 Uppgifter om fästmetod samt vid vilken del av fordonet spegeln är fäst:
- 9.9.1.6 Tilläggsutrustning som kan påverka siktfältet bakåt:
- 9.9.1.7 En kortfattad beskrivning av de elektroniska komponenterna (i förekommande fall) i inställningssystemet: ...
- 9.9.2 Andra anordningar för indirekt sikt än speglar:
- 9.9.2.1 Typ och egenskaper (såsom fullständig beskrivning av anordningen):
- 9.9.2.1.1 I fråga om en kamera- och monitoranordning, detekteringsavstånd (mm), kontrast, luminansomfång, korrektion för bländning, visningsprestanda (svartvitt/färg), bildrepetitionsfrekvens, monitorns luminansomfång):
- 9.9.2.1.2 Tillräckligt utförliga ritningar så att den kompletta anordningen kan identifieras, inbegripet installationsanvisningar. EG-typgodkännandemärkets läge skall anges på ritningarna.
- 9.10 Inredningsdetaljer
- 9.10.1 Inre säkerhetsanordningar för förare och passagerare (direktiv 74/60/EEG)
- 9.10.1.1 Översiktsritning eller foton som visar läget för bifogade tvärsnitt eller projektioner:
- 9.10.1.2 Foto eller ritning som visar referensområdet samt det område som skall undantas från detta (punkt 2.3.1 i bilaga I till direktiv 74/60/EEG):

- 9.10.1.3 Foton, ritningar och/eller sprängskiss av inredningsdetaljerna som visar passagerarutrymmets delar och förekommande material (med undantag av invändiga backspeglar) manöverorganens utformning, tak och soltak, ryggstöd, säten och dessas baksidor (punkt 3.2 i bilaga I till direktiv 74/60/EEG):
- 9.10.2 Manöverorganens, visarnas och kontrollampornas placering och märkning:
- 9.10.2.1 Foton och/eller ritningar av utformningen av symboler och manöverorgan, visare och kontrollampor:
- 9.10.2.2 Foton och/eller ritningar av märkningen av manöverorgan, visare och kontrollampor samt i tillämplig utsträckning övriga delar av fordonet som nämns i direktiv 78/316/EEG:
- 9.10.2.3 Sammanfattande tabell

Detta fordon är utrustat med följande manöverorgan, kontrollampor och visare enligt bilagorna II och III till direktiv 78/316/EEG:

**Manöverorgan, visare och kontrollampor för vilka, om de finns monterade, märkning är obligatorisk samt de symboler som skall användas vid märkning**

Sym-bol-nummer	Anordning	Manöverorgan/ manövervisare finns (1)	Märkt med symbol (1)	Var (2)	Kontrollampa finns	Märkt med symbol (1)	Var (2)
1	Huvudströmbrytare för strålkastare	OK (10)					
2	Halvljus						
3	Helljus						
4	Sidpositionslyktor						
5	Främre dimljus						
6	Bakre dimljus						
7	Nivåinställning för helljus						
8	Parkeringsljus						
9	Körriktningsvisare						
10	Varningsblikker						
11	Vindrutetorkare						
12	Vindrutespolare						
13	Vindrutetorkare och vindrutespolare						
14	Strålkastarregörare						
15	Avimning och avfrostning av vindrutan						
16	Avimning och avfrostning av bakrutan						
17	Fläkt						
18	Dieselförvärmare						
19	Choke						
20	Bromsfel						
21	Bränslenivå						
22	Laddningsindikator						
23	Kylvätsketemperatur						

(1) x = ja.  
- = nej, eller finns inte separat.  
o = tillval.

(2) d = på manöverorganet, visaren eller kontrollampan.  
c = i dess omedelbara närhet.

**Manöverorgan, visare och kontrollampor för vilka, om de finns monterade, märkning är frivillig samt de symboler som skall användas vid märkning**

Sym- bol- nummer	Anordning	Manöver- organ/ manöver- visare finns <sup>(1)</sup>	Märkt med symbol <sup>(1)</sup>	Var <sup>(2)</sup>	Kontrollampa finns	Märkt med symbol <sup>(1)</sup>	Var <sup>(2)</sup>
1	Parkeringsbroms						
2	Bakrutetorkare						
3	Bakrutespolare						
4	Torkare/spolare för bakrutan						
5	Intervalltorkare för vindrutan						
6	Akustisk varningsanordning						
7	Motorhuv						
8	Baklucka						
9	Säkerhetsbälte						
10	Oljetryck						
11	Blyfri bensin						
...							
...							
...							

<sup>(1)</sup> x = ja.

- = nej, eller finns inte separat.

o = tillval.

<sup>(2)</sup> d = på manöverorganet, visaren eller kontrollampan.

c = i dess omedelbara närhet.

9.10.3 Säten

9.10.3.1 Nummer:

9.10.3.2 Placering och arrangemang:

9.10.3.2.1 Antal sittplats(er):

9.10.3.2.2 Sittplats(er) avsedd(a) för användning endast när fordonet är stillastående:

9.10.3.3 Vikter:

9.10.3.4 Egenskaper: för säten som inte typgodkänts som komponenter, beskrivning och ritning av:

9.10.3.4.1 sätena och deras förankringar:

9.10.3.4.2 inställningssystemet:

9.10.3.4.3 system för inställning i längdriktningen och låsning:

9.10.3.4.4 bilbältesförankringar (om dessa ingår i säteskonstruktionen):

9.10.3.4.5 de delar av fordonet som används som förankringar:

9.10.3.5 Koordinater för eller ritning av R-punkten <sup>(\*)</sup>

9.10.3.5.1 Förarsäte:

9.10.3.5.2 Alla övriga sittplatser:

- 9.10.3.6 Ryggstödsinkel
- 9.10.3.6.1 Försäte:
- 9.10.3.6.2 Alla övriga sittplatser:
- 9.10.3.7 Inställningsmöjligheter
- 9.10.3.7.1 Försäte:
- 9.10.3.7.2 Alla övriga sittplatser:
- 9.10.4 Huvudstöd
- 9.10.4.1 Typ(er) av huvudstöd: inbyggda/löstagbara/separata (<sup>1</sup>)
- 9.10.4.2 EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 9.10.4.3 För huvudstöd som ännu inte är godkända
- 9.10.4.3.1 En detaljerad beskrivning av huvudstödet, där särskilt typen av vadderingsmaterial anges och, i förekommande fall, stagens och förankringspunkternas positioner och specifikationer för den typ av säte(n) som ansökan om typgodkännande avser:
- 9.10.4.3.2 Vid "separat" huvudstöd
- 9.10.4.3.2.1 En detaljerad beskrivning av den fordonsdel som huvudskyddet skall fästas vid:
- 9.10.4.3.2.2 En detaljerad beskrivning av fordonsdelen och huvudskyddet:
- 9.10.5 Uppvärmningssystem för passagerarutrymme
- 9.10.5.1 Kort beskrivning av fordonstypen med avseende på uppvärmningssystemet om detta utnyttjar kylvätskans värme:
- 9.10.5.2 Detaljerad beskrivning av fordonstypen med avseende på uppvärmningssystemet om kylluft eller motoravgaser utnyttjas som värmekälla, inklusive
- 9.10.5.2.1 skiss av uppvärmningssystemet som visar dess placering i fordonet:
- 9.10.5.2.2 skiss av värmeväxlaren, om systemet utnyttjar avgaser för uppvärmningen, eller av de delar där värmeväxlingen äger rum, om systemet utnyttjar motorns kylluft:
- 9.10.5.2.3 genomskärningsritning av värmeväxlaren respektive de delar där värmeväxlingen äger rum som visar väggarnas tjocklek, förekommande material och ytegenskaper:
- 9.10.5.2.4 Specifikationer skall lämnas för övriga viktiga komponenter i uppvärmningssystemet, t.ex. värmefläkten, med avseende på konstruktionsmetod och tekniska data:
- 9.10.5.3 En kort beskrivning av fordonstypen med avseende på systemet med förbränningsvärmare och den automatiska kontrollen:
- 9.10.5.3.1 Skiss av förbränningsvärmaren, systemet för luftintag, avgassystemet, bränsletanken, bränsletillförselsystemet (inklusive ventiler) och de elektriska anslutningarna som visar deras läge i fordonet.
- 9.10.5.4 Maximal elförbrukning: ... kW
- 9.10.6 Komponenter som påverkar styrväxels beteende i händelse av sammanstötning (direktiv 74/297/EEG)
- 9.10.6.1 Detaljerad beskrivning med foto(n) och/eller ritning(ar) av fordonstypen med avseende på strukturen, måtten, formgivningen och förekommande material hos den del av fordonet som befinner sig framför styrorganet, inklusive de komponenter som är avsedda att bidra till energiabsorptionen om styrorganen utsätts för stötar:

- 9.10.6.2 Foto(n) och/eller ritning(ar) av andra komponenter än de som avses i 9.10.6.1 som tillverkaren med godkännande av den tekniska tjänsten anger som bidragande till styrväxels beteende vid sammanstötning:
- 9.10.7 Brandegenskaper avseende material som används inuti vissa kategorier motorfordon (direktiv 95/28/EG)
- 9.10.7.1 Material som används för takets inklädnad
- 9.10.7.1.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 9.10.7.1.2 För ej godkända material
- 9.10.7.1.2.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
- 9.10.7.1.2.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.1.2.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.1.2.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
- 9.10.7.2 Material som används för bak- och sidoväggar
- 9.10.7.2.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 9.10.7.2.2 För ej godkända material
- 9.10.7.2.2.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
- 9.10.7.2.2.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.2.2.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.2.2.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
- 9.10.7.3 Material som används för golvet
- 9.10.7.3.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 9.10.7.3.2 För ej godkända material
- 9.10.7.3.2.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
- 9.10.7.3.2.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.3.2.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.3.2.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
- 9.10.7.4 Material som används till sätenas stoppning
- 9.10.7.4.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 9.10.7.4.2 För ej godkända material
- 9.10.7.4.2.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
- 9.10.7.4.2.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
- 9.10.7.4.2.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:

- 9.10.7.4.2.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
- 9.10.7.5 Material som används till värme- och ventilationsrören
  - 9.10.7.5.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
    - 9.10.7.5.2 För ej godkända material
      - 9.10.7.5.2.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
      - 9.10.7.5.2.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
      - 9.10.7.5.2.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:
      - 9.10.7.5.2.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
  - 9.10.7.6 Material som används till bagagehylla
    - 9.10.7.6.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
      - 9.10.7.6.2 För ej godkända material
        - 9.10.7.6.2.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
        - 9.10.7.6.2.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
        - 9.10.7.6.2.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:
        - 9.10.7.6.2.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
    - 9.10.7.7 Material som används för andra ändamål
      - 9.10.7.7.1 Avsedda ändamål:
      - 9.10.7.7.2 Komponentens EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
        - 9.10.7.7.3 För ej godkända material
          - 9.10.7.7.3.1 Grundmaterial/beskrivning: .../...
          - 9.10.7.7.3.2 Sammansatt/enkelt <sup>(1)</sup> material, antal lager <sup>(1)</sup>:
          - 9.10.7.7.3.3 Typ av ytbeläggning <sup>(1)</sup>:
          - 9.10.7.7.3.4 Maximi-/minimitjocklek: .../... mm
  - 9.10.7.8 Komponenter som godkänts som kompletta anordningar (säten, åtskiljande väggar, bagagehyllor osv.)
    - 9.10.7.8.1 Komponentens EG-typgodkännandenummer:
      - 9.10.7.8.2 För den kompletta anordningen: säte, åtskiljande vägg, bagagehyllor osv. <sup>(1)</sup>
  - 9.11 Utskjutande delar (direktiv 74/483/EEG och direktiv 92/114/EEG)
    - 9.11.1 Utformningen av fordonet som helhet (ritning eller foton) med angivande av lägena för bifogade tvärsnitt och projekteringsritningar:

9.11.2 Ritningar och/eller foton av t.ex., där det är relevant, dörr- och fönsterstolpar, galler till luftintag, kylargaller, vindrutetorkare, dropplistor, handtag, glidskenor, slangskydd, gångjärn och lås på dörrar, krokar, öppningar, kromlistor, märken, falsar samt alla övriga utskjutande delar och delar av fordonets utvändiga yta som kan anses medföra fara (t.ex. belysningsanordningar). Om de delar som anges i föregående mening inte medför fara kan dokumentationen begränsas till foton, då så är nödvändigt åtföljda av måttuppgifter och/eller text:

9.11.3 Ritningar av delar av fordonets utvändiga yta enligt punkt 6.9.1 i bilaga I till direktiv 74/483/EEC:

9.11.4 Ritning av stötfångarna:

9.11.5 Ritning av golvlinjen:

9.12 Bilbälten och/eller andra fasthållningsanordningar

9.12.1 Bilbältenas och fasthållningsanordningarnas antal och placering samt uppgift om vilka säten de kan användas på:

(V = vänster, M = mitt, H = höger)

		Fullständig EG-typgodkännandemärkning	Eventuell variant	Höjdjustering av säkerhetsbältet (ange ja/nej/tillval)
Framsäten	{	V		
		M		
		H		
Baksäten (1)	{	V		
		M		
		H		

(1) Tabellen kan vid behov utvidgas så att den omfattar fordon med mer än två sätesrader eller om det finns mer än tre säten utmed fordonets bredd.

9.12.2 Typ och placering av kompletterande fasthållningsanordningar (ange ja/nej/valfritt):

(V = vänster, M = mitt, H = höger)

		Krockkudde	Sidokrockkudde	Bältesförsträckare
Framsäten	{	V		
		M		
		H		
Baksäten (1)	{	V		
		M		
		H		

(1) Tabellen kan vid behov utvidgas så att den omfattar fordon med mer än två sätesrader eller om det finns mer än tre säten utmed fordonets bredd.

9.12.3 Bilbältesförankringarnas antal och placering samt bevis om överensstämmelse med direktiv 76/115/EEC (t.ex. EG-typgodkännandenummer eller provrapport):

9.12.4 Kortfattad beskrivning över elektriska/elektroniska komponenter (i förekommande fall):

9.13 Bilbältesförankringar

9.13.1 Foton och/eller ritningar av karosseriet som visar de befintliga fungerande förankringarnas placering och mått, inklusive R-punkter:

9.13.2 Ritningar av bilbältesförankringarna och de delar av fordonet de är fästade vid (med uppgift om material):



9.13.3 Typbeteckningar (\*\*) för de bilbälten som är godkända för montering på de förankringar fordonet är utrustat med:

			Förankringens placering	
			I fordonsstrukturen	I sätesramen
Framsäten				
Höger säte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Undre förankringar</li> <li>Övre förankringar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>yttre</li> <li>inre</li> </ul>		
Mittsäte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Undre förankringar</li> <li>Övre förankringar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>höger</li> <li>vänster</li> </ul>		
Vänster säte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Undre förankringar</li> <li>Övre förankringar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>yttre</li> <li>inre</li> </ul>		
Andra sätesraden <sup>(1)</sup>				
Höger säte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Undre förankringar</li> <li>Övre förankringar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>yttre</li> <li>inre</li> </ul>		
Mittsäte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Undre förankringar</li> <li>Övre förankringar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>höger</li> <li>vänster</li> </ul>		
Vänster säte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Undre förankringar</li> <li>Övre förankringar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>yttre</li> <li>inre</li> </ul>		

<sup>(1)</sup> Tabellen kan vid behov utvidgas så att den omfattar fordon med mer än två sätesrader eller om det finns mer än tre säten utmed fordonets bredd.

9.13.4 Särskild beskrivning, om bältet är av den typ som är förankrad i ryggstödet eller är försedd med energiupptagare:

9.14 Monteringsutrymme för bakre registreringsskyltar (ange alternativa möjligheter om sådana finns; ritningar får användas då så är lämpligt)

9.14.1 Höjd över marken, övre kant:

9.14.2 Höjd över marken, nedre kant:

9.14.3 Mittpunktens avstånd från fordonets symmetrilängdplan:

9.14.4 Avstånd från fordonets vänsterkant:

9.14.5 Mått (längd × bredd):

9.14.6 Skyltens lutning i förhållande till lodplanet:

9.14.7 Skyltens synbarhetsvinkel mot horisontalplanet:

9.15 Bakre underkörningsskydd (direktiv 70/221/EEG)

9.15.0 Medföljer: ja/nej/ofullständigt <sup>(1)</sup>

9.15.1 Ritning av de delar av fordonet som är av betydelse för det bakre underkörningsskyddet, t.ex. ritning av fordonet och/eller chassit som visar den bakersta axelns placering och montering, ritning av monteringen av och/eller beslagen till det bakre underkörningsskyddet. Om underkörningsskyddet inte är en separat anordning skall det klart framgå av ritningen att dess mått uppfyller kraven:

- 9.15.2 Om det bakre underkörningsskyddet är en separat anordning skall en fullständig beskrivning och/eller ritning lämnas (även av montering och beslag) eller, om det godkänts som separat teknisk enhet, EG-typgodkännandenummer:
- 9.16 Hjulskydd (direktiv 78/549/EEG)
- 9.16.1 Kort beskrivning av fordonet med avseende på hjulskydd:
- 9.16.2 Detaljerade ritningar av hjulskydden och deras placering i fordonet som visar de mått som anges i figur 1 i bilaga I till direktiv 78/549/EEG med beaktande av ytterlighetsfall i fråga om däck-/hjulkombinationer:
- 9.17 Föreskrivna skyltar (direktiv 76/114/EEG)
- 9.17.1 Foton och/eller ritningar av de föreskrivna skyltarnas och märkningarnas placering samt av fordonets identifieringsnummer:
- 9.17.2 Foton och/eller ritningar av de officiella delarna av skyltarna och märkningarna (ifyllt exempel med måttsangivelser):
- 9.17.3 Foton och/eller ritningar av chassinumret (ifyllt exempel med måttsangivelser):
- 9.17.4 Tillverkarens intyg om överensstämmelse med kravet i punkt 1.1.1 i bilaga II till direktiv 76/114/EEG
- 9.17.4.1 Förklaring av tecknen i andra delen och, i tillämpliga fall, tredje delen, som används för att uppfylla kraven i avsnitt 5.3 i ISO-standard 3779-1983:
- 9.17.4.2 Om tecken i andra delen används för att uppfylla kraven i avsnitt 5.4 i ISO-standard 3779-1983 skall dessa tecken anges:
- 9.18 Radioavstörning
- 9.18.1 Beskrivning och ritningar/foton av utformningen av och förekommande material i den del av karosseriet som utgör motorrummet och de delar av passagerarutrymmet som gränsar till motorrummet:
- 9.18.2 Ritningar eller foton som visar hur de metallkomponenter som inryms i motorrummet är placerade (t.ex. värmeutrustning, reservhjul, luftfilter, styrväxel osv.):
- 9.18.3 Tabell för och ritningar av avstörningsutrustningen:
- 9.18.4 Uppgifter om det nominella värdet för likströmsresistanserna och, när det gäller resistiva tändkablar, om deras nominella resistans per meter:
- 9.19 Sidoskydd (direktiv 89/297/EEG)
- 9.19.0 Medföljer: ja/nej/ofullständigt <sup>(1)</sup>
- 9.19.1 Ritning av de fordonsdelar som har betydelse för sidoskyddet, dvs. ritningar av fordonets chassi med axelns/axlarnas position och montering, ritningar av hoppassningarna och/eller sidoskyddsanordningen (sidoskyddsanordningarna). Om sidoskydd finns utan sidoskyddsanordning(ar), skall ritningen tydligt visa att de erforderliga måtten är uppfyllda:
- 9.19.2 I fråga om sidoskyddsanordning(ar) ges en fullständig beskrivning och/eller ritning av anordningen (anordningarna) (med monteringar och hoppassningar), eller komponenternas EG-typgodkännandenummer:
- 9.20 Stänkskyddssystem (direktiv 91/226/EEG)
- 9.20.0 Medföljer: ja/nej/ofullständigt <sup>(1)</sup>
- 9.20.1 Kortfattad beskrivning av fordonet med avseende på stänkskyddssystemet och de ingående beståndsdelarna:

- 9.20.2 Detaljerade ritningar av stänkskyddssystemet och dess position i fordonet som visar de mått som anges i figurerna 1–7 i bilaga III till direktiv 91/226/EEG och med beaktande av extrema däck-/hjul kombinationer:
- 9.20.3 Godkännandenummer för stänkskyddsanordningar (i förekommande fall):
- 9.21 Sidokollisionsskydd (direktiv 96/27/EG)
- 9.21.1 En detaljerad beskrivning med fotografier och/eller ritningar av fordonstypen vad gäller konstruktion, mått, utformning och materialsammansättning, sidoväggar i passagerarutrymmet (yttre och inre) och eventuellt med uppgifter om skyddssystemet:
- 9.22 Främre underkörningsskydd
- 9.22.1 Ritning av de delar av fordonet som är av betydelse för det främre underkörningsskyddet, t.ex. ritning av fordonet och/eller chassit som visar det främre underkörningsskyddets placering och montering. Om underkörningsskyddet inte är en separat anordning skall det klart framgå av ritningen att dess mått uppfyller kraven:
- 9.22.2 Om det främre underkörningsskyddet är en separat anordning skall en fullständig beskrivning och/eller ritning lämnas (även av montering och beslag) eller, om det godkänts som separat teknisk enhet, EG-typgodkännandenummer:
- 9.23 Fotgängarskydd
- 9.23.1 En detaljerad beskrivning skall tillhandahållas med fotografier och/eller ritningar av fordonet vad gäller konstruktion, mått, relevanta referenslinjer och materialsammansättning i fråga om fordonets front (inre och yttre). Denna beskrivning bör innehålla detaljerade uppgifter om eventuella aktiva skyddssystem som installerats.
10. BELYSNING OCH LJUSSIGNALANORDNINGAR
- 10.1 Tabell över samtliga anordningar: antal, fabrikat, typgodkännandemärkning, helljusstrålkastarnas högsta ljusstyrka, färg, kontrollampa:
- 10.2 Ritning som visar belysningens och ljussignalanordningarnas placering:
- 10.3 Följande upplysningar skall lämnas (i text- eller diagramform) för samtliga lyktor och reflexanordningar som anges i direktiv 76/756/EEG (efter ändring):
- 10.3.1 Ritning av vilken den lysande ytans storlek framgår:
- 10.3.2 Använd metod för att definiera den synliga ytan (stycke 2.10 i de dokument som anges i bilaga II till direktiv 76/756/EEG, punkt 1):
- 10.3.3 Referensaxel och referenscentrum:
- 10.3.4 Funktionssätt för indirekt belysning:
- 10.3.5 Särskilda bestämmelser om montering och ledningar:
- 10.4 Halvljusstrålkastare: grundinställning enligt stycke 6.2.6.1 i de dokument som anges i bilaga II till direktiv 76/756/EEG, punkt 1:
- 10.4.1 Värde för grundinställningen:
- 10.4.2 Plats där detta värde anges:
- 10.4.3 Beskrivning/ritning <sup>(1)</sup> och typ av anordning för nivåreglering av strålkastarna (t.ex. automatiska, stegvis, manuellt reglerbara, steglöst manuellt reglerbara): ...
- 10.4.4 Manöverorgan: ...
- 10.4.5 Referensmärkning: ...
- 10.4.6 Märkning som anger lastförhållandena: ...
- } Gäller endast fordon som är utrustade med en anordning för nivåreglering av strålkastarna

- 10.5 Kortfattad beskrivning av elektriska/elektroniska komponenter med undantag för lampor (i förekommande fall):
11. KOPPLINGAR MELLAN DRAGFORDON OCH SLÄPVAGNAR OCH PÅHÅNGSVAGNAR
- 11.1 Klass och typ på den/de kopplingsanordning (kopplingsanordningar) som är monterade eller skall monteras:
- 11.2 De karakteristiska värdena D, U, S, och V för den kopplingsanordning som monterats eller minimivärdena för de karakteristiska värdena D, U, S och V för den kopplingsanordning som får monteras: ... daN
- 11.3 Instruktioner för infästning av kopplingstyp till fordonet och foton eller ritningar av fästpunkterna på fordonet som ges av tillverkaren. Ytterligare information, om användningen av kopplingstypen är begränsad till vissa varianter eller versioner av fordonstypen:
- 11.4 Upplysningar om utrustning med särskilda bogseringskrokar eller monteringsplåtar:
- 11.5 EG-typgodkännandenummer:
12. ÖVRIGT
- 12.1 Ljudsignalanordning(ar):
- 12.1.1 Läge, monteringsätt, placering och orientering av anordningen med måttuppgifter:
- 12.1.2 Antal anordningar:
- 12.1.3 EG-typgodkännandenummer:
- 12.1.4 Elektriskt/pneumatiskt (<sup>1</sup>) kretsloppsdiagram:
- 12.1.5 Märkspänning eller nominellt tryck:
- 12.1.6 Ritning av monteringsanordningen:
- 12.2 Anordningar som förhindrar otillbörlig användning av fordonet:
- 12.2.1 Stölskydd
- 12.2.1.1 Detaljerad beskrivning av fordonstypen med avseende på anordning och utformning av det manöverorgan eller den enhet som stölskyddet påverkar:
- 12.2.1.2 Ritningar av stölskyddet och dess montering i fordonet:
- 12.2.1.3 Teknisk beskrivning av utrustningen:
- 12.2.1.4 Uppgifter om använda låskombinationer:
- 12.2.1.5 Startspärr
- 12.2.1.5.1 EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 12.2.1.5.2 För ännu inte godkända startspärrar
- 12.2.1.5.2.1 En detaljerad teknisk beskrivning av startspärren och åtgärder mot ofrivillig aktivering:
- 12.2.1.5.2.2 Angivande av hur startspärren fungerar:
- 12.2.1.5.2.3 Antal utbytbara koder, i tillämpliga fall:
- 12.2.2 Larmsystem, i förekommande fall:
- 12.2.2.1 EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:

- 12.2.2.2 För larmsystem som ännu inte är godkända
- 12.2.2.2.1 En detaljerad beskrivning av larmsystemet och de delar av fordonet som har anknypning till det installerade larmsystemet:
- 12.2.2.2.2 En förteckning över de viktigaste komponenterna i larmsystemet:
- 12.2.3 En kortfattad beskrivning över elektriska/elektroniska komponenter (i förekommande fall):
- 12.3 Draganordning(ar)
- 12.3.1 Framtill: krok/ögla/annat <sup>(1)</sup>
- 12.3.2 Baktill: krok/ögla/annat/ingen <sup>(1)</sup>
- 12.3.3 Ritning eller foto av chassit/karosseridelen som visar draganordningens (draganordningarnas) placering, konstruktion och montering:
- 12.4 Uppgifter om eventuella anordningar oberoende av motorn som är avsedda att påverka bränsleförbrukningen (om dessa inte omfattas av annan rubrik):
- 12.5 Uppgifter om eventuella anordningar oberoende av motorn som är avsedda att dämpa ljudnivån (om dessa inte omfattas av annan rubrik):
- 12.6 Farthållare (direktiv 92/24/EG)
- 12.6.1 Tillverkare:
- 12.6.2 Typ(er):
- 12.6.3 EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 12.6.4 Hastighetsgräns eller hastighetsnivåer som farthållaren kan ställas in på: ... km/tim
- 12.7 Tabell över installation och användning av radiosändare i fordonet/fordonen i förekommande fall:

frekvensband (Hz)	maximal uteffekt (W)	antennens läge i fordonet, särskilda villkor för installation och/eller användning

Den som ansöker om typgodkännande skall även, i förekommande fall, tillhandahålla följande:

#### Tillägg 1

En förteckning (med fabrikat och typ[er]) över alla elektriska och/eller elektroniska komponenter som omfattas av detta direktiv (se punkterna 2.1.9 och 2.1.10 i direktiv 2004/104/EG) och som inte förtecknats tidigare.

#### Tillägg 2

Schema eller ritning över den allmänna installationen av elektriska och/eller elektroniska komponenter (som omfattas av direktiv 2004/104/EG) samt den allmänna dragningen av ledningar.

#### Tillägg 3

Beskrivning av fordon som valts som representativt för sin fordonstyp

Karossutförande:

Vänster- eller högerstyrd:

Hjulbas:

#### Tillägg 4

Relevanta provningsrapporter tillhandahållna av tillverkaren eller av godkända/erkända laboratorier för att upprätta typgodkännandeintyg.

- 12.7.1 Fordon utrustat med en kortdistansradarutrustning i frekvensbandet 24 GHz: ja/nej (stryk det som inte är tillämpligt)
- 12.7.2 Fordon utrustat med en kortdistansradarutrustning i frekvensbandet 79 GHz: ja/nej (stryk det som inte är tillämpligt).
13. SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR FORDON SOM ANVÄNDS FÖR PERSONBEFORDRAN MED MER ÄN ÅTTA SÄTEN UTÖVER FÖRARSÄTET
- 13.1 Fordonsklass (Klass I, Klass II, Klass III, Klass A, Klass B):
- 13.1.1 EG-typgodkännandenummer för kaross som godkänts som separat teknisk enhet: ...
- 13.1.2 Typer av chassin på vilka EG-typgodkända karosser kan monteras (tillverkare och typ av ej färdigbyggt fordon):
- 13.2 Passagerarutrymme ( $m^2$ )
- 13.2.1 Totalt ( $S_0$ ):
- 13.2.2 Övre våningen ( $S_{0a}$ ) <sup>(1)</sup>:
- 13.2.3 Nedre våningen ( $S_{0b}$ ) <sup>(1)</sup>:
- 13.2.4 För ståplatspassagerare ( $S_1$ ):
- 13.3 Antal passagerare (sittplats och ståplats):
- 13.3.1 Totalt ( $N$ ):
- 13.3.2 Övre våningen ( $N_a$ ) <sup>(1)</sup>:
- 13.3.3 Nedre våningen ( $N_b$ ) <sup>(1)</sup>:
- 13.4 Antal sittplatspassagerare:
- 13.4.1 Totalt ( $A$ ):
- 13.4.2 Övre våningen ( $A_a$ ) <sup>(1)</sup>:
- 13.4.3 Nedre våningen ( $A_b$ ) <sup>(1)</sup>:
- 13.5 Antal på- och avstigningsdörrar:
- 13.6 Antal nödutgångar (dörrar, fönster, utrymningsluckor, förbindelsetrappor och halvtrappor):
- 13.6.1 Totalt:
- 13.6.2 Övre våningen <sup>(1)</sup>:
- 13.6.3 Nedre våningen <sup>(1)</sup>:
- 13.7 Bagageutrymmenas volym ( $m^3$ ):
- 13.8 Takyta för transport av bagage ( $m^2$ ):
- 13.9 Tekniska anordningar som underlättar påstigning (t.ex. ramp, hissplattform, nigningssystem), om sådana är monterade:

- 13.10 Karosseristommens hållfasthet:
  - 13.10.1 EG-typgodkännandenummer, om det finns att tillgå:
  - 13.10.2 För ännu ej godkända karosseristommar
    - 13.10.2.1 Detaljerad beskrivning av fordonstypens karosseristomme med mått, konfiguration och materialsammansättning samt av monteringen på chassiramen:
    - 13.10.2.2 Ritningar på fordonet och de delar av inredningen som har inverkan på karosseristommens hållfasthet eller på överlevnadsutrymmet:
    - 13.10.2.3 Tyngdpunktens läge för fordonet i körklart skick i längsgående, tvärgående och vertikal riktning:
    - 13.10.2.4 Maximalt avstånd mellan mittlinjerna för de yttre passagerarsätena:
  - 13.11 Följande punkter i direktiv [...]/.../EG] skall genomföras och visas för denna tekniska enhet:
- 14. SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR FORDON SOM ÄR AVSEDDA FÖR TRANSPORT AV FARLIGT GODS (direktiv 98/91/EG)
  - 14.1 Elektrisk utrustning i enlighet med direktiv 94/55/EG
    - 14.1.1 Skydd mot överhettning av elledningar:
    - 14.1.2 Typ av strömbrytare:
    - 14.1.3 Typ och manövrering av batteriets huvudströmbrytare:
    - 14.1.4 Beskrivning av och placering av färdskrivarens säkerhetsspärr:
    - 14.1.5 Beskrivning av permanent strömsatta installationer. Ange vilken EN-norm som används:
    - 14.1.6 Uppbyggnad och skydd av elektriska installationer som är placerade bakom förarhytten:
  - 14.2 Förebyggande av brandrisker
    - 14.2.1 Typ av icke-lättantändligt material i förarhytten:
    - 14.2.2 Typ av värmesköld bakom förarhytten (i tillämpliga fall):
    - 14.2.3 Motorns placering och dess värmeskydd:
    - 14.2.4 Avgassystemets placering och dess värmeskydd:
    - 14.2.5 Typ och utförande av hjälpbromssystemets värmeskydd:
    - 14.2.6 Typ, utförande och placering av förbränningsvärmare:
  - 14.3 Eventuella särskilda krav på karossen i enlighet med direktiv 94/55/EG
    - 14.3.1 Beskrivning av åtgärder för att uppfylla kraven för fordon i kategorierna EX/II och EX/III:
    - 14.3.2 När det gäller fordon i kategori EX/III, motståndskraft mot hetta utifrån:

**Förklaringar**

- (\*) Ange högsta och lägsta värde för varje variant.
- (\*\*) I punkterna 1.1.3 och 1.1.4 i bilaga III till direktiv 77/541/EEG finns information om vilka symboler och märkningar som kan användas. Om det rör sig om bilbälten av S-typ, ange vilken typ/vilka typer det handlar om.
- (\*\*\*) Information om komponenterna behöver inte anges här om informationen finns i installationens godkännandeintyg.
- (†) Fordon som kan drivas med både bensin och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften endast skall användas i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.
- (†††) Gäller endast för terränggående fordon.
- (#) Anges på ett sådant sätt att det faktiska värdet blir tydligt för varje teknisk konfiguration av fordonstypen.
- (<sup>1</sup>) Stryk vad som inte är tillämpligt (i vissa fall behöver ingenting strykas när mer än en post är tillämplig).
- (<sup>2</sup>) Ange tolerans.
- (<sup>a</sup>) Komponenter som är typgodkända behöver inte beskrivas, förutsatt att hänvisning lämnas till godkännandet. På samma sätt behöver komponenter inte beskrivas om deras konstruktion klart framgår av bifogade scheman eller skisser. I varje rubrik, där foton eller ritningar skall bifogas, skall samtliga bilagenummer anges för motsvarande bifogade dokument.
- (<sup>b</sup>) Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).
- (<sup>c</sup>) Klassificerade enligt definitionerna i bilaga II, avsnitt A.
- (<sup>d</sup>) Om möjligt med Euronorm-benämning. I annat fall lämnas följande upplysningar:
- Materialbeskrivning.
  - Sträckgräns.
  - Högsta dragpåkning.
  - Förlängning (i %).
  - Brinell-hårdhet.
- (<sup>e</sup>) När det finns ett utförande med normal hytt och ett utförande med sovhytt, skall mått och vikter anges för båda.
- (<sup>f</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.4.
- (<sup>g</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.19.2.
- (<sup>h</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.20.
- (<sup>i</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.5.
- (<sup>j</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.1 och för andra fordon än de i kategori M<sub>1</sub>: Direktiv 97/27/EG, bilaga I, punkt 2.4.1.
- (<sup>k</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.2 och för andra fordon än de i kategori M<sub>1</sub>: Direktiv 97/27/EG, bilaga I, punkt 2.4.2.
- (<sup>l</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.3 och för andra fordon än de i kategori M<sub>1</sub>: Direktiv 97/27/EG, bilaga I, punkt 2.4.3.



- (<sup>m</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.6.
- (<sup>n</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.7.
- (<sup>na</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.10.
- (<sup>nb</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.11.
- (<sup>nc</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.9.
- (<sup>nd</sup>) ISO-standard 612:1978, term nr 6.18.1.
- (<sup>o</sup>) Förarens vikt och, i förekommande fall, besättningsmedlemmens är fastställd till 75 kg (indelad i 68 kg förarpassagerarvikt och 7 kg bagagevikt enligt ISO standard 2416:1992), bränsletanken är fylld till 90 % och övriga vätskesystem (utom de för spillvatten) till 100 % av den kapacitet som anges av tillverkaren.
- (<sup>p</sup>) "Kopplingsöverhänget" är det horisontella avståndet mellan kopplingen för släpkärror och bakaxelns/bakaxlarnas mittpunkt.
- (<sup>q</sup>) I fråga om icke-konventionella motorer och system, skall uppgifter som motsvarar dem som det hänvisas till här lämnas av tillverkaren.
- (<sup>r</sup>) Denna siffra skall avrundas till närmaste tiondels millimeter.
- (<sup>s</sup>) Detta värde måste beräknas med ( $\pi = 3,1416$ ) och därefter avrundas till närmaste  $\text{cm}^3$ .
- (<sup>t</sup>) Fastställd i enlighet med kraven i direktiv 80/1269/EEG.
- (<sup>u</sup>) Fastställd i enlighet med kraven i direktiv 80/1268/EEG.
- (<sup>v</sup>) De angivna uppgifterna skall ges för alla föreslagna varianter.
- (<sup>w</sup>) En tolerans på 5 % är tillåten.
- (<sup>x</sup>) Med "R-point" eller "sätets referenspunkt" avses en punkt som fordonstillverkaren definierat för varje sätesposition och som fastställts med beaktande av det tredimensionella referenssystemet i bilaga III till direktiv 77/649/EEG.
- (<sup>y</sup>) För släpvagnar eller påhängsvagnar, och för fordon som är kopplade till en släpvagn eller påhängsvagn, som utövar ett betydande vertikalt tryck på kopplingsenheten eller vändskivan. Detta tryck, som skall divideras med standardvärdet för tyngdaccelerationen, är medräknat i den maximala tekniskt tillåtna massan.
- (<sup>z</sup>) Med "frambyggd" menas ett byggnadssätt där mer än halva motorns längd ligger bakom nedre vindrutekantens främsta punkt och rattnavet i den främre fjärdedelen av fordonets längd.
-

## BILAGA II

**Definition av fordonskategorier och fordonstyper**

## A. DEFINITION AV FORDONSKATEGORI

Fordonskategorierna definieras enligt följande klassificering: (Med "högsta vikt" i nedanstående definitioner avses "högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last" enligt specifikationen i punkt 2.8 i bilaga I.)

1. Kategori M: Motorfordon med minst fyra hjul, konstruerade och byggda för persontransport.  
Kategori M<sub>1</sub>: Fordon, konstruerade och byggda för persontransport, med högst åtta säten utöver förarsätet.  
Kategori M<sub>2</sub>: Fordon, konstruerade och byggda för persontransport, med mer än åtta säten utöver förarsätet och en högsta vikt som inte överstiger 5 ton.  
Kategori M<sub>3</sub>: Fordon, konstruerade och byggda för persontransport, med mer än åtta säten utöver förarsätet och en högsta vikt som överstiger 5 ton.

Karosserityper och kodifieringar som hänför sig till fordon i kategori M anges i punkt 1 i del C i denna bilaga (fordon i kategori M<sub>1</sub>) och i punkt 2 (fordon i kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>) och skall användas för det ändamål som anges i den delen.

2. Kategori N: Motorfordon med minst fyra hjul, konstruerade och byggda för varutransport.  
Kategori N<sub>1</sub>: Fordon, konstruerade och byggda för varutransport, med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton.  
Kategori N<sub>2</sub>: Fordon, konstruerade och byggda för varutransport, med en högsta vikt som överstiger 3,5, men inte 12 ton.  
Kategori N<sub>3</sub>: Fordon, konstruerade och byggda för varutransport, med en högsta vikt som överstiger 12 ton.

För dragfordon som utformats för att sammankopplas med en påhängsvagn eller släpkärria skall den vikt som ligger till grund för klassificeringen vara dragfordonets vikt i körklart skick plus den vikt som motsvarar den största statiska vertikala belastning som påhängsvagnen eller släpkärria överför till dragfordonet samt, i tillämpliga fall, den högsta vikten av dragfordonets egen last.

Karosserityper och kodifieringar som hänför sig till fordon i kategori N anges i punkt 3 i del C i denna bilaga och skall användas för det ändamål som anges i den delen.

3. Kategori O: Släpvagnar (inkl. påhängsvagnar).  
Kategori O<sub>1</sub>: Släpvagnar med en högsta vikt som inte överstiger 0,75 ton.  
Kategori O<sub>2</sub>: Släpvagnar med en högsta vikt som överstiger 0,75, men inte 3,5 ton.  
Kategori O<sub>3</sub>: Släpvagnar med en högsta vikt som överstiger 3,5, men inte 10 ton.  
Kategori O<sub>4</sub>: Släpvagnar med en högsta vikt som överstiger 10 ton.

För påhängsvagnar och släpkärror skall den vikt som ligger till grund för klassificeringen vara den statiska vertikala belastning som påhängsvagnens eller släpkärrans axel/axlar överför till marken då den kopplas till dragfordonet med maximal last.

Karosserityper och kodifieringar som hänför sig till fordon i kategori O anges i punkt 4 i del C i denna bilaga och skall användas för det ändamål som anges i den delen.

4. Terränggående fordon (symbol G)
  - 4.1 Fordon i kategori N<sub>1</sub> med en högsta vikt på två ton och fordon i kategori M<sub>1</sub> skall anses som terränggående fordon om de har
    - minst en framaxel och minst en bakaxel som konstruerats för samtidig drivning, inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel,

- minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion och kan köras uppför en 30-procentig lutning som beräknats för enskilt fordon.

Dessutom måste de uppfylla minst fem av följande sex krav:

- Framre infallsvinkeln måste vara minst 25°.
- Bakre infallsvinkeln måste vara minst 20°.
- Rampvinkeln måste vara minst 20°.
- Markfrigången under framaxeln måste vara minst 180 mm.
- Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 180 mm.
- Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 200 mm.

4.2 Fordon i kategori  $N_1$  med en högsta vikt på mer än två ton och fordon i kategorierna  $N_2$ ,  $M_2$  och  $M_3$  med en högsta vikt på tolv ton skall anses som terränggående fordon, om alla hjulen är konstruerade för samtidig drivning – inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel – eller om följande tre krav uppfylls:

- Minst en framaxel och minst en bakaxel är konstruerade för samtidig drivning, inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel.
- Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion.
- De kan köras uppför en 25-procentig lutning som beräknats för enskilt fordon.

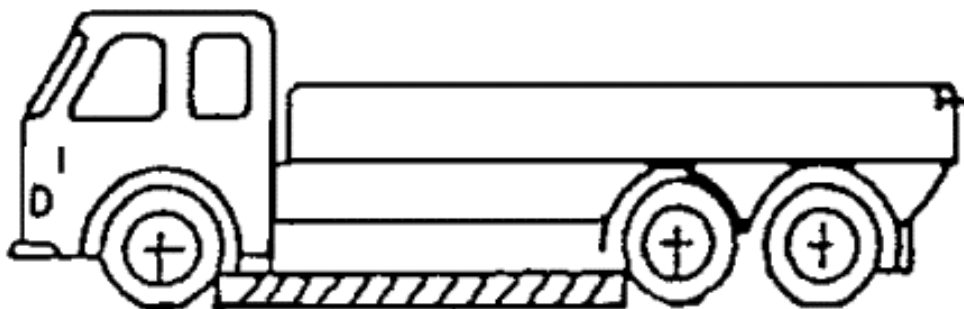
4.3 Fordon i kategori  $M_3$  med en högsta vikt på mer än tolv ton eller fordon i kategori  $N_3$  skall anses som terränggående fordon om hjulen är konstruerade för samtidig drivning, inbegripet fordon som medger urkoppling av drivningen till en axel, eller om följande krav uppfylls:

- Minst hälften av hjulen drivs.
- Det finns minst en differentialspärr eller minst en anordning med likartad funktion.
- De kan köras uppför en 25-procentig lutning som beräknats för enskilt fordon.
- Minst fyra av följande sex krav uppfylls:
  - Framre infallsvinkeln måste vara minst 25°.
  - Bakre infallsvinkeln måste vara minst 25°.
  - Rampvinkeln måste vara minst 25°.
  - Markfrigången under framaxeln måste vara minst 250 mm.
  - Markfrigången mellan axlarna måste vara minst 300 mm.
  - Markfrigången under bakaxeln måste vara minst 250 mm.

4.4 Belastnings- och kontrollvillkor.

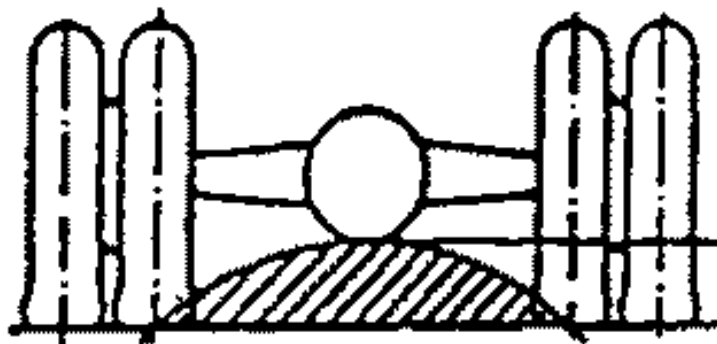
4.4.1 Fordon i kategori  $N_1$  med en högsta vikt på två ton och fordon i kategori  $M_1$  måste vara i körklart skick, dvs. försedda med kylvätska, smörjmedel, bränsle, verktyg, reservhjul och förare (se fotnot (°) i bilaga I).

- 4.4.2 Andra motorfordon än de som anges i punkt 4.4.1 måste vara lastade med den högsta tekniskt tillåtna vikten enligt tillverkarens uppgift.
- 4.4.3 Förmågan att klara angivna uppförslutningar (25 % och 30 %) kontrolleras genom en enkel beräkning. I undantagsfall får dock det tekniska organet begära att ett fordon av den aktuella typen tillhandahålls för en verklig provning.
- 4.4.4 Vid mätning av främre och bakre infallsvinklarna och rampvinkeln skall hänsyn inte tas till underkörningsskydd.
- 4.5 Definitioner och skisser av markfrigången. (Se fotnoterna <sup>(*a*)</sup>, <sup>(*b*)</sup> och <sup>(*c*)</sup> i bilaga I för definition av främre och bakre infallsvinklarna samt rampvinkeln).
- 4.5.1 Med "markfrigång mellan axlarna" avses det kortaste avståndet mellan markplanet och den lägsta fasta punkten på fordonet. Fleraxlade boggier anses som en enda axel.



- 4.5.2 Med "markfrigång under en axel" avses avståndet från markplanet till den högsta punkten på en cirkelbåge som går genom centrum av hjulens däckavtryck på samma axel (de inre hjulen för axlar med tvillingmonterade hjul) och vidrör den lägsta fasta punkten på fordonet mellan hjulen.

Ingen fast fordonsdel får sträcka sig in i det skuggade området enligt skissen. I tillämpliga fall anges markfrigången för flera axlar i placeringsordning, t.ex. 280/250/250.



#### 4.6 Kombinerad beteckning

Symbolen "G" skall kombineras med symbolen "M" eller "N". Till exempel skall ett fordon i kategori  $N_1$  som lämpar sig för att användas i terräng betecknas  $N_1G$ .

5. Fordon avsedda för särskilda ändamål: Ett fordon avsett för utförande av uppgifter som kräver särskilda karosseriarangemang eller särskild utrustning. Denna kategori skall inbegripa rullstolsanpassade fordon.

- 5.1 Campingbil: Ett fordon i kategori M avsett för ett särskilt ändamål konstruerat med boendemöjligheter vilket omfattar minst följande utrustning

- sittplatser och bord,
- sittplatser som kan göras om till sovplatser,

- matlagningsmöjligheter, och
- lagringsmöjligheter.

Denna utrustning skall vara ordentligt fastsatt i väggar, golv eller tak. Bordet kan dock vara konstruerat så att det lätt går att flytta.

- 5.2 *Bepansrade fordon*: fordon avsedda för skydd av de personer eller varor som transporteras och som uppfyller krav på skottsäker pansarplåt.
- 5.3 *Ambulanser*: motorfordon i kategori M avsedda för transport av sjuka eller sårade och med särskild utrustning för detta ändamål.
- 5.4 *Likbilar*: Motorfordon i kategori M avsedda för transport av avlidna och som har särskild utrustning för detta ändamål.
- 5.5 *Rullstolsanpassade fordon*: Fordon i kategori M<sub>1</sub> som särskilt tillverkats eller konverterats för att ha plats för en eller flera rullstolsburna personer som färdas sittande i sin rullstol/sina rullstolar.
- 5.6 *Husvagnar*: Se ISO-standard 3833:1977, term nr 3.2.1.3.
- 5.7 *Mobilkranar*: Ett specialfordon i kategori N<sub>3</sub>, som inte är utrustat för godstransporter, försett med en kran vars lyftmoment är minst 400 kNm.
- 5.8 *Andra fordon avsedda för särskilda ändamål*: Fordon enligt definitionen i punkt 5 ovan med undantag för de fordon som nämns i punkterna 5.1–5.6.

Kodifieringar som hänför sig till "fordon avsedda för särskilda ändamål" definieras i punkt 5 i del C i denna bilaga och skall användas för det ändamål som anges i den delen.

## B. DEFINITION AV FORDONSTYP

### 1. Inom kategori M<sub>1</sub> avses med

*fordonstyp*: fordon som åtminstone i följande väsentliga avseenden inte skiljer sig från varandra:

- tillverkare,
- tillverkarens typbeteckning,
- väsentliga konstruktions- och formgivningsaspekter:
  - chassi/bottenplatta (gäller uppenbara och grundläggande skillnader),
  - motor (förbränningsmotor/el/hybrid).

Med *variant* av en fordonstyp avses fordon av samma typ som inte skiljer sig åt i åtminstone följande väsentliga avseenden:

- karosseriform (t.ex. sedan, halvkombi, kupé, cabriolet, stationsvagn, fordon avsett för flera ändamål),
- motor:
  - funktionssätt (enligt punkt 3.2.1.1 i bilaga III),
  - antal cylindrar och cylinderarrangemang,
  - effektskillnader på över 30 % (högsta effekt mer än 1,3 × lägsta),
  - skillnader i slagvolym på mer än 20 % (största slagvolym mer än 1,2 × minsta),

- drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar),
- styraxlar (antal och placering).

Med *version* av en variant avses fordon som bygger på kombinationer som framgår av informationsmaterialet i enlighet med i bilaga VIII.

Flera alternativ av följande parametrar för en och samma version får inte kombineras:

- högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last,
- slagvolym,
- högsta nettomotoreffekt,
- typ av växellåda och antal växlar,
- maximalt antal sittplatser enligt definitionen i bilaga II C.

2. Inom kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub> avses med

*fordonstyp*: fordon som åtminstone i följande väsentliga avseenden inte skiljer sig från varandra:

- tillverkare,
- tillverkarens typbeteckning,
- kategori,
- väsentliga konstruktions- och formgivningsaspekter:
  - chassi/självbärande kaross, envåningsbuss/tvåvåningsbuss, oledad/ledad (gäller uppenbara och grundläggande skillnader),
  - antal axlar,
  - motor (förbränningsmotor/el/hybrid).

Med *variant* av en fordonstyp avses fordon av samma typ som inte skiljer sig åt i åtminstone följande väsentliga avseenden:

- klass enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet <sup>(1)</sup> (gäller endast färdigbyggda fordon),
- i vilken etapp fordonet befinner sig (t.ex. färdigbyggt/ej färdigbyggt),
- motor:
  - funktionssätt (enligt punkt 3.2.1.1 i bilaga III),
  - antal cylindrar och cylinderarrangemang,
  - effektskillnader på över 50 % (högsta effekt mer än 1,5 × lägsta),
  - skillnader i slagvolym på mer än 50 % (största slagvolym mer än 1,5 × minsta),
  - placering (frontmonterad, mittmonterad, svansmotor),

<sup>(1)</sup> EGT L 42, 13.2.2002, s. 1.

- skillnader i högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last på mer än 20 % (högsta vikt mer än  $1,2 \times$  lägsta),
- drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar),
- styraxlar (antal och placering).

Med *version* av en variant avses fordon som bygger på kombinationer som framgår av informationsmaterialet i enlighet med i bilaga VIII.

3. Inom kategorierna  $N_1$ ,  $N_2$  och  $N_3$  avses med

*fordonstyp*: fordon som åtminstone i följande väsentliga avseenden inte skiljer sig från varandra:

- tillverkare,
- tillverkarens typbeteckning,
- kategori,
- väsentliga konstruktions- och formgivningsaspekter:
  - chassi/bottenplatta (gäller uppenbara och grundläggande skillnader),
  - antal axlar,
  - motor (förbränningsmotor/el/hybrid).

Med *variant* av en fordonstyp avses fordon av samma typ som inte skiljer sig åt i åtminstone följande väsentliga avseenden:

- typ av kaross (t.ex. flakbil/tippfordon/tankfordon/dragfordon för påhängsvagn) (gäller endast färdigbyggda fordon),
- i vilken etapp fordonet befinner sig (t.ex. färdigbyggt/ej färdigbyggt),
- motor:
  - funktionssätt (enligt punkt 3.2.1.1 i bilaga III),
  - antal cylindrar och cylinderarrangemang,
  - effektskillnader på över 50 % (högsta effekt mer än  $1,5 \times$  lägsta),
  - skillnader i slagvolym på mer än 50 % (största slagvolym mer än  $1,5 \times$  minsta),
- skillnader i högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last på mer än 20 % (högsta vikt mer än  $1,2 \times$  lägsta),
- drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar),
- styraxlar (antal och placering).

Med *version* av en variant avses fordon som bygger på kombinationer som framgår av informationsmaterialet i enlighet med i bilaga VIII.

4. Inom kategori O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub> avses med

*fordonstyp*: fordon som åtminstone i följande väsentliga avseenden inte skiljer sig från varandra:

- tillverkare,
- tillverkarens typbeteckning,
- kategori,
- väsentliga konstruktions- och formgivningsaspekter:
  - chassi/bottenplatta (uppenbara och grundläggande skillnader),
  - antal axlar,
  - släpvagn/påhängsvagn/släpkärra,
  - typ av bromssystem (t.ex. obromsat/påskjutsbroms/servo).

Med *variant* av en fordonstyp avses fordon av samma typ som inte skiljer sig åt i åtminstone följande väsentliga avseenden:

- i vilken etapp fordonet befinner sig (t.ex. färdigbyggt/ej färdigbyggt),
- karosseriform (t.ex. husvagn/flakbil/tankfordon) (gäller endast färdigbyggda/avslutade fordon),
- skillnader i högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last på mer än 20 % (högsta vikt mer än 1,2 × lägsta),
- styraxlar (antal och placering).

Med *version* av en variant avses fordon som bygger på kombinationer som framgår av informationsmaterialet.

5. Följande gäller alla kategorier:

En fullständig identifiering av fordonet som uteslutande bygger på typ-, variant- och versionsbeteckningarna skall överensstämma med en exakt enhetlig definition av samtliga tekniska egenskaper som krävs för att fordonet skall få tas i bruk.

#### C. DEFINITION AV TYP AV KAROSSERI (endast för färdigbyggda/avslutade fordon)

Typ av karosseri i bilaga I, bilaga III, del I, punkt 9.1 och i bilaga IX, punkt 37 skall anges med följande kodifiering:

##### 1. Personbilar (M<sub>1</sub>)

AA Sedan	ISO-standard 3833:1977, term nr 3.1.1.1, även inklusive fordon med mer än fyra sidorutor.
AB Halvkombi	Sedan (AA) med halvkombibaklucka.
AC Stationsvagn	ISO-standard 3833:1977, term nr 3.1.1.4 (kombi)
AD Kupé	ISO-standard 3833:1977, term nr 3.1.1.5
AE Cabriolet	ISO-standard 3833:1977, term nr 3.1.1.6



AF Fordon avsett för flera ändamål (multi-purpose vehicle)

Annat motorfordon än de som avses i AA-AE avsett att frakta personer och deras bagage eller tillhörigheter i samma utrymme. Om ett sådant fordon uppfyller följande båda villkor anses det dock inte vara ett fordon i kategori M<sub>1</sub>:

- i) Antalet sittplatser, förutom förarplatsen, är högst 6.

En "sittplats" skall anses finnas om fordonet har "åtkomliga" sätesförankringar.

"Åtkomliga" skall syfta på de sätesförankringar som kan användas. För att förhindra sätesförankringar från att vara "åtkomliga" skall tillverkaren fysiskt förhindra deras användning, t.ex. genom att svetsa fast täckplåtar eller genom att montera någon annan typ av permanent anordning som inte kan avlägsnas med användning av normalt tillgängliga verktyg, och

- ii)  $P - (M + N \times 68) > N \times 68$

där:

P = högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last i kg

M = vikt i kg i körklart skick

N = antal sittplatser förutom förarplatsen

Detta anses inte vara ett fordon i kategori M<sub>1</sub>

2. Motorfordon i kategori M<sub>2</sub> or M<sub>3</sub>

*Fordon i klass I (se direktiv 2001/85/EG)*

CA	Envåningsbuss
CB	Tvåvåningsbuss
CC	Ledad envåningsbuss
CD	Ledad tvåvåningsbuss
CE	Envånings låggolvsbuss
CF	Tvåvånings låggolvsbuss
CG	Ledad envånings låggolvsbuss
CH	Ledad tvåvånings låggolvsbuss

*Fordon i klass II (se direktiv 2001/85/EG)*

CI	Envåningsbuss
CJ	Tvåvåningsbuss
CK	Ledad envåningsbuss
CL	Ledad tvåvåningsbuss
CM	Envånings låggolvsbuss
CN	Tvåvånings låggolvsbuss
CO	Ledad envånings låggolvsbuss
CP	Ledad tvåvånings låggolvsbuss

*Fordon i klass III (se direktiv 2001/85/EG)*

CQ	Envåningsbuss
CR	Tvåvåningsbuss
CS	Ledad envåningsbuss
CT	Ledad tvåvåningsbuss

*Fordon i klass A (se direktiv 2001/85/EG)*

CU	Envåningsbuss
CV	Envånings låggolvsbuss

Fordon i klass B (se direktiv 2001/85/EG)

CW Envåningsbuss

3. Motorfordon i kategori N

BA	Lastbil	Se punkt 2.1.1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG av den 22 juli 1997 om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (!).
BB	Skåpbil	Lastbil med hytten integrerad i karossen.
BC	Dragfordon för påhängsvagn	Se punkt 2.1.1 i bilaga I till direktiv 97/27/EG.
BD	Dragfordon för släpvagn	Se punkt 2.1.1 i bilaga I till direktiv 97/27/EG.

— Om ett fordon i klass BB med en högsta tekniskt tillåten vikt på 3 500 kg:

— har mer än 6 sittplatser förutom förarplatsen

eller

— uppfyller följande båda villkor:

i) antalet sittplatser, förutom förarplatsen, är högst 6 och

ii)  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

anses det dock inte vara ett fordon i kategori N.

— Om ett fordon i klass BA eller BB med en högsta tekniskt tillåten vikt på över 3 500 kg, eller i klass BC eller BD, uppfyller ett av följande båda villkor:

i) Antalet sittplatser, förutom förarplatsen, är fler än 8, eller

ii)  $P - (M + N \times 68) \leq N \times 68$

anses det dock inte vara ett fordon i kategori N.

Se punkt 1 i del C i denna bilaga för definition av "sittplatser", P, M och N.

4. Fordon i kategori O

DA	Påhängsvagn	Se punkt 2.2.2 i bilaga I till direktiv 97/27/EG
DB	Släpvagn med dragstång	Se punkt 2.2.3 i bilaga I till direktiv 97/27/EG
DC	Släpkärra	Se punkt 2.2.4 i bilaga I till direktiv 97/27/EG

5. Fordon avsedda för särskilda ändamål

SA	Campingbilar (se punkt 5.1 i bilaga II A)
SB	Bepansrade fordon (se punkt 5.2 i bilaga II A)
SC	Ambulanser (se punkt 5.3 i bilaga II A)
SD	Likbilar (se punkt 5.4 i bilaga II A)
SE	Husvagnar (se punkt 5.6 i bilaga II A)
SF	Mobilkranar (se punkt 5.7 i bilaga II A)
SG	Andra fordon avsedda för särskilda ändamål (se punkt 5.8 i bilaga II A)
SH	Rullstolsanpassade fordon (se punkt 5.5 i bilaga II A)

(!) EGT L 233, 25.8.1997, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/19/EG (EUT L 79, 26.3.2003, s. 6).

## BILAGA III

**Information för användning vid EG-typgodkännande av fordon**

(På sista sidan i bilaga I finns förklaringar)

## DEL I

Tillämpliga delar av följande upplysningar skall lämnas i tre exemplar med innehållsförteckning. Eventuella ritningar skall vara tillräckligt detaljerade och lämnas i lämplig skala på A 4-papper eller i vikt A 4-format. Eventuella foton skall vara tillräckligt detaljerade.

Om system, komponenter eller separata tekniska enheter är elektroniskt styrda, skall uppgifter om deras prestanda lämnas.

**A. För kategorierna M och N**

- 0. ALLMÄNT
- 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):
- 0.2 Typ: ...
- 0.2.1 Varumärke(n) (i förekommande fall):
- 0.3 Typidentifikationsmärkning, om sådan finns på fordonet <sup>(b)</sup>: ...
- 0.3.1 Märkningens placering: ...
- 0.4 Fordonskategori <sup>(c)</sup>:
- 0.4.1 Klassificering(ar) beroende på det farliga gods som fordonet är avsett att transportera:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare:
- 1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION
- 1.1 Foton och/eller ritningar av ett representativt fordon:
- 1.3 Antal axlar och hjul:
- 1.3.2 Antal styrda axlar och deras placering:
- 1.3.3 Drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar):
- 1.4 Chassi (om sådant finns) (översiktsritning):
- 1.6 Motorns placering och montering:
- 1.8 Styrning (höger eller vänster) <sup>(1)</sup>
- 1.8.1 Fordonet är utrustat för körning i höger/vänstertrafik <sup>(1)</sup>

2. MÅTT OCH VIKTER (<sup>e</sup>) (i kg och mm)  
(Hänvisa till ritning i tillämpliga fall)
- 2.1 Hjulbas(er) (vid full last) (<sup>f</sup>):
- 2.3.1 Spårvidd för varje styraxel (<sup>g</sup>):
- 2.3.2 Spårvidd för samtliga övriga axlar (<sup>g</sup>):
- 2.4 Fordonets maximala mått (totalt)
- 2.4.2 För chassi med karosseri
- 2.4.2.1 Längd (<sup>h</sup>):
- 2.4.2.1.1 Lastytans längd:
- 2.4.2.2 Bredd (<sup>h</sup>):
- 2.4.2.2.1 Tjocklek på väggar (i fråga om fordon avsedda för temperaturreglerad varutransport):
- 2.4.2.3 Höjd (i körklart skick) (<sup>h</sup>) vid fjädring med nivåreglering ange normal körposition):
- 2.6 Fordonets vikt med karosseri – för dragfordon i andra kategorier än M<sub>1</sub>, med kopplingsanordning, om den är fabriksmonterad – i körklart skick, eller vikten av chassit eller av chassit med hytt utan kaross och/eller kopplingsanordning om karossen och/eller kopplingsanordningen inte är fabriksmonterade (inklusive vätskor, verktyg, reservhjul, om monterat, och förare, och för bussar och turistbussar, vikten av en besättningsmedlem om det i fordonet finns en sittplats avsedd för besättning) (<sup>e</sup>) (maximum och minimum för varje variant):
- 2.6.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten (maximum och minimum för varje variant):
- 2.7 Det färdigbyggda fordonets minimivikt enligt tillverkarens uppgifter, med avseende på ett ej färdigbyggt fordon:
- 2.8 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last enligt tillverkarens uppgifter (<sup>g</sup>) (\*):
- 2.8.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten (\*):
- 2.9 Högsta tekniskt tillåtna axeltryck:
- 2.10 Högsta tekniskt tillåtna belastning/vikt på varje axelgrupp:
- 2.11 Högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt hos motorfordonet i fråga om
- 2.11.1 Släpvagn:
- 2.11.2 Påhängsvagn:
- 2.11.3 Släpkärra:
- 2.11.4 Högsta tekniskt tillåtna tågvikt:
- 2.11.5 Fordonet är/är inte lämpligt (<sup>1</sup>) som dragfordon (se punkt 1.2 i bilaga II till direktiv 77/389/EEG)
- 2.11.6 Högsta vikt för obromsad släpvagn:
- 2.12 Högsta tekniskt tillåtna vikt/statiska vertikala belastning på motorfordonets kopplingspunkt

- 2.12.1 på motorfordonet:
- 2.16 Avsedd högsta tillåtna massa vid registrering/ibruktagande (villkor: om dessa värden anges, skall de kontrolleras i enlighet med kraven i bilaga IV till direktiv 97/27/EG):
  - 2.16.1 Avsedd högsta tillåtna massa vid registrering/ibruktagande inklusive last (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.2 Avsedd högsta tillåtna belastning per axel vid registrering/ibruktagande och i fråga om påhängsvagn eller släpkärra, avsedd belastning på den kopplingspunkt som anges av tillverkaren om den är lägre än den tekniskt tillåtna högsta belastningen på kopplingspunkten (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.3 Avsedd högsta tillåtna belastning för varje grupp av axlar vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.4 Avsedd högsta tillåtna släpvagnsvikt vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.5 Avsedd högsta tillåtna tågvikt vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
- 3. MOTOR <sup>(4)</sup> (Upprepa uppgifterna i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensin, diesel, etc. eller i kombination med ett annat bränsle <sup>(\*)</sup>).
  - 3.1 Tillverkare:
    - 3.1.1 Tillverkarens motorkod enligt märkning på motorn:
  - 3.2 Förbränningsmotor
    - 3.2.1.1 Funktionssätt: ottomotor/kompressionständning, fyrtakt/tvåtakt <sup>(1)</sup>
    - 3.2.1.2 Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
    - 3.2.1.3 Slagvolym <sup>(6)</sup>: ... cm<sup>3</sup>
    - 3.2.1.6 Normalt tomgångsvarvtal <sup>(2)</sup>: ... min<sup>-1</sup>
    - 3.2.1.8 Maximal nettoeffekt <sup>(7)</sup>: ... kW vid ... min<sup>-1</sup> (enligt tillverkaren)
    - 3.2.1.9 Högsta tillåtna motorvarvtal enligt tillverkarens uppgift: ... min<sup>-1</sup>
    - 3.2.2 Bränsle: diesel/bensin/LPG/naturgas/etanol ... <sup>(1)</sup>
      - 3.2.2.1 Oktantal, blyhaltigt:
      - 3.2.2.2 Oktantal, blyfritt:
    - 3.2.4 Bränslematning
      - 3.2.4.1 Med förgasare: ja/nej <sup>(1)</sup>
      - 3.2.4.2 Med bränsleinsprutning (endast kompressionständning): ja/nej <sup>(1)</sup>
        - 3.2.4.2.2 Arbetsprincip: direktinsprutning/förkammare/virvelkammare <sup>(1)</sup>
      - 3.2.4.3 Med bränsleinsprutning (endast styrd tändning): ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.7 Kylsystem (vätska/luft) <sup>(1)</sup>
    - 3.2.8 Inloppssystem
      - 3.2.8.1 Överladdare: ja/nej <sup>(1)</sup>

- 3.2.12 Åtgärder mot luftföroreningar
  - 3.2.12.2 Ytterligare anordningar mot luftföroreningar (om sådana finns och inte omfattas av någon annan rubrik)
    - 3.2.12.2.1 Katalysator: ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.2 Syreavkännare: ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.3 Luftinsprutning: ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.4 Avgasåterföring (EGR, exhaust gas recirculation): ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.5 Anordningar för att begränsa utsläpp genom avdunstning: ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.6 Partikelfälla: ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.7 Omborddiagnosystem (OBD): ja/nej <sup>(1)</sup>
    - 3.2.12.2.8 Andra system (beskrivning och funktion):
  - 3.2.13 Absorptionskoefficientsymbolens placering (endast för motorer med kompressionständning):
  - 3.2.15 LPG-bränslesystem: ja/nej <sup>(1)</sup>
  - 3.2.16 Naturgasbränslesystem: ja/nej <sup>(1)</sup>
- 3.3 Elmotor
  - 3.3.1 Typ (lindning, magnetisering): ...
    - 3.3.1.1 Maximal effekt per timme: ... kW
    - 3.3.1.2 Driftspänning: ... V
  - 3.3.2 Batteri
    - 3.3.2.4 Placering:
- 3.6.5 Smörjmedelstemperatur
  - minimum: ... K
  - maximum: ... K
- 4. KRAFTÖVERFÖRING (\*)
  - 4.2 Typ (mekanisk, hydraulisk, elektrisk osv.):
  - 4.5 Växellåda
    - 4.5.1 Typ (manuell/automat/CVT (kontinuerligt varierbar utväxling) <sup>(1)</sup>)

## 4.6 Utväxlingsförhållanden

Växel	Intern utväxling (förhållande mellan motorvarvtal och varvtalet på växellådans utgående axel)	Slututväxling (förhållande mellan varvtalet på växellådans utgående axel och de drivande hjulens varvtal)	Total utväxling
Maximivärde för CVT			
1			
2			
3			
...			
Minimivärde för CVT			
Backväxel			

4.7 Fordonets maximihastighet (km/tim) (<sup>m</sup>):

## 5. AXLAR

## 5.1 Beskrivning av varje axel:

## 5.2 Fabrikat:

## 5.3 Typ: ...

## 5.4 Placering av lyftbar(a) axel (axlar):

## 5.5 Placering av belastningsbar(a) axel (axlar):

## 6. HJULUPPHÄNGNING

## 6.2 Typ och utformning av upphängning för varje axel eller hjul:

6.2.1 Nivåjustering: ja/nej/valfritt (<sup>1</sup>)6.2.3 Luftfjädring för drivaxel(-axlar): ja/nej (<sup>1</sup>)6.2.3.1 Upphängning för drivaxel likvärdig med luftfjädring: ja/nej (<sup>1</sup>)

## 6.2.3.2 Frekvens och dämpning av de fjädrande delarnas svängning:

## 6.6.1 Däck-/hjul kombinationer (ange däckens dimensionsbeteckningar, lägsta belastningstal och symbol för lägsta hastighetskategori samt hjulens följdimensioner och pressningsdjup)

## 6.6.1.1 Axlar

## 6.6.1.1.1 Axel 1:

## 6.6.1.1.2 Axel 2:

osv.

## 6.6.1.2 Reservhjul, i förekommande fall:

## 6.6.2 Övre och undre gräns för däckens rullningsomkrets

- 6.6.2.1 Axel 1:
- 6.6.2.2 Axel 2:
  - osv.
- 7. STYRNING
  - 7.2 Styrtransmission och manöverorgan
    - 7.2.1 Typ av styrtransmission (ange i förekommande fall för fram- och bakhjulen):
    - 7.2.2 Koppling till hjulen (även icke-mekaniska system. Ange i förekommande fall för fram- och bakhjulen):
    - 7.2.3 Eventuellt servosystem:
- 8. BROMSAR
  - 8.5 ABS-bromsar: ja/nej/valfritt (<sup>1</sup>)
  - 8.9 Kort beskrivning av bromsanordningarna (enligt punkt 1.6 i addendum till tillägg I till bilaga IX till direktiv 71/320/EEG):
  - 8.11 Beskrivning av typen (typerna) avseende tillsatsbromsanordningar:
- 9. KAROSSERI
  - 9.1 Typ av karosseri:
  - 9.3 Dörrar för förare och passagerare, dörrlås och gångjärn
    - 9.3.1 Dörrarnas utformning och antal:
  - 9.9 Anordningar för indirekt sikt
    - 9.9.1 Spegel (uppgifter för varje spegel)
      - 9.9.1.1 Fabrikat
      - 9.9.1.2 EG-typgodkännandemärkning:
      - 9.9.1.3 Variant:
      - 9.9.1.4 Ritning(ar) för identifiering av spegeln som visar spegelns placering i förhållande till karosseriet:
      - 9.9.1.5 Uppgifter om fästmetod samt vid vilken del av fordonet spegeln är fäst:
      - 9.9.1.6 Tilläggsutrustning som kan påverka siktfältet bakåt:
      - 9.9.1.7 En kortfattad beskrivning av de elektroniska komponenterna (i förekommande fall) i inställningssystemet:
    - 9.9.2 Andra anordningar för indirekt sikt än speglar:
      - 9.9.2.1 Typ och egenskaper (såsom fullständig beskrivning av anordningen):
        - 9.9.2.1.1 I fråga om en kamera- och monitoranordning, detekteringsavstånd (mm), kontrast, luminansomfång, korrektion för bländning, visningsprestanda (svartvitt/färg), bildrepetitionsfrekvens, monitorns luminansomfång:
        - 9.9.2.1.2 Tillräckligt utförliga ritningar så att den kompletta anordningen kan identifieras, inbegripet installationsanvisningar. EG-typgodkännandemärkets läge skall anges på ritningarna.



- 9.10 Inredningsdetaljer
- 9.10.3 Säten
- 9.10.3.1 Antal:
- 9.10.3.2 Placering och arrangemang:
- 9.10.3.2.1 Antal sittplats(er):
- 9.10.3.2.2 Sittplats(er) avsedd(a) för användning endast när fordonet är stillastående:
- 9.10.4.1 Typ(er) av huvudstöd: inbyggda/löstagbara/separata <sup>(1)</sup>
- 9.10.4.2 EG-typgodkännandenummer, i förekommande fall:
- 9.12.2 Typ och placering av kompletterande fasthållningsanordningar (ange ja/nej/valfritt):

(V = vänster, M = mitt, H = höger)

		Krockkudde	Sidokrockkudde	Bältesförsträckare
Framsäten	{ V M H			
Baksäten <sup>(1)</sup>	{ V M H			

<sup>(1)</sup> Tabellen kan vid behov utvidgas så att den omfattar fordon med mer än två sätesrader eller om det finns mer än tre säten utmed fordonets bredd.

- 9.17 Föreskrivna skyltar (direktiv 76/114/EEG)
- 9.17.1 Foton och/eller ritningar av de föreskrivna skyltarnas och märkningarnas placering samt av fordonets identifieringsnummer:
- 9.17.4 Tillverkarens intyg om överensstämmelse med kravet i punkt 1.1.1 i bilaga II till direktiv 76/114/EEG
- 9.17.4.1 Förklaring av tecknen i andra delen och, i tillämpliga fall, tredje delen, som används för att uppfylla kraven i avsnitt 5.3 i ISO-standard 3379:1983:
- 9.17.4.2 Om tecken i andra delen används för att uppfylla kraven i avsnitt 5.4 i ISO-standard 3379:1983 skall dessa tecken anges:
- 9.23 Fotgängarskydd
- 9.23.1 En detaljerad beskrivning skall tillhandahållas med fotografier och/eller ritningar av fordonet vad gäller konstruktion, mått, relevanta referenslinjer och materialsammansättning i fråga om fordonets front (inre och yttre). Denna beskrivning bör innehålla detaljerade uppgifter om eventuella aktiva skyddssystem som installerats.
11. KOPPLINGAR MELLAN DRAGFORDON OCH SLÄPVAGNAR OCH PÅHÄNGSVAGNAR
- 11.1 Klass och typ på den kopplingsanordning/de (kopplingsanordningar) som är monterade eller skall monteras:
- 11.3 Instruktioner för infästning av kopplingstyp till fordonet och foton eller ritningar av fästpunkterna på fordonet som ges av tillverkaren. Ytterligare information, om användningen av kopplingstypen är begränsad till vissa varianter eller versioner av fordonstypen:
- 11.4 Upplysningar om utrustning med särskilda bogseringskrokar eller monteringsplåtar:
- 11.5 EG-typgodkännandenummer:
- 12.7.1 Fordon utrustat med en kortdistansradarutrustning i frekvensbandet 24 GHz: ja/nej (stryk det som inte är tillämpligt)
- 12.7.2 Fordon utrustat med en kortdistansradarutrustning i frekvensbandet 79 GHz: ja/nej (stryk det som inte är tillämpligt).

13. SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR FORDON SOM ANVÄNDS FÖR PERSONBEFORDRAN MED MER ÄN ÅTTA SÄTEN UTÖVER FÖRARSÄTET
  - 13.1 Fordonsklass (klass I, klass II, klass III, klass A, klass B):
    - 13.1.1 Chassityper där det EG-typgodkända karosseriet kan monteras (tillverkare och fordonstyp[er]):
  - 13.3 Antal passagerare (sittplats och ståplats):
    - 13.3.1 Totalt (N):
    - 13.3.2 Övre våningen (N<sub>a</sub>) <sup>(1)</sup>:
    - 13.3.3 Nedre våningen (N<sub>b</sub>) <sup>(1)</sup>:
  - 13.4 Antal sittplatspassagerare
    - 13.4.1 Totalt (A):
    - 13.4.2 Övre våningen (A<sub>a</sub>) <sup>(1)</sup>:
    - 13.4.3 Nedre våningen (A<sub>b</sub>) <sup>(1)</sup>:

**B. För kategori O**

0. ALLMÄNT
  - 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):
  - 0.2 Typ:
    - 0.2.1 Varumärke(n) (i förekommande fall):
  - 0.3 Identifiering av typ, om sådan finns märkt på fordonet <sup>(b)</sup>:
    - 0.3.1 Märkningens placering:
  - 0.4 Fordonskategori <sup>(c)</sup>:
    - 0.4.1 Klassificering(ar) beroende på det farliga gods som fordonet är avsett att transportera:
  - 0.5 Tillverkarens namn och adress:
  - 0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar):
  - 0.9 Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare: ...
1. ALLMÄNNA UPPGIFTER OM FORDONETS KONSTRUKTION
  - 1.1 Foton och/eller ritningar av ett representativt fordon:
  - 1.3 Antal axlar och hjul:
    - 1.3.2 Antal styrda axlar och deras placering:
  - 1.4 Chassi (om sådant finns) (översiktsritning):
2. MÅTT OCH VIKTER <sup>(e)</sup> (i kg och mm)  
(Hänvisa till ritning i tillämpliga fall)

- 2.1 Hjulbas(er) (vid full last) <sup>(f)</sup>:
- 2.3.1 Spårvidd för varje styraxel <sup>(f)</sup>:
- 2.3.2 Spårvidd för samtliga övriga axlar <sup>(f)</sup>:
- 2.4 Fordonets maximala mått (totalt)
  - 2.4.2 För chassi med karosseri
    - 2.4.2.1 Längd <sup>(f)</sup>:
      - 2.4.2.1.1 Lastytans längd:
      - 2.4.2.2 Bredd <sup>(h)</sup>:
        - 2.4.2.2.1 Tjocklek på väggar (i fråga om fordon avsedda för temperaturreglerad varutransport):
        - 2.4.2.3 Höjd (i körklart skick) <sup>(f)</sup> vid upphängning med nivåreglering ange normal körposition):
- 2.6 Fordonets vikt med karosseri – för dragfordon i andra kategorier än M<sub>1</sub>, med kopplingsanordning, om den är fabriksmonterad – i körklart skick, eller vikten av chassit eller av chassit med hytt utan kaross och/eller kopplingsanordning om karossen och/eller kopplingsanordningen inte är fabriksmonterade (inklusive vätskor, verktyg, reservhjul, om monterat, och förare, och för bussar och turistbussar, vikten av en besättningsmedlem om det i fordonet finns en sittplats avsedd för besättning) <sup>(g)</sup> (maximum och minimum för varje variant):
  - 2.6.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten (maximum och minimum för varje variant):
- 2.7 Det färdigbyggda fordonets minimivikt enligt tillverkarens uppgifter, med avseende på ett ej färdigbyggt fordon:
- 2.8 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last enligt tillverkarens uppgifter <sup>(i)</sup> <sup>(\*)</sup>:
  - 2.8.1 Viktens fördelning mellan axlarna och, för påhängsvagnar och släpkärror, belastning på kopplingspunkten <sup>(\*)</sup>:
- 2.9 Högsta tekniskt tillåtna axeltryck:
- 2.10 Högsta tekniskt tillåtna belastning/vikt på varje axelgrupp:
- 2.12 Högsta tekniskt tillåtna vikt/statiska vertikala belastning på motorfordonets kopplingspunkt
  - 2.12.2 På påhängsvagnen eller släpkärnan:
- 2.16 Avsedd högsta tillåtna massa vid registrering/ibruktagande (villkor: om dessa värden anges, skall de kontrolleras i enlighet med kraven i bilaga IV till direktiv 97/27/EG):
  - 2.16.1 Avsedd högsta tillåtna massa vid registrering/ibruktagande inklusive last (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.2 Avsedd högsta tillåtna belastning per axel vid registrering/ibruktagande och i fråga om påhängsvagn eller släpkärna, avsedd belastning på den kopplingspunkt som anges av tillverkaren om den är lägre än den tekniskt tillåtna högsta belastningen på kopplingspunkten (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.3 Avsedd högsta tillåtna belastning för varje grupp av axlar vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.4 Avsedd högsta tillåtna släpvagnsvikt vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):
  - 2.16.5 Avsedd högsta tillåtna tågvikt vid registrering/ibruktagande (flera varianter möjliga för varje teknisk konfiguration <sup>(#)</sup>):

- 5. AXLAR
  - 5.1 Beskrivning av varje axel:
  - 5.2 Fabrikat:
  - 5.3 Typ: ...
  - 5.4 Placering av lyftbar(a) axel (axlar):
  - 5.5 Placering av belastningsbar(a) axel (axlar):
- 6. HJULUPPHÄNGNING
  - 6.2 Typ och utformning av upphängning för varje axel eller hjul:
    - 6.2.1 Nivåjustering: ja/nej/valfritt <sup>(1)</sup>
    - 6.6.1 Däck-/hjul kombinationer (ange däckens dimensionsbeteckningar, lägsta belastningstal och symbol för lägsta hastighetskategori, samt hjulens följd dimensioner och pressningsdjup)
      - 6.6.1.1 Axlar
        - 6.6.1.1.1 Axel 1:
        - 6.6.1.1.2 Axel 2:
        - etc.
      - 6.6.1.2 Reservhjul, i förekommande fall:
    - 6.6.2 Övre och undre gräns för däckens rullningsomkrets
      - 6.6.2.1 Axel 1:
      - 6.6.2.2 Axel 2:
      - etc.
- 7. STYRNING
  - 7.2 Styrtransmission och manöverorgan
    - 7.2.1 Typ av styrtransmission (ange i förekommande fall för fram- och bakhjulen):
    - 7.2.2 Koppling till hjulen (även icke-mekaniska system. Ange i förekommande fall för fram- och bakhjulen):
    - 7.2.3 Eventuellt servosystem:
- 8. BROMSAR
  - 8.5 ABS-bromsar: ja/nej/valfritt <sup>(1)</sup>
  - 8.9 Kort beskrivning av bromsanordningarna (enligt punkt 1.6 i addendum till tillägg I till bilaga IX till direktiv 71/320/EEG):
- 9. KAROSSERI
  - 9.1 Typ av karosseri
  - 9.17 Föreskrivna skyltar (direktiv 76/114/EEG)
    - 9.17.1 Foton och/eller ritningar av de föreskrivna skyltarnas och märkningarnas placering samt av fordonets identifieringsnummer:
    - 9.17.4 Tillverkarens intyg om överensstämmelse med kravet i punkt 1.1.1 i bilaga II till direktiv 76/114/EEG

- 9.17.4.1 Förklaring av tecknen i andra delen och, i tillämpliga fall, tredje delen, som används för att uppfylla kraven i avsnitt 5.3 i ISO-standard 3379:1983:
- 9.17.4.2 Om tecken i andra delen används för att uppfylla kraven i avsnitt 5.4 i ISO-standard 3779:1983 skall dessa tecken anges:
11. KOPPLINGAR MELLAN DRAGFORDON OCH SLÄPVAGNAR OCH PÅHÄNGSVAGNAR
- 11.1 Klass och typ på den/de kopplingsanordning (-anordningar) som är monterade eller skall monteras:
- 11.5 EG-typgodkännandenummer:

## DEL II

Nedanstående schema visar tillåtna kombinationer av punkter som finns i del I och där olika alternativ angavs. För sådana punkter skall varje valt alternativ föregås av en bokstavsbeteckning som skall visa alternativ som hör ihop med respektive version.

För varje variant av fordonstypen skall ett separat schema sammanställas.

Alternativ som fritt kan kombineras inom en variant skall markeras under kolumnrubriken "alla".

Punkt nr	Alla	Version 1	Version 2	Osv.	Version nr

Dessa upplysningar kan presenteras med annat format eller annan utformning, förutsatt att syftet med schemat uppfylls.

Varje variant och version skall identifieras med en numerisk eller alfanumerisk kod, som även skall anges i intyget om överensstämmelse (bilaga IX) för det aktuella fordonet.

I fråga om en variant/varianter i enlighet med bilaga XI eller med artikel 20 skall tillverkaren tilldela en specialkod.

## DEL III

**Typgodkännandenummer**

I nedanstående schema skall uppgifter lämnas om de punkter i bilaga IV eller bilaga XI som är relevanta för fordonet (\*\*\*). (Samtliga relevanta godkännanden för varje punkt skall uppges.)

Område	Typgodkännandenummer	Medlemsstat eller fördragsslutande part (*) som utfärdat typgodkännandet (**)	Utvidgning av godkännandet (datum)	Variant(er)/Version(er)

(\*) Fördragsslutande parter till 1958 års reviderade överenskommelse.

(\*\*) Skall anges om uppgiften inte framgår av typgodkännandenumret.

Underskrift:

Befattning:

Datum:

## BILAGA IV

## Förteckning över krav i samband med EG-typgodkännande av fordon

## DEL I

## Förteckning över rättsakter

(I förekommande fall med beaktande av räckvidd och senaste ändring av var och en av nedanstående rättsakter. När det gäller föreskrifter från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) avser hänvisningen till rättsakten den relevanta serien av ändringar till de FN/ECE-föreskrifter som gemenskapen har anslutit sig till.)

Område	Rättsakt	EGT/EUT	Tillämplighet										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
1 Ljudnivåer	70/157/EEG	L 42, 23.2.1970, s. 16	X	X	X	X	X	X					
2 Avgaser	70/220/EEG	L 76, 6.4.1970, s. 1	X	X	X	X	X	X					
3 Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG	L 76, 6.4.1970, s. 23	X <sup>(5)</sup>	X <sup>(5)</sup>	X <sup>(5)</sup>	X <sup>(5)</sup>	X <sup>(5)</sup>	X <sup>(5)</sup>	X	X	X	X	
4 Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG	L 76, 6.4.1970, s. 25	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
5 Styrkraft	70/311/EEG	L 133, 18.6.1970, s. 10	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
6 Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG	L 176, 10.8.1970, s. 5	X			X	X	X					
7 Ljudsignalanordningar	70/388/EEG	L 176, 10.8.1970, s. 12	X	X	X	X	X	X					
8 Anordningar för indirekt sikt	2003/97/EG <sup>(8)</sup>	L 25, 29.1.2004, s. 1	X	X	X	X	X	X					
9 Bromsutrustning	71/320/EEG	L 202, 6.9.1971, s. 37	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
10 Radioavstörning	72/245/EEG	L 152, 6.7.1972, s. 15	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
11 Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	L 190, 20.8.1972, s. 1	X	X	X	X	X	X					
12 Inredningsdetaljer	74/60/EEG	L 38, 11.2.1974, s. 2	X										
13 Stöldskydd	74/61/EEG	L 38, 11.2.1974, s. 22	X	X	X	X	X	X					
14 Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG	L 165, 20.6.1974, s. 16	X			X							
15 Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	L 221, 12.8.1974, s. 1	X	X	X	X	X	X					
16 Utskjutande delar	74/483/EEG	L 256, 2.10.1974, s. 4	X										
17 Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	L 196, 26.7.1975, s. 1	X	X	X	X	X	X					
18 Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	L 24, 30.1.1976, s. 1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
19 Förankring av bilbälten	76/115/EEG	L 24, 30.1.1976, s. 6	X	X	X	X	X	X					



Område	Rättsakt	EGT/EUT	Tillämplighet										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
45 Säkerhetsglas	92/22/EEG	L 129, 14.5.1992, s. 11	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46 Däck	92/23/EEG	L 129, 14.5.1992, s. 95	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47 Hastighetsbegränsande anordningar	92/24/EEG	L 129, 14.5.1992, s. 154			X		X	X					
48 Mått och vikter (för andra fordon än de som avses i punkt 44)	97/27/EG	L 233, 28.8.1997, s. 1		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49 Utskjutande delar på förarhytter	92/114/EEG	L 409, 31.12.1992, s. 17				X	X	X					
50 Kopplingsanordningar	94/20/EG	L 195, 29.7.1994, s. 1	X <sup>(3)</sup>	X <sup>(3)</sup>	X <sup>(3)</sup>	X <sup>(3)</sup>	X <sup>(3)</sup>	X <sup>(3)</sup>	X	X	X	X	X
51 Brandfarlighet	95/28/EG	L 281, 23.11.1995, s. 1			X								
52 Bussar och långfärdsbussar	2001/85/EG	L 42, 13.2.2002, s. 1		X	X								
53 Frontalkollision	96/79/EG	L 18, 21.1.1997, s. 7	X										
54 Sidokollisionsskydd	96/27/EG	L 169, 8.7.1996, s. 1	X			X							
55													
56 Fordon avsedda för transport av farligt gods	98/91/EG	L 11, 16.1.1999, s. 25				X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>	X <sup>(4)</sup>
57 Främre underkörningsskydd	2000/40/EG	L 203, 10.8.2000, s. 9					X	X					
58 Fotgängarskydd	2003/102/EG	L 321, 6.12.2003, s. 15	X <sup>(6)</sup>			X <sup>(6)</sup> (7)							

X: Tillämpliga rättsakter.

(1) Fordon i denna kategorin skall utrustas med en anordning för avfrostning och avimning av vindrutan med tillräcklig kapacitet.

(2) Fordon i denna kategorin skall utrustas med vindrutetorkare och vindrutespolare med tillräcklig kapacitet.

(3) Kraven i direktiv 94/20/EG gäller endast fordon som är försedda med kopplingsanordning.

(4) Kraven i direktiv 98/91/EG gäller endast i de fall då tillverkare ansöker om EG-typgodkännande av ett fordon som är avsett för transport av farligt gods.

(5) I väntan på att relevanta ändringar i direktiv 70/221/EEG skall antas för att även LPG- och CNG-tankar skall omfattas, krävs för LPG- eller CNG-fordon fordonsgodkännande i enlighet med FN/ECE-föreskrift 67-01 eller 110.

(6) Med en högsta totalvikt på 2,5 ton.

(7) Som bygger på fordon i kategori M<sub>1</sub>.

(8) Fram till och med de datum som avses i artikel 2 i direktiv 2003/97/EG skall godkännanden som har beviljats i enlighet med direktiv 71/127/EEG förbli giltiga för typgodkännande för hela fordon.



## Tillägg

**Förteckning över kraven för EG-typgodkännande av fordon som hör till kategori M<sub>1</sub> och tillverkas i små serier**

(I förekommande fall med beaktande av senaste ändring av vart och ett av nedanstående särdirektiv)

	Område	Rättsakt	EGT/EUT	M <sub>1</sub>
1	Ljudnivå	70/157/EEG	L 42, 23.2.1970, s. 16	A
2	Avgaser (med undantag för alla krav som gäller omborrdiagnos [OBD])	70/220/EEG	L 76, 6.4.1970, s. 1	A
3	Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG	L 76, 6.4.1970, s. 23	B
4	Utrymme för bakre registrerings-skylt	70/222/EEG	L 76, 6.4.1970, s. 25	B
5	Styrkraft	70/311/EEG	L 133, 18.6.1970, s. 10	C
6	Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG	L 176, 10.8.1970, s. 5	C
7	Ljudsignalanordningar	70/388/EEG	L 176, 10.8.1970, s. 12	B
8	Anordningar för indirekt sikt	2003/97/EG <sup>(5)</sup>	L 25, 29.1.2004, s. 1	X <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
9	Bromsutrustning	71/320/EEG	L 202, 6.9.1971, s. 37	A
10	Radioavstörning	72/245/EEG	L 152, 6.7.1972, s. 15	A <sup>(1)</sup> C <sup>(3)</sup>
11	Föreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	L 190, 20.8.1972, s. 1	A
12	Inredningsdetaljer	74/60/EEG	L 38, 11.2.1974, s. 2	C
13	Stöldskydd	74/61/EEG	L 38, 11.2.1974, s. 22	A
14	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG	L 165, 20.6.1974, s. 16	C
15	Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	L 221, 12.8.1974, s. 1	C
16	Utskjutande delar	74/483/EEG	L 266, 2.10.1974, s. 4	C
17	Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	L 196, 26.7.1975, s. 1	B
18	Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	L 24, 30.1.1976, s. 1	B
19	Förankring av bilbälten	76/115/EEG	L 24, 30.1.1976, s. 6	B
20	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	76/756/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 1	B
21	Reflexanordningar	76/757/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 32	X
22	Breddmarkeringslykter, främre sidopositionslykter, bakre sidopositionslykter, stopplykter och varsellykter	76/758/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 54	X
23	Körriktningsvisare	76/759/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 71	X
24	Bakre skyltlykter	76/760/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 85	X
25	Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 96	X
26	Främre dimljus	76/762/EEG	L 262, 27.9.1976, s. 122	X
27	Bogseringsanordningar	77/389/EEG	L 145, 13.6.1977, s. 41	B
28	Bakre dimljus	77/538/EEG	L 220, 29.8.1977, s. 60	X
29	Backningsstrålkastare	77/539/EEG	L 220, 29.8.1977, s. 72	X
30	Parkeringsljus	77/540/EEG	L 220, 29.8.1977, s. 83	X
31	Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG	L 220, 29.8.1977, s. 95	A <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>

	Område	Rättsakt	EGT/EUT	M <sub>1</sub>
32	Siktfält framåt	77/649/EEG	L 267, 19.10.1977, s. 1	A
33	Märkning av manöverorgan	78/316/EEG	L 81, 28.3.1978, s. 3	X
34	Avfrostnings-/avimningsanordningar	78/317/EEG	L 81, 28.3.1978, s. 27	C
35	Vindrutetorkare och vindrutespolare	78/318/EEG	L 81, 28.3.1978, s. 49	C
36	Värmesystem	2001/56/EG	L 292, 9.11.2001, s. 21	C
37	Hjulskydd	78/549/EEG	L 168, 26.6.1978, s. 45	B
39	Bränsleförbrukning	80/1268/EEG	L 375, 31.12.1980, s. 36	A
40	Motoreffekt	80/1269/EEG	L 375, 31.12.1980, s. 46	C
41	Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	88/77/EEG	L 36, 9.2.1988, s. 33	A
44	Mått och vikter (personbilar)	92/21/EEG	L 129, 14.5.1992, s. 1	C
45	Säkerhetsglas	92/22/EEG	L 129, 14.5.1992, s. 11	X <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
46	Däck	92/23/EEG	L 129, 14.5.1992, s. 95	X <sup>(2)</sup> B <sup>(4)</sup>
50	Kopplingsanordningar	94/20/EG	L 195, 29.7.1994, s. 1	X <sup>(2)</sup> A <sup>(4)</sup>
53	Frontalkollision	96/79/EG	L 18, 21.1.1997, s. 7	Ej tillämpligt
54	Sidokollisionsskydd	96/27/EG	L 169, 8.7.1996, s. 1	Ej tillämpligt
58	Fotgängarskydd	2003/102/EG	L 321, 6.12.2003, s. 15	Ej tillämpligt

<sup>(1)</sup> Elektronisk underenhet.

<sup>(2)</sup> Komponent.

<sup>(3)</sup> Fordon.

<sup>(4)</sup> Installationsanvisningar.

<sup>(5)</sup> Till och med den 26 januari 2006 kan godkännanden enligt direktiv 71/127/EEG godtas som alternativ.

Symbol

X: Fullständig överensstämmelse med direktivet krävs; EG-typgodkännandeintyg skall utfärdas; produktionsöverensstämmelse skall säkerställas.

A: Inga undantag förutom de som anges i särdirektivet. Typgodkännandeintyg och typgodkännandemärke krävs inte. Provningsrapporter skall sammanställas av en anmäld teknisk tjänst.

B: De tekniska föreskrifterna i särdirektivet skall iakttas. De provningar som föreskrivs enligt direktivet skall vara fullständigt utförda; om godkännandemyndigheten är införstådd med detta får dessa utföras av tillverkaren själv; han kan få tillstånd att utfärda den tekniska rapporten; något typgodkännandeintyg behöver inte utfärdas och typgodkännande krävs inte.

C: Tillverkaren skall visa för godkännandemyndigheten att de väsentliga kraven i särdirektivet har iakttagits.

Ej tillämpligt: Denna rättsakt är inte tillämplig (inga krav).

## DEL II

När hänvisning sker till ett särdirektiv eller en förordning, skall ett godkännande som utfärdats i enlighet med följande FN/ECE-föreskrifter (med hänsyn tagen till räckvidden <sup>(1)</sup>) och till ändringar av de FN/ECE-föreskrifter som är förtecknade nedan) erkännas som alternativ till ett EG-typgodkännande som beviljats i enlighet med relevant särdirektiv eller förordning i tabellen i del I.

Dessa FN/ECE-föreskrifter har gemenskapen anslutit sig till i egenskap av avtalslutande part till FN:s ekonomiska kommission för Europa "1958 års reviderade Genève-avtal" genom rådets beslut 97/836/EG, eller efterföljande rådsbeslut i enlighet med artikel 3.3 i det beslutet.

Alla ytterligare ändringar av de FN/ECE-föreskrifter som anges nedan skall anses vara likvärdiga, i enlighet med det gemenskapsbeslut som avses i artikel 4.2 i beslut 97/836/EG (\*\*).

	Område	FN-ECE-föreskrift i sin grundversion, nr	Ändringsserie
1.	Ljudnivåer	51	02
1.	Reservljuddämparsystem	59	00
2.	Avgaser	83	03
2.	Ersättningskatalysator	103	00
3.	Bakre underkörningsskydd	58	01
3.	Bränsletankar	34	01
3.	Bränsletankar	67	01
3.	Bränsletankar	110	00
5.	Styrkraft	79	01
6.	Dörrlås och dörrgångjärn	11	02
7.	Ljudsignalanordningar	28	00
8.	Backspeglar	46	01
8A.	Anordningar för indirekt sikt	46	02
9.	Bromsutrustning	13	09
9.	Bromsutrustning	13H	00
9.	Bromsar (bromsbelägg)	90	01
10.	Radioavstörning	10	02
11.	Föreningar från dieselmotorer	24	03
12.	Inredningsdetaljer	21	01
13.	Stöldskydd	18	02
13.	Startspärr	97	00
13.	Larmsystem	97	00
13.	Skydd mot obehörig användning	116	00
14.	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	12	03
15.	Sätenas hållfasthet	17	06
15.	Sätenas hållfasthet (bussar och långfärdsbussar)	80	01
16.	Utskjutande delar	26	02
17.	Hastighetsmätare	39	00
19.	Förankring av bilbälten	14	04
20.	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	48	01
21.	Reflexanordningar	3	02
22.	Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor och stopplyktor	7	02

(<sup>1</sup>) Om särdirektiven eller förordningarna innehåller monteringsföreskrifter, gäller dessa även för komponenter och separata tekniska enheter som godkänts enligt FN/ECE-föreskrifterna.

(<sup>\*\*</sup>) För senare ändringar, se UN/ECE TRANS/WP.29/343 i dess senaste version.

Område	FN-ECE-föreskrift i sin grundversion, nr	Ändringsserie
22. Varselljus	87	00
22. Sidopositionslyktor	91	00
23. Körriktningsvisare	6	01
24. Bakre skyltlyktor	4	00
25. Huvudstrålkastare (R <sub>2</sub> och HS <sub>1</sub> )	1	01
25. Sealed beam-strålkastare	5	02
25. Strålkastare (H <sub>1</sub> , H <sub>2</sub> , H <sub>3</sub> , HB <sub>3</sub> , HB <sub>4</sub> , H <sub>7</sub> , och/eller H <sub>8</sub> )	8	04
25. Strålkastare (H <sub>4</sub> )	20	02
25. Sealed beam-strålkastare (halogen)	31	02
25. Glödlampor för användning i godkända lampenheter	37	03
25. Strålkastare med gasurladdningslampor	98	00
25. Gasurladdningslampa för användning i godkända gasurladdningslampenheter	99	00
26. Främre dimljus	19	02
28. Bakre dimljus	38	00
29. Backningsstrålkastare	23	00
30. Parkeringsljus	77	00
31. Bilbälten och fasthållningsanordningar	16	04
31. Fasthållningsanordningar för barn	44	03
38. Huvudstöd (i kombination med säten)	17	06
38. Huvudstöd	25	04
39. Bränsleförbrukning	101	00
40. Motoreffekt	85	00
41. Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	49	02
42. Sidoskydd	73	00
45. Säkerhetsglas	43	00
46. Däck, motorfordon och släpfordon till dessa	30	02
46. Däck, fordon i nyttotrafik och släpfordon till dessa	54	00
46. Nödreservhjul/däck	64	00
46. Rulljud	117	00
47. Hastighetsbegränsande anordningar	89	00
50. Kopplingsanordningar	55	01
51. Brandfarlighet	118	00
52. Karosseristommens hållfasthet (bussar)	66	00
53. Frontalkollision	94	01
54. Sidokollision	95	02
55. Främre underkörningsskydd	93	00

## BILAGA V

## Förfaranden vid EG-typgodkännande av fordon

1. Vid ansökan om typgodkännande för hela fordon skall EG-typgodkännandemyndigheten
  - a) kontrollera att samtliga EG-typgodkännandeintyg som har utfärdats i enlighet med de rättsakter som gäller för typgodkännande av fordon omfattar fordonstypen och överensstämmer med de angivna kraven,
  - b) granska dokumentationen för att förvissa sig om att de specifikationer och uppgifter om fordonet som ingår i del I av informationsdokumentet för fordonet finns med i det tekniska underlaget och EG-typgodkännandeintygen i fråga om de tillämpliga rättsakterna samt, om en punkt i del I av informationsdokumentet saknas i det tekniska underlag som upprättats i enlighet med en rättsakt, kontrollera att den aktuella delen eller egenskapen motsvarar uppgifterna i underlaget,
  - c) på ett urval fordon av den typ ansökan gäller utföra, eller låta utföra, kontroller av fordonens delar och system för att kontrollera att fordonet (eller fordonen) tillverkats i enlighet med de relevanta uppgifterna i det bestyrkta tekniska underlaget med avseende på tillämpliga EG-typgodkännandeintyg,
  - d) i tillämpliga fall, utföra eller låta utföra lämpliga kontroller av monteringen av separata tekniska enheter,
  - e) i tillämpliga fall, utföra eller låta utföra lämpliga kontroller av om de anordningar som nämns i fotnoterna 1 och 2 i del I i bilaga IV finns.
2. Det antal fordon som skall kontrolleras enligt punkt 1 c skall vara tillräckligt stort för att möjliggöra en tillfredsställande kontroll av de olika kombinationer ansökan gäller på följande punkter:

Fordonskategori	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
Kriterium										
Motor	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Växellåda	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Antal axlar	—	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar)	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Styraxlar (antal och placering)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Utformning av karosseriet	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Antal dörrar	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Höger- eller vänsterstyrd	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Antal säten	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
Utrustningens omfattning	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—

3. Om det saknas godkännandeintyg för någon av de tillämpliga rättsakterna, skall EG-typgodkännandemyndigheten
  - a) ordna så att de nödvändiga provningar och kontroller som föreskrivs i de tillämpliga rättsakterna genomförs,
  - b) kontrollera att fordonet motsvarar uppgifterna i informationsdokumenten om fordonet och de tekniska kraven i varje tillämplig rättsakt,
  - c) i tillämpliga fall, utföra eller låta utföra lämpliga kontroller av monteringen av separata tekniska enheter,
  - d) i tillämpliga fall, utföra eller låta utföra lämpliga kontroller av om de anordningar som nämns i fotnoterna 1 och 2 i del I i bilaga IV finns.

## Tillägg 1

**Standarder som de enheter som avses i artikel 41 skall uppfylla**

1. Verksamhet som rör provning för typgodkännande som skall utföras i enlighet med de rättsakter som förtecknas i bilaga IV till detta direktiv:
    - 1.1 Kategori A (provningar som har genomförts i egna lokaler):

EN ISO/IEC 17025:2005 om allmänna kompetenskrav för provnings- och kalibreringslaboratorier.

En teknisk tjänst utnämnd för verksamhet inom kategori A får utföra eller övervaka de provningar som avses i de rättsakter för vilka den har utnämnts i en tillverkarens eller en tredje parts lokaler.
    - 1.2 Kategori B (övervakning av provningar som utförs i tillverkarens lokaler eller i en tredje parts lokaler):

EN ISO/IEC 17020: 2004 om allmänna kriterier för verksamheten hos olika typer av kontrollorgan.

Den tekniska tjänsten skall, innan den utför eller övervakar en eventuell provning i en tillverkarens eller en tredje parts lokaler, kontrollera att provningsanläggningarna och mätinstrumenten uppfyller de relevanta kraven enligt den standard som avses i punkt 1.1.
  2. Verksamhet som rör produktionsöverensstämmelse:
    - 2.1 Kategori C (förfarande för den inledande bedömningen och övervakning av tillverkarens kvalitetsstyrningssystem):

EN 45012:1998 om allmänna krav på organ som bedömer och certifierar/registrerar kvalitetssystem.
    - 2.2 Kategori D (kontroll eller provning av produktionsexemplar eller övervakning av denna):

EN ISO/IEC 17020:2004 om allmänna kriterier för verksamheten hos olika typer av kontrollorgan.
-

## Tillägg 2

**Förfarande för bedömning av de tekniska tjänsterna**

## 1. SYFTET MED DETTA TILLÄGG

- 1.1 I detta tillägg fastställs de villkor enligt vilka bedömningen av de tekniska tjänsterna bör utföras av den behöriga myndighet som avses i artikel 42 i detta direktiv.
- 1.2 Dessa krav skall efter nödvändig anpassning gälla alla tekniska tjänster, oberoende av deras rättsliga status (oberoende organisation, tillverkare eller godkännandemyndighet som agerar som teknisk tjänst).

## 2. BEDÖMNINGSPRINCIPER

Bedömning grundar sig på ett antal principer:

- Oberoende som utgör grund för slutsatsernas opartiskhet och objektivitet.
- En metod som grundas på belägg och som garanterar tillförlitliga och reproducerbara slutsatser.

Bedömarna skall visa pålitlighet och integritet och iaktta konfidentialitet och diskretion. De skall sanningsenligt och noggrant rapportera sina resultat och slutsatser.

## 3. KRAV PÅ BEDÖMARNAS KUNSKAPER

- 3.1 Bedömningarna får utföras endast av bedömare med den tekniska och administrativa kunskap som är nödvändig för uppdraget.
- 3.2 Bedömarna skall ha utbildats särskilt för bedömningen. De skall dessutom ha de särskilda kunskaper som rör det tekniska område på vilket den tekniska tjänsten kommer att bedriva sin verksamhet.
- 3.3 Utan att det påverkar bestämmelserna i punkterna 3.1 och 3.2 skall den bedömning som avses i artikel 42.4 utföras av bedömare som är oberoende i förhållande till den verksamhet som bedöms.

## 4. ANSÖKAN OM ATT UTSES

- 4.1 En vederbörligen bemyndigad företrädare för den ansökande tekniska tjänsten skall göra en formell ansökan till den behöriga myndigheten med följande innehåll:
  - a) Allmän beskrivning av den tekniska tjänsten, inklusive bolagsenhet, namn, adresser, rättslig status samt personella och tekniska resurser.
  - b) Allmän information om den tekniska tjänsten, till exempel dess verksamhet, ställning i en eventuellt större bolagsenhet och adresser till alla dess anläggningar som skall omfattas av utnämningen.
  - c) En överenskommelse om att uppfylla kraven för att utses och den tekniska tjänstens andra åligganden enligt de berörda direktiven.
  - d) En beskrivning av de tjänster för bedömning av överensstämelse som den tekniska tjänsten utför inom ramen för de tillämpliga direktiven och en förteckning över de direktiv för vilka den tekniska tjänsten ansöker om att utses, inklusive, i förekommande fall, gränsen för kompetensen.
  - e) En kopia av den tekniska tjänstens kvalitetshandbok.
- 4.2 Den behöriga myndigheten skall kontrollera att den tekniska tjänstens information är tillräcklig.

## 5. ÖVERSYN AV RESURSERNA

Den behöriga myndigheten skall se över sin förmåga att bedöma den tekniska tjänsten med avseende på dess egen policy, dess kompetens och tillgången på lämpliga bedömare och experter.

## 6. UTLÄGGANDE AV BEDÖMNING PÅ ENTREPRENAD

6.1 Den behöriga myndigheten får lägga ut delar av bedömningen på entreprenad till någon annan utseendemyndighet eller ansöka om hjälp från tekniska experter från andra behöriga myndigheter. Underentreprenörerna och experterna skall godtas av den ansökande tekniska tjänsten.

6.2 Den behöriga myndigheten skall beakta ackrediteringsbevis med relevant omfattning för att komplettera sin samlade bedömning av den tekniska tjänsten.

## 7. FÖRBEREDELSE INFÖR BEDÖMNING

7.1 Den behöriga myndigheten skall formellt tillsätta en bedömningsgrupp. Myndigheten skall se till att lämplig sakkunskap finns tillgänglig för varje uppdrag. I synnerhet skall gruppen i sin helhet

- a) ha tillräckliga kunskaper för det specifika område som ansökan om att utses gäller och
- b) ha tillräckliga kunskaper för att göra en tillförlitlig bedömning av den tekniska tjänstens kompetens för den verksamhet för vilken den utses.

7.2 Den behöriga myndigheten skall tydligt definiera bedömningsgruppens uppdrag. Bedömningsgruppens uppgift är att se över de dokument som har samlats in från den ansökande tekniska tjänsten och att utföra bedömningen på plats.

7.3 Den behöriga myndigheten skall, tillsammans med den tekniska tjänsten och den bedömningsgrupp som tillsatts, komma överens om tidpunkt och tidsplan för bedömningen. Det åligger emellertid den behöriga myndigheten att försöka hitta en tidpunkt som överensstämmer med planen för övervakning och förnyad bedömning.

7.4 Den behöriga myndigheten skall se till att bedömningsgruppen förses med lämpliga kriteriedokument, tidigare bedömningsprotokoll samt relevanta dokument och protokoll från den tekniska tjänsten.

## 8. BEDÖMNING PÅ PLATS

Bedömningsgruppen skall utföra bedömningen av den tekniska tjänsten i dess lokaler där en eller flera huvudverksamheter bedrivs och skall i förekommande fall inspektera andra utvalda lokaliteter där den tekniska tjänsten har verksamhet.

## 9. RESULTATANALYS OCH BEDÖMNINGSRAPPORT

9.1 Bedömningsgruppen skall analysera all relevant information och alla belägg som har samlats in under undersökningen av dokument och protokoll samt bedömningen på plats. Denna analys skall vara tillräcklig för att gruppen skall kunna bedöma den tekniska tjänstens kompetens och huruvida den uppfyller kraven för att utses.

9.2 Den behöriga myndighetens rapportförfaranden skall uppfylla följande krav.

9.2.1 Ett möte skall äga rum mellan bedömningsgruppen och den tekniska tjänsten innan gruppen lämnar platsen. Vid detta möte skall bedömningsgruppen lämna en skriftlig och/eller muntlig rapport om analysresultatet. Den tekniska tjänsten skall få tillfälle att ställa frågor om resultatet, även i fråga om bristande överensstämmelse, om sådan finns, och grunden för denna.

9.2.2 En skriftlig rapport om bedömningsresultatet skall snarast läggas fram för den tekniska tjänsten. Denna bedömningsrapport skall innehålla kommentarer om kompetens och överensstämmelse och skall ange eventuella brister i överensstämmelse som skall åtgärdas för att uppfylla alla krav för att utses.



- 9.2.3 Den tekniska tjänsten skall erbjudas att kommentera bedömningsrapporten och beskriva de specifika åtgärder som har vidtagits eller som, inom en fastställd tid, planeras för att åtgärda eventuella konstaterade brister i överensstämmelse.
- 9.3 Den behöriga myndigheten skall se till att den tekniska tjänstens insatser för att åtgärda brister i överensstämmelse undersöks för att konstatera om åtgärderna verkar vara tillräckliga och har haft effekt. Om den tekniska tjänstens insatser anses otillräckliga skall ytterligare information begäras. Dessutom kan krav ställas på belägg för att åtgärderna faktiskt har genomförts eller kan en uppföljningsbedömning utföras för att kontrollera att korrigeringarna faktiskt genomförts.
- 9.4 Bedömningsrapporten skall minst omfatta följande:
- Den tekniska tjänstens unika identitet.
  - Tidpunkt(er) för bedömningen på plats.
  - Namn på den/de bedömare och/eller experter som har deltagit i bedömningen.
  - Samtliga bedömda lokalers unika identitet.
  - Det område som bedömts och för vilket den sökande föreslås bli utsedd.
  - En redogörelse för effektiviteten i den inre organisation och de förfaranden som den tekniska tjänsten har antagit för att inge förtroende för sin kompetens på grundval av dess förmåga att uppfylla kraven för att utses.
  - Information om hur alla brister i överensstämmelse har åtgärdats.
  - En rekommendation om huruvida den sökande bör utses eller bekräftas som teknisk tjänst och i så fall det område den utsetts för.
10. BEVILJANDE/BEKRÄFTELSE AV UTSEENDE
- 10.1 Godkännandemyndigheten skall utan onödigt dröjsmål fatta beslut om den skall bevilja, bekräfta eller förlänga utseendet på grundval av rapporten/rapporterna och annan relevant information.
- 10.2 Godkännandemyndigheten skall ge den tekniska tjänsten ett intyg. I intyget skall följande fastställas:
- Godkännandemyndighetens identitet och logo.
  - Den utsedda tekniska tjänstens unika identitet.
  - Den faktiska tidpunkt då tjänsten utsågs och för hur lång tid den utsågs.
  - En kortfattad beskrivning av eller en hänvisning till det område tjänsten utsetts för (tillämpliga direktiv, förordningar eller delar av dem).
  - En redogörelse för överensstämmelse och hänvisning till detta direktiv.
11. FÖRNYAD BEDÖMNING OCH ÖVERVAKNING
- 11.1 Förnyad bedömning liknar en första bedömning förutom att erfarenheter från föregående bedömningar skall beaktas. Bedömning genom övervakning på plats är mindre omfattande än förnyade bedömningar.
- 11.2 Den behöriga myndigheten skall upprätta sin plan för förnyad bedömning och övervakning av varje utsedd teknisk tjänst så att representativa prov på det område tjänsten utsetts för regelbundet bedöms.

Intervallen mellan bedömningarna på plats, antingen förnyad bedömning eller övervakning, beror på den stabilitet som den tekniska tjänsten har visat prov på.

- 11.3 När brister i överensstämmelse konstateras under en övervakning eller förnyad bedömning skall den behöriga myndigheten fastställa strikta tidsgränser för de korrigerande åtgärder som skall vidtas.
- 11.4 Om de korrigerande eller förbättrande åtgärderna inte har vidtagits inom den överenskomna tidsramen eller bedöms otillräckliga skall den behöriga myndigheten vidta lämpliga åtgärder, till exempel utföra ytterligare en bedömning och tillfälligt eller slutgiltigt återkalla tillståndet för en eller flera av de verksamheter för vilka den tekniska tjänsten har utsetts.
- 11.5 Om den behöriga myndigheten beslutar att tillfälligt eller slutgiltigt återkalla en teknisk tjänsts tillstånd skall den meddela den senare genom rekommenderat brev. Under alla förhållanden skall den behöriga myndigheten vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa kontinuiteten i den verksamhet som den tekniska tjänsten redan bedriver.
12. REGISTER ÖVER UTSEDDA TEKNISKA TJÄNSTER
- 12.1 Den behöriga myndigheten skall föra register över tekniska tjänster för att visa att kraven för att utses, inklusive kompetens, faktiskt har uppfyllts.
- 12.2 Den behöriga myndigheten skall säkerställa sekretessen för registren över tekniska tjänster.
- 12.3 Register över tekniska tjänster skall minst omfatta följande:
- a) Relevant korrespondens.
  - b) Protokoll och rapporter från bedömningen.
  - c) Kopior av intyg på att en tjänst utsetts.
-

## BILAGA VI

## MALL A

Största format: A4 (210 × 297 mm)

## EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

EG-typgodkännandemyndighetens stämpel
--

Meddelande om:

EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>utvidgning av EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>vägrat EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>återkallat EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>

Av en typ av:

färdigbyggt fordon <sup>(1)</sup>etappvis färdigbyggt fordon <sup>(1)</sup>icke färdigbyggt fordon <sup>(1)</sup>fordon av färdigbyggda och icke färdigbyggda varianter <sup>(1)</sup>fordon av etappvis färdigbyggda och icke färdigbyggda varianter <sup>(1)</sup>

med avseende på direktiv 2007/46/EG, senast ändrat genom direktiv .../.../EG

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utvidgning:

## AVSNITT I

0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):

0.2 Typ:

0.2.1 Varumärke(n) <sup>(2)</sup>:

0.3 Identifiering av typ om sådan finns märkt på fordonet:

0.3.1 Märkningens placering:

0.4 Fordonskategori <sup>(3)</sup>:0.5 Namn på och adress till tillverkaren av det färdigbyggda fordonet <sup>(1)</sup>:Namn på och adress till tillverkaren av grundfordonet <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>:Namn på och adress till tillverkaren av det icke färdigbyggda fordonets senaste tillverkningsstadium <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>:Namn på och adress till tillverkaren av det etappvis färdigbyggda fordonet <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>:<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.<sup>(2)</sup> Om denna uppgift inte är tillgänglig vid beviljandet av typgodkännandet, skall den kompletteras senast när fordonet släpps ut på marknaden.<sup>(3)</sup> Enligt bilaga II A.<sup>(4)</sup> Se s. 2.

0.8 Namn på och adress(er) till monteringsanläggning(ar):

0.9 Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare:

#### AVSNITT II

Jag intygar härmed att tillverkarens beskrivning i bifogade dokument med upplysningar om det ovan angivna fordonet/fordonen (varav EG-typgodkännandemyndigheten har tagit ut ett prov/prover som tillverkaren har tillhandahållit som prototyp/er/för fordonstypen) är riktig och att de bifogade provningsresultaten gäller denna fordonstyp.

1. För färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon/varianter <sup>(1)</sup>:

Fordonstypen uppfyller/uppfyller inte <sup>(1)</sup> de tekniska kraven i samtliga tillämpliga rättsakter enligt föreskrifterna i bilaga IV och bilaga XI <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> till direktiv 2007/46/EG.

2. För icke färdigbyggda fordon/varianter <sup>(1)</sup>:

Fordonstypen uppfyller/uppfyller inte <sup>(1)</sup> de tekniska kraven i de rättsakter som finns förtecknade i tabellen på sidan 2.

3. Godkännandet beviljas/vägras/återkallas <sup>(1)</sup>.

4. Godkännandet beviljas i enlighet med artikel 20 och giltigheten för godkännande är således begränsad till dag/månad/år.

(Ort)

(Underskrift)

(Datum)

Bilagor: Tekniskt underlag.

Provningsresultat (se bilaga VIII).

Namn och exempel på namnteckning(ar) för den eller de personer på företaget som har befogenhet att underteckna intyg om överensstämmelse samt intyg om deras befattning i företaget

*Anm.:* Om denna mall används för typgodkännande enligt artikel 20, 22 eller 23, får rubriken "EG-typgodkännandeintyg för fordon" endast användas

— då kommissionen, i det fall som avses i artikel 20, har beslutat att tillåta medlemsstaten att bevilja ett typgodkännande i enlighet med detta direktiv,

— för fordon i kategori M<sub>1</sub> som är typgodkända enligt det förfarande som anges i artikel 22.

### EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR FORDON

Sida 2

Detta EG-typgodkännande grundas på, i fråga om icke färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon eller varianter, följande godkännande(n) av icke färdigbyggda fordon:

Etapp 1: Tillverkare av grundfordonet:

EG-typgodkännandenummer:

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Se s. 2.

Datum:

Tillämpligt på varianter:

Etapp 2: Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

Tillämpligt på varianter:

Etapp 3: Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

Tillämpligt på varianter:

I de fall som godkännandet omfattar en eller flera icke färdigbyggda varianter skall de varianter som är färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda anges.

Färdigbyggda/etappvis färdigbyggda varianter:

Förteckning över krav som är tillämpliga på den godkända icke färdigbyggda fordonstypen eller varianten. (Efter vad som är tillämpligt, med beaktande av räckvidd och senaste ändring för var och en av nedan angivna rättsakter.)

Punkt	Område	Rättsakt	Senast ändrat	Tillämpligt på varianter

(Ange endast de ämnen för vilka det finns ett EG-typgodkännande.)

I fråga om fordon avsedda för särskilda ändamål, beviljade undantag eller särskilda bestämmelser som tillämpas i enlighet med bilaga XI och undantag som beviljats i enlighet med artikel 20.

Rättsakt	Punkt	Typ av godkännande och form av undantag	Tillämpligt på varianter

## Tillägg

## Förteckning över de rättsakter som fordonstypen överensstämmer med

(skall fyllas i endast vid typpodkännande enligt artikel 6.3)

Område	Rättsakt <sup>(1)</sup>	Ändrad genom	Tillämplig på varianter
1. Ljudnivåer	70/157/EEG		
2. Avgaser	70/220/EEG		
3. Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG		
4. Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG		
5. Styrkraft	70/311/EEG		
6. Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG		
7. Ljudsignalanordningar	70/388/EEG		
8. Bakspeglar	71/127/EEG		
8A. Anordningar för indirekt sikt	2003/97/EG		
9. Bromsutrustning	71/320/EEG		
10. Radioavstörning	72/245/EEG		
11. Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG		
12. Inredningsdetaljer	74/60/EEG		
13. Stöldskydd	74/61/EEG		
14. Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG		
15. Sätenas hållfasthet	74/408/EEG		
16. Utskjutande delar	74/483/EEG		
17. Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG		
18. Föreskrivna skyltar	76/114/EEG		
19. Förankring av bilbälten	76/115/EEG		
20. Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	76/756/EEG		
21. Reflexanordningar	76/757/EEG		
22. Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor, stopplyktor och varsellyktor	76/758/EEG		
23. Körriktningsvisare	76/759/EEG		
24. Bakre skyltlyktor	76/760/EEG		
25. Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG		
26. Främre dimljus	76/762/EEG		
27. Bogseringsanordningar	77/389/EEG		
28. Bakre dimljus	77/538/EEG		
29. Backningsstrålkastare	77/539/EEG		
30. Parkeringsljus	77/540/EEG		
31. Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG		
32. Siktält framåt	77/649/EEG		
33. Märkning av manöverorgan	78/316/EEG		
34. Avfrostnings-/avimningsanordningar	78/317/EEG		
35. Vindrutetorkare och vindrutespolare	78/318/EEG		
36. Värmesystem	2001/56/EG		

Område	Rättsakt <sup>(1)</sup>	Ändrad genom	Tillämplig på varianter
37. Hjulskydd	78/549/EEG		
38. Huvudstöd	78/932/EEG		
39. CO <sub>2</sub> -utsläpp/bränsleförbrukning	80/1268/EEG		
40. Motoreffekt	80/1269/EEG		
41. Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	88/77/EEG		
42. Sidoskydd	89/297/EEG		
43. Stänkskyddsanordningar	91/226/EEG		
44. Mått och vikter (personbilar)	92/21/EEG		
45. Säkerhetsglas	92/22/EEG		
46. Däck	92/23/EEG		
47. Hastighetsbegränsande anordningar	92/24/EEG		
48. Mått och vikter (för andra fordon än de som avses i punkt 44)	97/27/EG		
49. Utskjutande delar på förarhytter	92/114/EEG		
50. Kopplingsanordningar	94/20/EG		
51. Brandfarlighet	95/28/EG		
52. Bussar och långfärdsbussar	2001/85/EG		
53. Frontalkollision	96/79/EG		
54. Sidokollisionsskydd	96/27/EG		
55. Fordon avsedda för transport av farligt gods	98/91/EG		
56. Främre underkörningsskydd	2000/40/EG		
57. Fotgängarskydd	2003/102/EG		

<sup>(1)</sup> Eller de FN/ECE-föreskrifter som anses vara likvärdiga.

#### MALL B

(för typgodkännande av system eller typgodkännande av fordon med avseende på ett system)

Största format: A4 (210 × 297 mm)

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

EG-typgodkännandemyndighetens  
stämpel

Meddelande om:

EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>

utvidgning av EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>

vägrat EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>

återkallat EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>

av en systemtyp/fordonstyp med avseende på ett system <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

med avseende på direktiv .../.../EG/förordning (EG) nr .../...<sup>(1)</sup>, senast ändrat/ändrad genom direktiv .../.../EG/förordning (EG) nr .../...<sup>(1)</sup>

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utvidgning:

#### AVSNITT I

0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):

0.2 Typ:

0.2.1 Varumärke(n) (i förekommande fall):

0.3 Identifiering av typ, om sådan finns märkt på fordonet<sup>(2)</sup>:

0.3.1 Märkningens placering:

0.4 Fordonskategori<sup>(3)</sup>:

0.5 Tillverkarens namn och adress:

0.8 Namn på och adress(er) till monteringsanläggning(ar):

0.9 Tillverkarens representant:

#### AVSNITT II

1. Ytterligare information (i tillämpliga fall): se Addendum

2. Teknisk tjänst som har ansvaret för att utföra provningar:

3. Datum för provningsrapport:

4. Provningsrapportens nummer:

5. Eventuella anmärkningar: se Addendum

6. Ort:

7. Datum:

8. Underskrift:

Bilagor: Tekniskt underlag.

Provningsrapport.

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Enligt bilaga II avsnitt A.



Addendum  
till EG-typgodkännandeintyg nr ...

1. Ytterligare information
  - 1.1 [...]:
    - 1.1.1 [...]:  
(...)
2. Typgodkännandenummer för varje komponent eller separat teknisk enhet som monterats på fordonet för att det skall uppfylla bestämmelserna i detta direktiv eller denna förordning
  - 2.1 [...]:
3. Anmärkningar
  - 3.1 [...]:

**MALL C**

**(för typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter)**

**Största format: A4 (210 × 297 mm)**

EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG

EG-typgodkännandemyndighetens  
stämpel

Meddelande om:

EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>  
utvidgning av EG-typgodkännande <sup>(1)</sup> för en typ av komponenter eller separata tekniska enheter <sup>(1)</sup>  
vägrat EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>  
återkallat EG-typgodkännande <sup>(1)</sup>

med avseende på direktiv .../.../EG/förordning (EG) nr .../... <sup>(1)</sup>, senast ändrat/ändrad genom direktiv .../.../EG/förordning (EG) nr .../... <sup>(1)</sup>

EG-typgodkännandenummer:

Skäl för utvidgning:

AVSNITT I

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):
- 0.2 Typ:

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

- 0.3 Identifiering av typ, om sådan finns märkt på komponenten eller den separata tekniska enheten <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>:
- 0.3.1 Märkningens placering:
- 0.5 Tillverkarens namn och adress:
- 0.7 För komponenter och separata tekniska enheter: placering av EG-typgodkännandemärket och fastsättningsmetod:
- 0.8 Namn på och adress(er) till monteringsanläggning(ar):
- 0.9 Namn på och adress till tillverkarens eventuella företrädare:

## AVSNITT II

- 1. Ytterligare information (i tillämpliga fall): se Addendum
- 2. Teknisk tjänst som har ansvaret för att utföra provningar:
- 3. Datum för provningsrapport:
- 4. Provningsrapportens nummer:
- 5. Eventuella anmärkningar: se Addendum
- 6. Ort:
- 7. Datum:
- 8. Underskrift:

Bilagor: Tekniskt underlag.  
Provningsrapport.

Addendum  
till EG-typgodkännandeintyg nr ...

- 1. Ytterligare information
  - 1.1 [...]:
    - 1.1.1 [...]:
- (...)
- 2. Eventuella begränsningar för användningen av anordningen
  - 2.1 [...]:
- 3. Anmärkningar
  - 3.1 [...]:

---

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Om typidentifikationsmärkningen innehåller tecken som inte är relevanta för beskrivningen av det fordon, den komponent eller den separata tekniska enhet som omfattas av denna mall för den tekniska dokumentationen, skall dessa tecken ersättas av symbolen "?" i dokumentationen (t.ex. ABC??123??).

## BILAGA VII

NUMRERINGSSYSTEM FÖR EG-TYPGODKÄNNANDEINTYG <sup>(1)</sup>

1. EG-typgodkännandennummer skall bestå av fyra avsnitt för typgodkännanden av hela fordon och fem avsnitt för typgodkännanden av system, komponenter och separata tekniska enheter enligt beskrivning nedan. Avsnitten skall alltid åtskiljas med en asterisk.

Avsnitt 1: Bokstaven "e" följt av numret för den medlemsstat som utfärdat EG-typgodkännandet:

1. för Tyskland.
2. för Frankrike.
3. för Italien.
4. för Nederländerna.
5. för Sverige.
6. för Belgien.
7. för Ungern.
8. för Tjeckien.
9. för Spanien.
11. för Förenade kungariket.
12. för Österrike.
13. för Luxemburg.
17. för Finland.
18. för Danmark.
19. för Rumänien.
20. för Polen.
21. för Portugal.
23. för Grekland.
24. för Irland.
26. för Slovenien.
27. för Slovakien.
29. för Estland.
32. för Lettland.
34. för Bulgarien.
36. för Litauen.
49. för Cypern.
50. för Malta.

Avsnitt 2: Grunddirektivets eller grundförordningens nummer.

<sup>(1)</sup> Komponenter och separata tekniska enheter skall markeras i enlighet med bestämmelserna i relevant rättsakt.

- Avsnitt 3: Numret på senaste ändringsdirektiv eller förordning som är tillämpligt/tillämplig på EG-typgodkännandet.
- I fråga om EG-typgodkännanden av hela fordon innebär detta det senaste direktiv eller den senaste förordning genom vilket/vilken en eller flera artiklar i direktiv 2007/46/EG senast ändrats.
  - I fråga om EG-typgodkännanden av hela fordon som beviljats enligt förfarandet i artikel 22 innebär detta det senaste direktiv eller den senaste förordning genom vilket en eller flera artiklar i direktiv 2007/46/EG senast ändrats, med undantag för de första två siffrorna som ersätts med bokstäverna KS skrivet med versaler.
  - I fråga om typgodkännanden enligt särdirektiv innebär detta det senaste direktiv/den senaste förordning som innehåller aktuella bestämmelser med vilka systemet, komponenten eller den tekniska enheten överensstämmer.
  - Om, enligt ett direktiv eller en förordning, olika tekniska standarder skall börja tillämpas vid skilda tidpunkter, skall en bokstav läggas till för att ange för vilken standard godkännandet beviljats.
- Avsnitt 4: Ett fyrsiffrigt följdnummer (då det är tillämpligt, med nollor först) vid EG-typgodkännande av hela fordon, eller fyr- eller femsiffrigt vid EG-typgodkännande enligt ett särdirektiv eller en förordning, för att ange grundtypgodkännandet. Nummerföljden skall börja med 0001 för varje grunddirektiv eller förordning.
- Avsnitt 5: Ett tvåsiffrigt följdnummer (då det är tillämpligt, med nollor först) för att ange utvidgningen. Nummerföljden skall börja från 00 för varje grundläggande godkännandenummer.
2. Vid EG-typgodkännande av hela fordon skall avsnitt 2 utelämnas.
- I fråga om ett nationellt typgodkännande av fordon som tillverkas i små serier enligt artikel 23 skall avsnitt 2 ersättas med bokstäverna NKS skrivet med versaler.
3. Endast på fordonets föreskrivna skylt(ar), skall avsnitt 5 utelämnas.
4. Exempel på ett tredje systemgodkännande (hittills inte med någon förlängning) utfärdat av Frankrike för bromsdirektivet:
- e2\*71/320\*98/12\*0003\*00
- eller
- e2\*88/77\*91/542A\*0003\*00 i fråga om ett direktiv med två etapper för genomförande A och B.
5. Exempel på den andra förlängningen av det fjärde fordonstypgodkännande som utfärdats av Förenade kungariket:
- e11\*98/14\*0004\*02
- Direktiv 98/14/EG är det direktiv genom vilket artiklarna i direktiv 70/156/EEG senast ändrats.
6. Exempel på ett EG-typgodkännande av hela fordon som tillverkas i små serier som utfärdats av Luxemburg enligt artikel 22:
- e13\*KS[.../...]\*0001\*00
7. Exempel på ett nationellt EG-typgodkännande av fordon som tillverkas i små serier som utfärdats av Nederländerna enligt artikel 23:
- e4\*NKS\*0001\*00
8. Exempel på EG-typgodkännandenummer som är stämplat på fordonets föreskrivna skylt(ar):
- e11\*98/14\*0004
9. Bilaga VII är inte tillämplig på de FN/ECE-föreskrifter som förtecknas i bilaga IV till detta direktiv. I typgodkännanden som utfärdats i enlighet med FN/ECE-föreskrifter skall man fortsätta att använda den numrering som är tillämplig enligt respektive föreskrifter.

## Tillägg

**EG-typgodkännandemärke för komponenter och separata tekniska enheter**

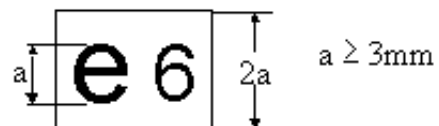
1. EG-typgodkännandemärke för komponenter och separata tekniska enheter skall omfatta följande:
  - 1.1 En rektangel runt bokstaven "e" följd av en bokstavs- eller sifferbeteckning för den medlemsstat som utfärdat EG-typgodkännandet för komponenten eller den separata tekniska enheten:

1	för Tyskland	18	för Danmark
2	för Frankrike	19	för Rumänien
3	för Italien	20	för Polen
4	för Nederländerna	21	för Portugal
5	för Sverige	23	för Grekland
6	för Belgien	24	för Irland
7	för Ungern	26	för Slovenien
8	för Tjeckien	27	för Slovakien
9	för Spanien	29	för Estland
11	för Förenade kungariket	32	för Lettland
12	för Österrike	34	för Bulgarien
13	för Luxemburg	36	för Litauen
17	för Finland	49	för Cypern
		50	för Malta
  - 1.2 I närheten av rektangeln det grundläggande godkännandenumret, som finns i avsnitt 4 av typgodkännandenumret, föregånget av de två siffror som anger ordningsnumret för den senaste större tekniska ändringen av det tillämpliga särdirektivet eller förordningen.
  - 1.3 En eller flera tilläggssymboler ovanför rektangeln, så att det blir lättare att identifiera vissa egenskaper. Denna tilläggsinformation anges i detalj i de tillämpliga särdirektiven eller förordningarna.
2. Typgodkännandemärket för komponenten eller den separata tekniska enheten skall fästas vid den separata tekniska enheten eller komponenten på ett sådant sätt att det är outplånligt och tydligt läsbart.
3. Ett exempel på typgodkännandemärke för komponenter eller separata tekniska enheter finns i addendumet.

---

*Addendum till tillägg 1*

Exempel på ett typgodkännandemärke för en komponent eller en separat teknisk enhet



01 0004 

Förklaring: typgodkännandet ovan har utfärdats av Belgien som nummer 0004.01 är ett ordningsnummer som anger nivån på de tekniska krav som denna komponent uppfyller. ordningsnumret tilldelas i enlighet med de tillämpliga särdirektiven eller förordningarna.

Observera att tilläggssymbolerna inte visas i detta exempel.

—

## BILAGA VIII

## PROVNINGSRESULTAT

(Skall fyllas i av behöriga typgodkännandemyndigheter och bifogas fordonets EG-typgodkännandeintyg om godkännande)

I samtliga fall måste det tydligt anges för vilken variant och version som informationen gäller. En version får inte ha mer än ett resultat. Det är dock tillåtet med en kombination av flera resultat per version där det sämsta resultatet anges. I det senare fallet skall det förklaras att det sämsta resultatet anges för punkter som är markerade med en asterisk.

## 1. Resultat av ljudnivåprovningen

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

Variant/version:	...	...	...
Under körning (dB(A)/E):	...	...	...
Stillastående(dB(A)/E):	...	...	...
vid varvtal ( $\text{min}^{-1}$ ):	...	...	...

## 2. Resultat av provningen av avgasutsläpp

## 2.1 Utsläpp från motorfordon

Ange den senaste ändringsrättsakt som gäller för godkännandet. Ange även genomförandestadium om det rör sig om en rättsakt med två eller fler genomförandestadier:

Bränsle(n) <sup>(1)</sup> ... (diesel, bensin, LPG, naturgas, Bi-fuel: bensin/LPG, Bi-fuel: bensin/naturgas, etanol ...)

2.1.1 Provtyp I <sup>(2)</sup> utsläpp från fordon i provcykeln efter kallstart:

Variant/version:	...	...	...
CO	...	...	...
Kolväten	...	...	...
NO <sub>x</sub>			
Kolväten + NO <sub>x</sub>			
Partiklar	...	...	...

2.1.2 Provtyp II <sup>(2)</sup> utsläppskrav för att klara kraven för trafikdugligt skick:

Typ II, tomgångsprov vid lågt varvtal:

Variant/version:	...	...	...
CO %	...	...	...
Motorvarvtal	...	...	...
Motoroljetemperatur	...	...	...

<sup>(1)</sup> Anges i de fall begränsningar för bränslet är tillämpliga (t.ex. L-område eller H-område för naturgas).

<sup>(2)</sup> Upprepa uppgifterna för bensin och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensin eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensin och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

Typ II, tomgångsvarvtal vid högt varvtal:

Variant/version:	...	...	...
CO %	...	...	...
Lambdavärde	...	...	...
Motorvarvtal			
Motoroljetemperatur	...	...	...

2.1.3 Resultat av typ III-prov: ...

2.1.4 Resultat av typ IV-prov (förångningsprov): ... g/prov

2.1.5 Resultat av typ V-prov om hållbarhet:

— Hållbarhetskrav: 80 000 km/100 000 km/ej tillämpligt <sup>(1)</sup>

— Försämringsfaktor DF: beräknad/fast <sup>(1)</sup>

— Specificeringsvärde:

CO: ...

Kolväten: ...

NO<sub>x</sub>: ...

2.1.6 Resultat av typ VI-prov för utsläpp vid låga omgivningstemperaturer:

Variant/version:	...	...	...
CO g/km			
Kolväten g/km			

2.1.7 OBD: ja/nej <sup>(1)</sup>

2.2 Utsläpp från motorer för användning i fordon.

Ange den senaste ändringsrättsakt som gäller för godkännandet. Ange även genomförandestadium om det rör sig om en rättsakt med två eller fler genomförandestadier: ...

Bränsle(n) <sup>(2)</sup>: ... (diesel, bensin, LPG, naturgas, etanol ...)

2.2.1 Resultat av ESC-provet <sup>(3)</sup>

CO: g/kWh

THC: g/kWh

NO<sub>x</sub>: g/kWh

PT: g/kWh

2.2.2 Resultat av ELR-provet <sup>(3)</sup>

Rökvärde ... m<sup>-1</sup>

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Anges i de fall begränsningar för bränslet är tillämpliga (t.ex. L-område eller H-område för naturgas).

<sup>(3)</sup> Om tillämpligt.



2.2.3 Resultat av ETC-provet <sup>(1)</sup>

CO:	g/kWh
THC:	g/kWh <sup>(1)</sup>
NMHC:	g/kWh <sup>(1)</sup>
CH <sub>4</sub> :	g/kWh <sup>(1)</sup>
NO <sub>x</sub> :	g/kWh <sup>(1)</sup>
PT:	g/kWh <sup>(1)</sup>

## 2.3 Föroreningar från dieselmotorer

Ange den senaste ändringsrättsakt som gäller för godkännandet. Ange även genomförandestadium om det rör sig om en rättsakt med två eller fler genomförandestadier:

## 2.3.1 Provresultat vid fullgasacceleration

Variant/version	...	...	...
Korrigerat värde för absorptionskoefficienten (m <sup>-1</sup> )	...	...	...
Normalt tomgångsvarvtal			
Maximalt varvtal			
Oljetemperatur (min./max.)			

3. Resultat av provningen av CO<sub>2</sub>-utsläpp/bränsleförbrukning <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakt som gäller godkännandet:

Variant/version	...	...	...
CO <sub>2</sub> (utsläppsmängd) (stadstrafik) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> (utsläppsmängd) (landsvägskörning) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> (utsläppsmängd) (blandad körning) (g/km)	...	...	...
Bränsleförbrukning (stadstrafik) (l/100 km) <sup>(3)</sup>	...	...	...
Bränsleförbrukning (landsvägskörning) (l/100 km) <sup>(3)</sup>	...	...	...
Bränsleförbrukning (blandad körning) (l/100 km) <sup>(3)</sup>	...	...	...

<sup>(1)</sup> Om tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensen och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

<sup>(3)</sup> För fordon som drivs med naturgas skall "l/100 km" bytas ut mot "m<sup>3</sup>/100 km".

## BILAGA IX

## EG-INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE

För färdigbyggda/etappvis färdigbyggda <sup>(1)</sup> fordon

## DEL I

(Största format: A4 [210 × 297 mm] eller vikt A4-format)

Sida 1

Undertecknad:

(Fullständigt namn)

intygar härmed att nedanstående fordon:

0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):

0.2 Typ:

variant <sup>(2)</sup>:

version <sup>(2)</sup>:

0.2.1 Varumärke(n):

0.4 Kategori:

0.5 Namn på och adress till tillverkaren av grundfordonet:

Namn på och adress till tillverkaren av det icke färdigbyggda fordonets senaste tillverkningsetapp <sup>(1)</sup>:

0.6 Placering av föreskrivna skyltar:

Fordonets identifieringsmärkning:

Placering av fordonets identifieringsnummer på chassit:

baserat på den typ/de typer av fordon som beskrivs i EG-typgodkännandet <sup>(1)</sup>

Grundfordon:

Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Ange även identifieringskoden som kan vara antingen numerisk eller kombinerad. Koden får vara högst 25 positioner för en variant och 35 positioner för en version.

Etapp 2: Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

överensstämmer i alla avseenden med den färdigbyggda/etappvis färdigbyggda <sup>(1)</sup> typen som beskrivs i

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

Fordonet får utan ytterligare EG-typgodkännanden registreras varaktigt i medlemsstater som har höger/vänstertrafik <sup>(2)</sup> och som tillämpar metersystemet/brittisk <sup>(3)</sup> standard för hastighetsmätare.

(Ort) (Datum)

(Underskrift) (Befattning)

Bilagor (gäller endast fordonstyper som tillverkas i flera etapper). Intyg om överensstämmelse skall lämnas för varje etapp.

Sida 2

### För färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon i kategori M<sub>1</sub>

(De värden och enheter som anges nedan är de som återfinns i de relevanta rättsakternas typgodkännandedokumentation. När det gäller provningar av produktionsöverensstämmelse, måste värdena verifieras i enlighet med de metoder som fastställts i de relevanta rättsakterna med beaktande av provningstoleranser för produktionsöverensstämmelsen som finns i dessa rättsakter.)

1. Antal axlar: ... och hjul: ...
2. Drivaxlar:
3. Hjulbas: ... mm
5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.1 Längd: ... mm
- 7.1 Bredd: ... mm
8. Höjd: ... mm
11. Bakre överhäng: ... mm
- 12.1 Fordonets vikt i körklart skick med karosseri: ... kg
- 14.1 Största tekniskt tillåtna vikt inklusive last ... kg
- 14.2 Viktens fördelning mellan axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg etc.
- 14.3 Tekniskt tillåten vikt på varje axel: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg etc.
16. Högsta tillåtna taklast: ... kg
17. Högsta vikt för släpfordon (bromsat): ... kg (obromsat): ... kg
18. Högsta tekniskt tillåtna tågvikt: ... kg
- 19.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt på kopplingspunkten till släpfordonet: ... kg

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Ange om fordonet är avsett för antingen vänster- eller högertrafik eller både vänster- och högertrafik.

<sup>(3)</sup> Ange om hastighetsmätaren är graderad i km/t eller i både km/t och miles/h.

20. Motortillverkare:
21. Motorkod enligt märkningen på motorn:
22. Funktionsätt:
  - 22.1 Direktinsprutning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
24. Slagvolym: ... cm<sup>3</sup>
25. Bränsle:
26. Maximal nettoeffekt: ... kW vid ... min<sup>-1</sup>
27. Koppling (typ):
28. Växellåda (typ):
29. Utväxlingsförhållanden: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Slutlig utväxling:
32. Däck och hjul: axel 1: ... axel 2: ... axel 3: ... (för däck i kategori Z som är avsedda för fordon vars maximihastighet överstiger 300 km/t, skall väsentliga däcksuppgifter anges)
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
37. Typ av karosseri:
38. Fordonskategori <sup>(2)</sup>:
41. Dörrarnas utformning och antal:
  - 42.1 Säten (antal och placering):
  - 43.1 EG-typgodkännandemärke för eventuell kopplingsanordning:
44. Maximihastighet: ... km/tim.
45. Ljudnivå:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakt som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om rättsakter med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt: ...

Stillastående: ... dB(A) vid motorvarvtal ... min<sup>-1</sup>

Under körning: ... dB(A)

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Ange endast någon av följande färger: vit, gul, orange, röd, violett, blå, grön, grå, brun eller svart.

46.1 Avgasutsläpp <sup>(1)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakt som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om rättsakter med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt: ...

## 1. Provförfarande:

CO: ... Kolväten: ... NO<sub>x</sub>: ... Kolväten + NO<sub>x</sub>: ...

Rök (korrigerat värde för absorptionskoefficienten [m<sup>-1</sup>]): Partiklar: ...

## 2. Provförfarande (i tillämpliga fall): ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partiklar: ...

46.2 CO<sub>2</sub>-utsläpp/bränsleförbrukning <sup>(1)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakt som gäller EG-typgodkännandet: ...

	Koldioxidutsläpp	Bränsleförbrukning
Stadstrafik	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(2)</sup>
Landsvägskörning	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(2)</sup>
Blandad körning	... g/km	... l/100 km/m <sup>3</sup> /100 km <sup>(2)</sup>

## 47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

<sup>(1)</sup> Upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensen och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

<sup>(2)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

50. Anmärkningar <sup>(1)</sup>:

51. Undantag:

Sida 2

### För färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>

(De värden och enheter som anges nedan är de som återfinns i de relevanta rättsakternas typgodkännandedokumentation. När det gäller provningar av produktionsöverensstämmelse, måste värdena verifieras i enlighet med de metoder som fastställts i de relevanta rättsakterna med beaktande av provningstoleranser för produktionsöverensstämmelsen som finns i dessa rättsakter.)

1. Antal axlar: ... och hjul: ...
2. Drivaxlar: ...
3. Hjulbas: ... mm
5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.1 Längd: ... mm
- 6.3 Avstånd mellan fordonets front och kopplingsanordningens centrum: ... mm
- 7.1 Bredd: ... mm
8. Höjd: ... mm
- 10.1 Markyta som täcks av fordonet: ... m<sup>2</sup>
11. Bakre överhäng: ... mm
- 12.1 Fordonets vikt i körklart skick med karosseri: ... kg
- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4 Tekniskt tillåten vikt på varje axel/axelgrupp: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
16. Högsta tillåtna taklast: ... kg
17. Högsta vikt för släpfordon (bromsat): ... kg (obromsat): ... kg
18. Högsta tekniskt tillåtna tågvikt: ... kg
- 19.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt på kopplingspunkten till motorfordonet: ... kg
20. Motortillverkare:
21. Motorkod enligt märkningen på motorn:
22. Funktionsätt:
  - 22.1 Direktinsprutning: ja/nej <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".

<sup>(2)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

23. Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
24. Slagvolym: ... cm<sup>3</sup>
25. Bränsle:
26. Maximal nettoeffekt: ... kW vid ... min<sup>-1</sup>
27. Koppling (typ):
28. Växellåda (typ):
29. Utväxlingsförhållanden: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Slutlig utväxling: ...
32. Däck och hjul: axel 1: ... axel 2: ... axel 3: ... axel 4: ...
- 33.1 Drivaxel/drivaxlar utrustad(e) med luftfjädring eller motsvarande: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
36. Tryck i matningssystemet för släpfordonets bromssystem: ... bar
37. Typ av karosseri:
41. Dörrarnas utformning och antal:
- 42.2 Antal sittplatser förutom förarplatsen:
- 42.3 Antal ståplatser:
- 43.1 EG-typgodkännandemärke för eventuell kopplingsanordning
44. Maximihastighet: ... km/tim
45. Ljudnivå:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden.

I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

Stillastående: ... dB(A) vid motorvarvtal ... min<sup>-1</sup>

Under körning: ... dB(A)

- 46.1 Avgasutsläpp <sup>(2)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

1. Provförfarande:

CO: ... Kolväten: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Rök (korrigerat värde för absorptionskoefficienten [m<sup>-1</sup>]): ... Partiklar: ...

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensen och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

2. Provförfarande (i tillämpliga fall): ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partiklar: ...

47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

50. Anmärkningar <sup>(1)</sup>:

51. Undantag

Sida 2

### För färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>

(De värden och enheter som anges nedan är de som återfinns i de relevanta rättsakternas typgodkännandedokumentation. När det gäller provningar av produktionsöverensstämmelse, måste värdena verifieras i enlighet med de metoder som fastställs i de relevanta rättsakterna med beaktande av provningstoleranser för produktionsöverensstämmelsen som finns i dessa rättsakter.)

1. Antal axlar: ... och hjul: ...

2. Drivaxlar: ...

3. Hjulbas: ... mm

4.1 Vändskivans placering (maximi- och minimivärde i fråga om justerbara vändskivor): ... mm

5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm

6.1 Längd: ... mm

6.3 Avstånd mellan fordonets front och kopplingsanordningens centrum: ... mm

6.5 Lastytans längd: ... mm

7.1 Bredd: ... mm

8. Höjd: ... mm

<sup>(1)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".



- 10.2 Markyta som täcks av fordonet (endast N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>): ... m<sup>2</sup>
11. Bakre överhäng: ... mm
- 12.1 Fordonets vikt i körklart skick med karosseri: ... kg
- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4 Tekniskt tillåten vikt på varje axel/axelgrupp: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
15. Placering av lyftbar(a) eller belastningsbar(a) axel/axlar: ...
17. Högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt hos motorfordonet i fråga om
  - 17.1 Släpvagn:
  - 17.2 Påhängsvagn:
  - 17.3 Släpkärra:
  - 17.4 Högsta tekniskt tillåtna vikt för släpfordon (obromsat): ... kg
18. Högsta tekniskt tillåtna tågvikt: ... kg
- 19.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt på kopplingspunkten till motorfordonet: ... kg
20. Motortillverkare:
21. Motorkod enligt märkningen på motorn:
22. Funktionssätt:
  - 22.1 Direktinsprutning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
24. Slagvolym: ... cm<sup>3</sup>
25. Bränsle:
26. Maximal nettoeffekt: ... kW vid ... min<sup>-1</sup>
27. Koppling (typ):
28. Växellåda (typ):
29. Utväxlingsförhållanden: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Slutlig utväxling:
32. Däck och hjul: axel 1: ... axel 2: ... axel 3: ... axel 4: ...
- 33.1 Drivaxel/drivaxlar utrustad(e) med luftfjädring eller motsvarande: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
36. Tryck i matningssystemet för släpfordonets bromssystem: ... bar

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

37. Typ av karosseri:
38. Fordonets färg <sup>(1)</sup> (gäller endast N<sub>1</sub>):
39. Tankvolym (gäller endast tankfordon): ... m ...
40. Maximalt kranmomentvärde: kNm
41. Dörrarnas utformning och antal:
- 42.1 Säten (antal och placering):
- 43.1 EG-typgodkännandemärke för eventuell kopplingsanordning
44. Maximihastighet: ... km/tim
45. Ljudnivå:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

Stillastående: ... dB(A) vid motorvarvtal ... min<sup>-1</sup>

Under körning: ... dB(A)

- 46.1 Avgasutsläpp <sup>(2)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt: ...

1. Provförfarande: ...

CO: ... Kolväten: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Rök (korrigerat värde för absorptionskoefficienten [m<sup>-1</sup>]): ... Partiklar: ...

2. Provförfarande (i tillämpliga fall): ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partiklar: ...

- 46.2 CO<sub>2</sub>-utsläpp/bränsleförbrukning <sup>(3)</sup> (endast N<sub>1</sub>):

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakt som är tillämplig på EG-typgodkännandet: ...

	Koldioxidutsläpp	Bränsleförbrukning
Stadstrafik	... g/km	... l/100 km eller för gasformiga bränslen m <sup>3</sup> /100 km <sup>(3)</sup>
Landsvägskörning	... g/km	... l/100 km eller för gasformiga bränslen m <sup>3</sup> /100 km <sup>(3)</sup>
Blandad körning	... g/km	... l/100 km eller för gasformiga bränslen m <sup>3</sup> /100 km <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Ange endast någon av följande färger: vit, gul, orange, röd, violett, blå, grön, grå, brun eller svart.

<sup>(2)</sup> Upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensen och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

<sup>(3)</sup> När det gäller fordon som kan drivas antingen med bensen eller med ett gasformigt bränsle, upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle. Fordon som har ett bränslesystem där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bensen, skall vid provning anses som fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

48.1 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera farligt gods: ja/klass(er): .../nej <sup>(1)</sup>

48.2 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera vissa djur: ja/klass(er): .../nej <sup>(1)</sup>

50. Anmärkningar <sup>(2)</sup>:

51. Undantag:

Sida 2

#### För färdigbyggda eller etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>

1. Antal axlar: ... och hjul: ...

3. Hjulbas: ... mm

5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm

6.1 Längd: ... mm

6.4 Avståndet mellan fordonets bakre del och kopplingsanordningens centrum: ... mm

6.5 Lastytans längd: ... mm

7.1 Bredd: ... mm

8. Höjd: ... mm

10.3 Markyta som täcks av fordonet (gäller endast O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>) ... m<sup>2</sup>

11. Bakre överhäng: ... mm

12.1 Fordonets vikt i körklart skick med karosseri: ... kg

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".

- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.5 Fördelning av vikten på axlarna och, när det gäller en påhängsvagn eller släpkärra, belastning på kopplingspunkten: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg kopplingspunkten: ... kg
- 14.6 Tekniskt tillåtna vikt på varje axel/axelgrupp: 1 ... kg 2 ... kg 3 ... och, när det gäller en påhängsvagn eller släpkärra, belastning på kopplingspunkten: ... kg
15. Placering av lyftbar(a) eller belastningsbar(a) axel/axlar:
- 19.2 För kopplingsanordningar i klasserna B, D, E och H: högsta tillåtna vikt för dragfordonet (T) eller för fordonskombinationen (om  $T < 32\,000$  kg): ... kg
32. Däck och hjul: Axel 1: ... Axel 2: ... Axel 3: ...
- 33.2 Axel/axlar utrustad(e) med luftfjädring eller motsvarande: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
37. Typ av karosseri:
39. Tankvolym (gäller endast tankfordon): ... m<sup>3</sup>
- 43.2 EG-typgodkännandemärke för kopplingsanordning:
47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ... ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

- 48.1 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera farligt gods: ja/klass(er): .../nej <sup>(1)</sup>
- 48.2 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera vissa djur: ja/klass(er): .../nej <sup>(1)</sup>
50. Anmärkningar <sup>(2)</sup>:
51. Undantag:

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".

DEL II

**EG-INTYG OM ÖVERENSSTÄMMELSE****för icke färdigbyggda fordon**

(Största format: A4 [210 × 297 mm] eller vikt A4-format)

Sida 1

Undertecknad:

(Fullständigt namn)

intygar härmed att nedanstående fordon:

0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):

0.2 Typ:

Variant <sup>(1)</sup>:Version <sup>(1)</sup>:

0.2.1 Varumärke(n) (i förekommande fall):

0.4 Kategori:

0.5 Namn på och adress till tillverkaren av grundfordonet:

Namn på och adress till tillverkaren av det icke färdigbyggda fordonets senaste tillverkningsstap <sup>(2)</sup>:

0.6 Placering av föreskrivna skyltar:

Fordonets identifieringsmärkning:

Placering av fordonets identifieringsnummer på chassit:

baserat på den typ/de typer av fordon som beskrivs i EG-typgodkännandet <sup>(2)</sup>

Grundfordon: Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

Etapp 2: Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

överensstämmer i alla avseenden med den ej färdigbyggda typen som beskrivs i

EG-typgodkännandenummer:

Datum:

Fordonet kan inte registreras varaktigt utan ytterligare EG-typgodkännande.

...

(Ort) (Datum) (Underskrift) (Befattning)

Bilagor: Intyg om överensstämmelse för varje etapp.

<sup>(1)</sup> Ange även identifieringskoden som kan vara antingen numerisk eller kombinerad. Koden får vara högst 25 positioner för en variant och 35 positioner för en version.

<sup>(2)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

Sida 2

### För icke färdigbyggda fordon i kategori M<sub>1</sub>

(De värden och enheter som anges nedan är de som återfinns i de relevanta rättsakternas typgodkännandedokumentation. När det gäller provningar av produktionsöverensstämmelse, måste värdena verifieras i enlighet med de metoder som fastställts i de relevanta rättsakterna med beaktande av provningstoleranser för produktionsöverensstämmelsen som finns i dessa rättsakter.)

1. Antal axlar: ... och hjul: ...
2. Drivaxlar:
3. Hjulbas: ... mm
5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna längd: ... mm
- 7.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna bredd: ... mm
- 9.1 Tyngdpunktens höjd: ... mm
- 9.2 Största tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 9.3 Minsta tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 13.1 Det färdigbyggda fordonets minsta tillåtna vikt: ... kg
- 13.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
- 14.3 Tekniskt tillåtna vikt på varje axel: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
16. Högsta tillåtna taklast: ... kg
17. Högsta vikt för släpfordon (bromsat): ... kg (obromsat): ... kg
18. Högsta tekniskt tillåtna tågvikt: ... kg
- 19.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt på kopplingspunkten till släpfordonet: ... kg
20. Motortillverkare:
21. Motorkod enligt märkningen på motorn:
22. Funktionsätt:
  - 22.1 Direktinsprutning: ja/nej <sup>(1)</sup>

(<sup>1</sup>) Stryk om ej tillämpligt.

23. Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
24. Slagvolym: ... cm<sup>3</sup>
25. Bränsle:
26. Maximal nettoeffekt: ... kW vid ... min<sup>-1</sup>
27. Koppling (typ):
28. Växellåda (typ):
29. Utväxlingsförhållanden: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Slutlig utväxling:
32. Däck och hjul: Axle 1: ... Axle 2: ... Axle 3: ...
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
41. Dörrarnas utformning och antal:
- 42.1 Säten (antal och placering):
- 43.1 EG-typgodkännandemärke för eventuell kopplingsanordning
- 43.3 Typer eller klasser av kopplingsenheter som kan monteras:
- 43.4 Karakteristiska värden <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...
45. Ljudnivå:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

Stillastående: ... dB(A) vid motorvarvtal ... min<sup>-1</sup>

Under körning: ... dB(A)

- 46.1 Avgasutsläpp <sup>(2)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

1. Provförfarande:

CO: ... Kolväten: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Rök (korrigerat värde för absorptionskoefficienten [m<sup>-1</sup>]): Partiklar: ...

2. Provförfarande (i tillämpliga fall):

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partiklar: ...

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensen och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

49. Chassi som endast är avsett för terrängfordon: ja/nej <sup>(1)</sup>

50. Anmärkningar <sup>(2)</sup>:

51. Undantag:

Sida 2

### För icke färdigbyggda fordon i kategori M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>

(De värden och enheter som anges nedan är de som återfinns i de relevanta rättsakternas typgodkännandedokumentation. När det gäller provningar av produktionsöverensstämmelse, måste värdena verifieras i enlighet med de metoder som fastställts i de relevanta rättsakterna med beaktande av provningstoleranser för produktionsöverensstämmelsen som finns i dessa rättsakter.)

1. Antal axlar: ... och hjul: ...
2. Drivaxlar: ...
3. Hjulbas: ... mm
5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna längd: ... mm
- 6.3 Avstånd mellan fordonets front och kopplingsanordningens centrum: ... mm
- 7.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna bredd: ... mm
- 9.1 Tyngdpunktens höjd: ... mm
- 9.2 Största tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 9.3 Minsta tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(2)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".



- 12.3 Det rena chassits vikt: ... kg
- 13.1 Det färdigbyggda fordonets minsta tillåtna vikt: ... kg
- 13.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4 Tekniskt tillåten vikt på varje axel/axelgrupp: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
16. Högsta tillåtna taklast: ... kg
17. Högsta vikt för släpfordon (bromsat): ... kg (obromsat): ... kg
18. Högsta tekniskt tillåtna tågvikt: ... kg
- 19.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt på kopplingspunkten till motorfordonet: ... kg
20. Motortillverkare:
21. Motorkod enligt märkningen på motorn:
22. Funktionssätt:
- 22.1 Direktinsprutning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
24. Slagvolym: ... cm<sup>3</sup>
25. Bränsle:
26. Maximal nettoeffekt: ... kW vid ... min<sup>-1</sup>
27. Koppling (typ):
28. Växellåda (typ):
29. Utväxlingsförhållanden: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Slutlig utväxling: ...
32. Däck och hjul: axel 1: ... axel 2: ... axel 3: ... axel 4: ...
- 33.1 Drivaxel/drivaxlar utrustad(e) med luftfjädring eller motsvarande: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
36. Tryck i matningssystemet för släpfordonets bromssystem: ... bar
41. Dörrarnas utformning och antal:
- 43.1 EG-typgodkännandemärke för eventuell kopplingsanordning:
- 43.3 Typer eller klasser av kopplingsenheter som kan monteras:
- 43.4 Karakteristiska värden <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

## 45. Ljudnivå:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

Stillastående: ... dB(A) vid motorvarvtal ... min<sup>-1</sup>

Under körning: ... dB(A)

46.1 Avgasutsläpp <sup>(1)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

## 1. Provförfarande:

CO: ... Kolväten: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Rök (korrigerat värde för absorptionskoefficienten [m<sup>-1</sup>]): ... Partiklar: ...

## 2. Provförfarande (i tillämpliga fall): ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... THC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partiklar: ...

## 47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

49. Chassi som endast är avsett för terrängfordon: ja/nej <sup>(2)</sup>50. Anmärkningar <sup>(3)</sup>:

## 51. Undantag:

<sup>(1)</sup> Upprepa uppgifterna för bensin och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensin eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensin och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

<sup>(2)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(3)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".

Sida 2

**För icke färdigbyggda fordon i kategorierna N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>**

(De värden och enheter som anges nedan är de som återfinns i de relevanta rättsakternas typgodkännandedokumentation. När det gäller provningar av produktionsöverensstämmelse, måste värdena verifieras i enlighet med de metoder som fastställts i de relevanta rättsakterna med beaktande av provningstoleranser för produktionsöverensstämmelsen som finns i dessa rättsakter.)

1. Antal axlar: ... och hjul: ...
2. Drivaxlar: ...
3. Hjulbas: ... mm
- 4.2 Maximi- och minimimått för vändskivan för släpfordonets dragfordon: ... mm
5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm 4. ... mm
- 6.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna längd: ... mm
- 6.3 Avstånd mellan fordonets front och kopplingsanordningens centrum: ... mm
- 7.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna bredd: ... mm
- 9.1 Tyngdpunktens höjd: ... mm
- 9.2 Största tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 9.3 Minsta tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 12.3 Det rena chassits vikt: ... kg
- 13.1 Det färdigbyggda fordonets minsta tillåtna vikt: ... kg
- 13.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
- 14.4 Tekniskt tillåtna vikt på varje axel/axelgrupp: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg 4. ... kg
15. Placering av lyftbar(a) eller belastningsbar(a) axel/axlar: ...
17. Högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt hos motorfordonet i fråga om
  - 17.1 Släpvagn: ...
  - 17.2 Påhängsvagn: ...
  - 17.3 Släpkärra: ...
  - 17.4 Högsta tekniskt tillåtna släpvagnsvikt (obromsat): ... kg
18. Högsta tekniskt tillåtna tågsvikt: ... kg
- 19.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt på kopplingspunkten till släpfordonet: ... kg

20. Motortillverkare:
21. Motorkod enligt märkningen på motorn:
22. Funktionsätt:
  - 22.1 Direktinsprutning: ja/nej <sup>(1)</sup>
23. Antal cylindrar och cylinderarrangemang:
24. Slagvolym: ... cm<sup>3</sup>
25. Bränsle:
26. Maximal nettoeffekt: ... kW vid ... min<sup>-1</sup>
27. Koppling (typ):
28. Växellåda (typ):
29. Utväxlingsförhållanden: 1. ... 2. ... 3. ... 4. ... 5. ... 6. ...
30. Slutlig utväxling:
32. Däck och hjul: axel 1: ... axel 2: ... axel 3: ... axel 4: ...
- 33.1 Drivaxel/drivaxlar utrustad(e) med luftfjädring eller motsvarande: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
36. Tryck i matningssystemet för släpfordonets bromssystem: ... bar
41. Dörrarnas utformning och antal:
  - 42.1 Säten (antal och placering):
  - 43.1 EG-typgodkännandemärke för eventuell kopplingsanordning:
  - 43.3 Typer eller klasser av kopplingsenheter som kan monteras:
  - 43.4 Karakteristiska värden <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...
45. Ljudnivå:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller EG-typgodkännanden. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

Stillastående: ... dB(A) vid motorvarvtal ... min<sup>-1</sup>

Under körning: ... dB(A)

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

46.1 Avgasutsläpp <sup>(1)</sup>:

Numret på grundrättsakten och den senaste ändringsrättsakten som gäller för godkännandet. I fråga om en rättsakt med två eller flera genomförandestadier, ange även vilket genomförandestadium som är aktuellt:

## 1. Provförfarande:

CO: ... Kolväten: ... NO<sub>x</sub>: ... HC + NO<sub>x</sub>: ...

Rök (korrigerat värde för absorptionskoefficienten [m<sup>-1</sup>]): ... Partiklar: ...

## 2. Provförfarande (i tillämpliga fall): ...

CO: ... NO<sub>x</sub>: ... NMHC: ... CH<sub>4</sub>: ... Partiklar: ...

## 47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien: ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

48.1 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera farligt gods: ja/klass(er): .../nej <sup>(2)</sup>48.2 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera vissa djur: ja/klass(er): .../nej <sup>(2)</sup>49. Chassi som endast är avsett för terrängfordon: ja/nej <sup>(2)</sup>50. Anmärkningar <sup>(3)</sup>:

## 51. Undantag:

Sida 2

**För icke färdigbyggda fordon i kategorierna O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> och O<sub>4</sub>**

## 1. Antal axlar: ... och hjul: ...

## 3. Hjulbas: ... mm

<sup>(1)</sup> Upprepa uppgifterna för bensen och gasformigt bränsle i fråga om fordon som kan drivas med antingen bensen eller ett gasformigt bränsle. Fordon som kan drivas med både bensen och ett gasformigt bränsle, men där bensindriften skall användas endast i nödfall och vid start, och som har en bensintank som rymmer högst 15 liter bränsle, skall anses vara fordon som enbart kan drivas med ett gasformigt bränsle.

<sup>(2)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

<sup>(3)</sup> Om fordonet är utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet i enlighet med beslut 2005/50/EG skall tillverkaren här ange: "Fordon utrustat med kortdistansradarutrustning i 24 GHz-bandet".

5. Spårvidd för varje axel: 1. ... mm 2. ... mm 3. ... mm
- 6.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna längd: ... mm
- 6.4 Avståndet mellan fordonets bakre del och kopplingsanordningens centrum: ... mm
- 7.2 Det färdigbyggda fordonets största tillåtna bredd: ... mm
- 9.1 Tyngdpunktens höjd: ... mm
- 9.2 Största tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 9.3 Minsta tillåtna höjd för tyngdpunkten i det färdigbyggda fordonet: ... mm
- 12.3 Det rena chassits vikt: ... kg
- 13.1 Det färdigbyggda fordonets minsta tillåtna vikt: ... kg
- 13.2 Fördelning av vikten på axlarna: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg
- 14.1 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last: ... kg
- 14.5 Fördelning av vikten på axlarna och, när det gäller en påhängsvagn eller släpkärra, belastning på kopplingspunkten: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... kg kopplingspunkten: ... kg
- 14.6 Tekniskt tillåten vikt på varje axel/axelgrupp: 1. ... kg 2. ... kg 3. ... och, när det gäller en påhängsvagn eller släpkärra, belastning på kopplingspunkten: ... kg
15. Placering av lyftbar(a) eller belastningsbar(a) axel/axlar: ...
- 19.2 För kopplingsanordningar i klasserna B, D, E och H: högsta tillåtna vikt för dragfordonet (T) eller för fordonskombinationen (om  $T < 32\,000$  kg): ... kg
32. Däck och hjul: Axel 1: ... Axel 2: ... Axel 3: ...
- 33.2 Axel/axlar utrustad(e) med luftfjädring eller motsvarande: ja/nej <sup>(1)</sup>
34. Styrning, typ av servosystem:
35. Kort beskrivning av bromssystemet:
- 43.2 Godkännandemärke för kopplingsenheten:
- 43.3 Typer eller klasser av kopplingsenheter som kan monteras:
- 43.4 Karakteristiska värden <sup>(1)</sup>: D .../ V .../ S .../ U ...

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

## 47. Skattekoder eller nationella kodnummer, i tillämpliga fall:

— Belgien: ...	— Bulgarien ...	— Republiken Tjeckien: ...
— Danmark: ...	— Tyskland: ...	— Estland: ...
— Grekland: ...	— Spanien: ...	— Frankrike: ...
— Irland: ...	— Italien: ...	— Cypern: ...
— Lettland: ...	— Litauen: ...	— Luxemburg: ...
— Ungern: ...	— Malta: ...	— Nederländerna: ...
— Österrike: ...	— Polen: ...	— Portugal: ...
— Rumänien: ...	— Slovenien: ...	— Slovakien: ...
— Finland: ...	— Sverige: ...	— Förenade kungariket: ...

48.1 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera farligt gods: ja/klass(er): .../nej <sup>(1)</sup>48.2 EG-typgodkänt i enlighet med kraven för att transportera vissa djur: ja/klass(er): .../nej <sup>(1)</sup>

50. Anmärkningar:

51. Undantag:

---



---

<sup>(1)</sup> Stryk om ej tillämpligt.

## BILAGA X

## FÖRFARANDE VID KONTROLL AV PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE

## 0. MÅL

Förfarandet vid kontroll av produktionsöverensstämmelse syftar till att säkerställa att varje tillverkat fordon, system, komponent och separat teknisk enhet är i överensstämmelse med den godkända typen.

Förfarandet omfattar alltid kontroll av kvalitetsledningssystem, nedan kallat inledande kontroll <sup>(1)</sup>, och kontroll av det område som skall godkännas samt produktrelaterade kontroller, nedan kallade rutiner för produktöverensstämmelse.

## 1. INLEDANDE KONTROLL

1.1 Innan EG-typgodkännandemyndigheten i en medlemsstat beviljar EG-typgodkännande, skall den kontrollera att det finns tillfredsställande rutiner och förfaranden som ger en effektiv kontroll av att komponenter, system, separata tekniska enheter och fordon under tillverkning överensstämmer med den godkända typen.

1.2 Den myndighet som beviljar EG-typgodkännandet skall förvisa sig om att kraven i punkt 1.1 uppfylls.

Myndigheten skall godta den inledande kontrollen och de inledande åtgärderna för produktöverensstämmelse enligt punkt 2 nedan, och skall vid behov ta hänsyn till någon av de åtgärder som anges i 1.2.1 till 1.2.3, eller, om så är lämpligt, en kombination av dessa åtgärder.

1.2.1 Den aktuella inledande kontrollen eller kontrollen av rutiner för produktöverensstämmelse skall utföras av den EG-typgodkännandemyndighet som beviljar typgodkännandet eller det organ som tillsatts för detta ändamål av EG-typgodkännandemyndigheten.

1.2.1.1 För att bestämma hur omfattande den inledande kontrollen skall vara, kan EG-typgodkännandemyndigheten beakta följande information:

— Tillverkarens intyg enligt beskrivning i 1.2.3 nedan som inte har uppfyllt kraven eller erkänts enligt den punkten.

— I fråga om EG-typgodkännande av komponent eller separat teknisk enhet, utvärdering av kvalitetssystem som skall utföras i tillverkarens lokaler (dvs. tillverkaren av komponenten eller den separata tekniska enheten) av fordonstillverkaren/fordonstillverkarna, i enlighet med en eller flera av industrisektorns specifikationer som uppfyller kraven i den harmoniserade standarden EN ISO 9002:1994 eller EN ISO 9001:2000 med tillåtet undantag av kraven som rör design och utveckling, stycke 7.3 "Kundtillfredsställelse och ständiga förbättringar" (Customer Satisfaction and Continual Improvement).

1.2.2 Den egentliga inledande kontrollen eller kontrollen av rutiner för produktöverensstämmelse kan även utföras av en EG-typgodkännandemyndighet i en annan medlemsstat eller av det organ som tillsatts för detta ändamål av den EG-typgodkännandemyndighet som utfärdar typgodkännanden. I sådant fall skall EG-typgodkännandemyndigheten i den andra medlemsstaten utfärda ett intyg om överensstämmelse som sammanfattar de områden och produktionsanläggningar samt de direktiv eller förordningar som den har ansett vara tillämpliga i fråga om den produkt/de produkter som har varit föremål för typgodkännande <sup>(2)</sup>. När en EG-typgodkännandemyndighet i en medlemsstat mottar en ansökan om ett intyg om överensstämmelse från en EG-typgodkännandemyndighet i en annan medlemsstat, skall den förstnämnda EG-typgodkännandemyndigheten genast sända intyget om överensstämmelse eller meddela att den inte har den befogenhet som krävs för att kunna utfärda ett sådant intyg. Intyget om överensstämmelse bör omfatta:

<sup>(1)</sup> En vägledning angående planering och genomförandet av bedömningen finns i den harmoniserade standarden ISO 10011, del 1, 2 och 3, 1991.

<sup>(2)</sup> Dvs. relevant särdirektiv om den produkt som skall godkännas är ett system, en komponent eller en teknisk enhet, och direktiv 2007/46/EG om det är ett helt fordon.



- |                              |  |
|------------------------------|--|
| Grupp eller företag:         | (t.ex. XYZ bilfabrik)  |
| Särskild organisation:       | (t.ex. Europaavdelningen)  |
| Fabriker/anläggningar:       | (t.ex. maskinfabrik 1 (Förenade kungariket), fordonsfabrik 2 (Tyskland))           |
| Fordons-/komponentsortiment: | (t.ex. alla modeller i kategori M <sub>1</sub> )                                   |
| Bedömda områden:             | (t.ex. motormontering, karosseripressning & -montering, fordonsmontering)          |
| Undersökta dokument:         | (t.ex. företagets och anläggningarnas kvalitetshandbok och -metoder.)              |
| Bedömning:                   | (t.ex. utförd den 18–30 september 2001)<br>(t.ex. planerad uppföljning: mars 2002) |
- 1.2.3 Typgodkännandemyndigheten skall också godta intyg från tillverkaren som är godkänt enligt den harmoniserade standarden EN ISO 9002:1994 (som omfattar produktionslokalerna och den produkt [de produkter] som skall godkännas) eller EN ISO 9001:2000 med tillåtet undantag av kraven som rör design och utveckling, stycke 7.3 "Kundtillfredsställelse och ständiga förbättringar" (Customer Satisfaction and Continual Improvement) eller motsvarande harmoniserad standard som uppfyller de första utvärderingskraven i punkt 1.2. Tillverkaren skall ge närmare upplysningar om intygets utfärdande och upplysa EG-typgodkännandemyndigheten om ändringar i giltighet eller omfattning.
- 1.3 För EG-typgodkännandet för hela fordon behöver de inledande kontrollerna som utförs för beviljande av godkännanden av fordons system, komponenter och tekniska enheter inte upprepas, men skall kompletteras med en kontroll som omfattar de platser och verksamheter som rör monteringen av hela fordonet och som inte omfattas av tidigare kontroller.
2. PRODUKTIONSÖVERENSSTÄMMELSE
- 2.1 Varje fordon, system, komponenter eller separat teknisk enhet som godkänns enligt detta direktiv eller enligt ett särdirektiv eller en förordning skall tillverkas på ett sådant sätt att de överensstämmer med den typ som godkänts enligt kraven i detta direktiv eller i ett särdirektiv eller en förordning som ingår i den fullständiga förteckning som återfinns i bilaga IV eller bilaga XI.
- 2.2 Då EG-typgodkännandemyndigheten i en medlemsstat beviljar ett EG-typgodkännande skall den kontrollera att det finns lämpliga rutiner och dokumenterade kontrollplaner, som vid varje enskilt godkännande fastställs i samråd med tillverkaren och i vilka det anges fastställda tidsintervall för de provningar och därmed sammanhängande kontroller som är nödvändiga för att kontrollera fortlöpande överensstämmelse med den godkända typen, inklusive, i tillämpliga fall, sådana kontroller som anges i särdirektiven eller förordningarna.
- 2.3 Innehavaren av EG-typgodkännandet skall särskilt
- 2.3.1 förvissa sig om att det finns metoder för en effektiv kontroll av produkternas (fordonens, systemens, komponenternas eller de separata tekniska enheternas) överensstämmelse med den godkända typen och att dessa tillämpas,
- 2.3.2 ha tillgång till den utrustning som behövs för att kontrollera överensstämmelsen med varje godkänd typ eller annan lämplig utrustning,
- 2.3.3 se till att provningsdata eller kontrolldata arkiveras och att bilagorna ständigt hålls tillgängliga under en tidsrymd som fastställs i samråd med typgodkännandemyndigheten och som inte behöver överstiga tio år,
- 2.3.4 analysera resultaten av varje typ av provning eller kontroll för att kontrollera och säkerställa att produktens egenskaper hålls konstanta inom ramen för normala avvikelser vid serietillverkning,
- 2.3.5 se till att åtminstone de kontroller utförs som föreskrivs i detta direktiv och i tillämpliga särdirektiv eller förordningar enligt den fullständiga förteckning som återfinns i bilaga IV eller bilaga XI,

- 2.3.6 om provtagningen vid en kontroll visar på bristande överensstämmelse, se till att detta leder till förnyad provtagning och förnyade kontroller samt att alla nödvändiga åtgärder skall vidtas för att återställa överensstämmelse i den aktuella tillverkningen,
- 2.3.7 vid EG-typgodkännande av hela fordon skall de kontroller som avses i punkt 2.3.5 inskränkas till sådana (kontroller) som gäller en riktig byggspecifikation i förhållande till intyget om godkännande och särskilt till det informationsdokument som anges i bilaga III och den information som erfordras för intyg om överensstämmelse i enlighet med bilaga IX till detta direktiv.
3. FORTSATTÅ ÅTGÄRDER VID UTFÄRDANDE AV INTYG
- 3.1 Den myndighet som har beviljat EG-typgodkännandet kan när som helst undersöka de metoder som används för att kontrollera produktionsöverensstämmelse vid varje produktionsenhet.
- 3.1.1 Normala åtgärder skall vara att övervaka effektiviteten hos de förfaranden som fastställts enligt 1.2 (inledande kontroll och produktöverensstämmelse) till denna bilaga.
- 3.1.1.1 Kontrollåtgärder som utförs av ett certifieringsorgan (behörigt eller erkänt enligt punkt 1.2.3 i denna bilaga), skall anses uppfylla kraven enligt 3.1.1 i fråga om de förfaranden som fastställts vid den första bedömningen (punkt 1.2.3).
- 3.1.1.2 Den normala frekvensen av dessa inspektioner (andra än enligt 3.1.1.1) av EG-typgodkännandemyndigheten skall säkerställa att de nödvändiga kontroller som utförs enligt avsnitten 1 och 2 i denna bilaga går igenom med tidsintervall som typgodkännandemyndigheten finner lämpliga.
- 3.2 Vid varje inspektion skall resultat från prover eller kontroller och produktionsjournaler hållas tillgängliga för inspektören, i synnerhet resultat från tester eller kontroller som krävs enligt punkt 2.2 i denna bilaga.
- 3.3 Om det är lämpligt med hänsyn till kontrollens art får inspektören ta stickprover för kontroll i tillverkarens laboratorium (eller genom den tekniska tjänsten, om detta föreskrivs i särdirektivet eller förordningen). Minsta antal stickprover får fastställas i förhållande till resultaten från tillverkarens egen kontroll.
- 3.4 Om kontrollnivån inte förefaller tillfredsställande eller om det anses nödvändigt att bestämma riktigheten av de provningar som utförts enligt punkt 3.2, skall inspektören välja ut stickprover som skall sändas till den tekniska tjänst som utförde provningarna i samband med typgodkännandet.
- 3.5 Om det under inspektion eller kontrollöversyn har påvisats otillfredsställande resultat skall EG-typgodkännandemyndigheten se till att alla nödvändiga åtgärder vidtas för att snarast möjligt återställa produktionsöverensstämmelse.
-

## BILAGA XI

## BESKAFFENHET HOS FORDON FÖR SÄRSKILDA ÄNDAMÅL SAMT FÖRESKRIFTER FÖR DESSA

## Tillägg 1

## Campingbilar – ambulanser – likbilar

Punkt	Område	Rättsakt	$M_1 \leq 2\,500$ (t) kg	$M_1 > 2\,500$ (t) kg	$M_2$	$M_3$
1	Ljudnivåer	70/157/EEG	H	G + H	G + H	G + H
2	Avgaser	70/220/EEG	Q	G + Q	G + Q	G + Q
3	Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG	F	F	F	F
4	Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG	X	X	X	X
5	Styrkraft	70/311/EEG	X	G	G	G
6	Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG	B	G + B		
7	Ljudsignalanordningar	70/388/EEG	X	X	X	X
8	Anordningar för indirekt sikt	71/127/EEG	X	G	G	G
9	Bromsutrustning	71/320/EEG	X	G	G	G
10	Radioavstörning	72/245/EEG	X	X	X	X
11	Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	H	H	H	H
12	Inredningsdetaljer	74/60/EEG	C	G + C		
13	Stöldskydd	74/61/EEG	X	G	G	G
14	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG	X	G		
15	Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	D	G + D	G + D	G + D
16	Utskjutande delar	74/483/EEG	X för hytten; A för resterande delen	G avser hytten, A för resterande delen		
17	Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	X	X	X	X
18	Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	X	X	X	X
19	Förankring av bilbälten	76/115/EEG	D	G + L	G + L	G + L
20	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	76/756/EEG	A + N	A + G + N för hytten; A + N för resterande delen	A + G + N för hytten; A + N för resterande delen	A + G + N för hytten; A + N för resterande delen
21	Reflexanordningar	76/757/EEG	X	X	X	X
22	Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor, stopplyktor och varsellyktor	76/758/EEG	X	X	X	X
23	Körriktningsvisare	76/759/EEG	X	X	X	X
24	Bakre skyltlyktor	76/760/EEG	X	X	X	X
25	Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG	X	X	X	X
26	Främre dimljus	76/762/EEG	X	X	X	X

Punkt	Område	Rättsakt	$M_1 \leq 2\,500$ <sup>(1)</sup> kg	$M_1 > 2\,500$ <sup>(1)</sup> kg	$M_2$	$M_3$
27	Bogseringsanordningar	77/389/EEG	E	E	E	E
28	Bakre dimljus	77/538/EEG	X	X	X	X
29	Backningsstrålkastare	77/539/EEG	X	X	X	X
30	Parkeringsljus	77/540/EEG	X	X	X	X
31	Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG	D	G + M	G + M	G + M
32	Siktfält framåt	77/649/EEG	X	G		
33	Märkning av manöverorgan	78/316/EEG	X	X	X	X
34	Avfrostnings- / avimningsanordningar	78/317/EEG	X	G + O	O	O
35	Vindrutetorkare och vindrutespolare	78/318/EEG	X	G + O	O	O
36	Värmesystem	2001/56/EG	X	X	X	X
37	Hjulskydd	78/549/EEG	X	G		
38	Huvudstöd	78/932/EEG	D	G + D		
39	CO <sub>2</sub> -utsläpp/bränsleförbrukning	80/1268/EEG	N/A	N/A		
40	Motoreffekt	80/1269/EEG	X	X	X	X
41	Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	88/77/EEG	H	G + H	G + H	G + H
44	Mått och vikter (personbilar)	92/21/EEG	X	X		
45	Säkerhetsglas	92/22/EEG	J	G + J	G + J	G + J
46	Däck	92/23/EEG	X	G	G	G
47	Hastighetsbegränsande anordningar	92/24/EEG				X
48	Mått och vikter (för andra fordon än de som avses i punkt 44)	97/27/EG			X	X
50	Kopplingsanordningar	94/20/EG	X	G	G	G
51	Brandfärlighet	95/28/EG				G avser hytten, X avser resten
52	Bussar och långfärdsbussar	2001/85/EG			A	A
53	Frontalkollision	96/79/EG	N/A	N/A		
54	Sidokollisionsskydd	96/27/EG	N/A	N/A		
58	Fotgängarskydd	2003/102/EG	X			

<sup>(1)</sup> Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last.

## Tillägg 2

## Bepansrade fordon

Punkt	Område	Rättsakt	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1	Ljudnivåer	70/157/EEG	X	X	X	X	X	X				
2	Avgaser	70/220/EEG	A	A	A	A	A	A				
3	Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Styrkraft	70/311/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG	X			X	X	X				
7	Ljudsignalanordningar	70/388/EEG	A + K	A + K	A + K	A + K	A + K	A + K				
8	Anordningar för indirekt sikt	71/127/EEG	A	A	A	A	A	A				
9	Bromsutrustning	71/320/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10	Radioavstörning	72/245/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	X	X	X	X	X	X				
12	Inredningsdetaljer	74/60/EEG	A									
13	Stölskydd	74/61/EEG	X	X	X	X	X	X				
14	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG	N/A			N/A						
15	Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	X	D	D	D	D	D				
16	Utskjutande delar	74/483/EEG	A									
17	Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	X	X	X	X	X	X				
18	Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19	Förankring av bilbälten	76/115/EEG	A	A	A	A	A	A				
20	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	76/756/EEG	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N
21	Reflexanordningar	76/757/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	Breddmarkeringslykter, främre sidopositionslykter, bakre sidopositionslykter, stopplykter och varsellykter	76/758/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	Körriktningsvisare	76/759/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24	Bakre skyltlykter	76/760/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG	X	X	X	X	X	X				
26	Främre dimljus	76/762/EEG	X	X	X	X	X	X				

Punkt	Område	Rättsakt	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
27	Bogseringsanordningar	77/389/EEG	A	A	A	A	A	A				
28	Bakre dimljus	77/538/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29	Backningsstrålkastare	77/539/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30	Parkeringsljus	77/540/EEG	X	X	X	X	X	X				
31	Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG	A	A	A	A	A	A				
32	Siktfält framåt	77/649/EEG	S									
33	Märkning av manöverorgan	78/316/EEG	X	X	X	X	X	X				
34	Avfrostning-savimningsanordningar	78/317/EEG	A	O	O	O	O	O				
35	Vindrutetorkare och vindrutespolare	78/318/EEG	A	O	O	O	O	O				
36	Värmesystem	2001/56/EG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37	Hjulskydd	78/549/EEG	X									
38	Huvudstöd	78/932/EEG	X									
39	CO <sub>2</sub> -utsläpp/bränsleförbrukning	80/1268/EEG	N/A									
40	Motoreffekt	80/1269/EEG	X	X	X	X	X	X				
41	Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	88/77/EEG	A	X	X	X	X	X				
42	Sidoskydd	89/297/EEG					X	X			X	X
43	Stänkskyddsanordningar	91/226/EEG					X	X			X	X
44	Mått och vikter (personbilar)	92/21/EEG	X									
45	Säkerhetsglas	92/22/EEG	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
46	Däck	92/23/EEG	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
47	Hastighetsbegränsande anordningar	92/24/EEG			X		X	X				
48	Mått och vikter (för andra fordon än de som avses i punkt 44)	97/27/EG		X	X	X	X	X	X	X	X	X
49	Utskjutande delar på forarhytter	92/114/EEG				A	A	A				
50	Kopplingsanordningar	94/20/EG	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
51	Brandfarlighet	95/28/EG			X							
52	Bussar och långfärdsbussar	2001/85/EG		A	A							
53	Frontalkollision	96/79/EG	N/A									
54	Sidokollisionsskydd	96/27/EG	N/A			N/A						
56	Fordon avsedda för transport av farligt gods	98/91/EG				X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>	X <sup>(1)</sup>
57	Främre underkörningsskydd	2000/40/EG					X	X				
58	Fotgängarskydd	2003/102/EG	N/A			N/A						

(<sup>1</sup>) Kraven i direktiv 98/91/EG gäller endast i de fall då tillverkare ansöker om EG-typgodkännande av ett fordon som är avsett för transport av farligt gods.

## Tillägg 3

## Rullstolsanpassade fordon

Punkt	Område	Rättsakt	M <sub>1</sub>
1	Ljudnivåer	70/157/EEG	X
2	Avgaser	70/220/EEG	G + W <sub>1</sub>
3	Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG	X + W <sub>2</sub>
4	Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG	X
5	Styrkraft	70/311/EEG	X
6	Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG	X
7	Ljudsignalanordningar	70/388/EEG	X
8	Anordningar för indirekt sikt	2003/97/EEG	X
9	Bromsutrustning	71/320/EEG	X
10	Radioavstörning	72/245/EEG	X
11	Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	X
12	Inredningsdetaljer	74/60/EEG	X
13	Stödskydd	74/61/EEG	X
14	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG	X
15	Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	X + W <sub>3</sub>
16	Utskjutande delar	74/483/EEG	X + W <sub>4</sub>
17	Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	X
18	Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	X
19	Förankring av bilbälten	76/115/EEG	X + W <sub>5</sub>
20	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	76/756/EEG	X
21	Reflexanordningar	76/757/EEG	X
22	Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor, stopplyktor och varsellyktor	76/758/EEG	X
23	Körriktningsvisare	76/759/EEG	X
24	Bakre skyltlyktor	76/760/EEG	X
25	Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG	X
26	Främre dimljus	76/762/EEG	X
27	Bogseringsanordningar	77/389/EEG	X
28	Bakre dimljus	77/538/EEG	X
29	Backningsstrålkastare	77/539/EEG	X
30	Parkeringsljus	77/540/EEG	X
31	Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG	X + W <sub>6</sub>

Punkt	Område	Rättsakt	M <sub>1</sub>
32	Siktfält framåt	77/649/EEG	X
33	Märkning av manöverorgan	78/316/EEG	X
34	Avfrostnings-/ avimningsanordningar	78/317/EEG	X
35	Vindrutetorkare och vindrutespolare	78/318/EEG	X
36	Värmesystem	2001/56/EG	X
37	Hjulskydd	78/549/EEG	X
39	CO <sub>2</sub> -utsläpp/bränsleförbrukning	80/1268/EEG	X + W <sub>7</sub>
40	Motoreffekt	80/1269/EEG	X
41	Dieselutsläpp	2005/55/EG	X
44	Mått och vikter (bilar)	92/21/EEG	X + W <sub>8</sub>
45	Säkerhetsglas	92/22/EEG	X
46	Däck	92/23/EEG	X
50	Kopplingsanordningar	94/20/EG	X
53	Frontalkollisionsskydd	96/79/EG	X + W <sub>9</sub>
54	Sidokollisionsskydd	96/27/EG	X + W <sub>10</sub>
58	Fotgängarskydd	2003/102/EG	X
59	Materialåtervinning	2005/64/EG	N/A
60	Frontskydd	2005/66/EG	X
61	Luftkonditioneringsystem	2006/40/EG	X



## Tillägg 4

## Andra fordon avsedda för särskilda ändamål (inklusive husvagnar)

Undantag medges endast om tillverkaren för typgodkännandemyndigheten kan visa att fordonet inte kan uppfylla samtliga krav på grund av dess särskilda användning.

Punkt	Område	Rättsakt	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
1	Ljudnivåer	70/157/EEG	H	H	H	H	H				
2	Avgaser	70/220/EEG	Q	Q	Q	Q	Q				
3	Bränsletankar/bakre underkörningskydd	70/221/EEG	F	F	F	F	F	X	X	X	X
4	Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG	A + R	A + R	A + R	A + R	A + R	A + R	A + R	A + R	A + R
5	Styrkraft	70/311/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG			B	B	B				
7	Ljudsignalanordningar	70/388/EEG	X	X	X	X	X				
8	Backspeglar	71/127/EEG	X	X	X	X	X				
9	Bromsutrustning	71/320/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10	Radioavstörning	72/245/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	H	H	H	H	H				
13	Stöldskydd	74/61/EEG	X	X	X	X	X				
14	Sammanstötningsskydd för styrmekanismen	74/297/EEG			X						
15	Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	D	D	D	D	D				
17	Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	X	X	X	X	X				
18	Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
19	Förankring av bilbälten	76/115/EEG	D	D	D	D	D				
20	Belysnings- och ljussignalanordningarnas installering	76/756/EEG	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N	A + N
21	Reflexanordningar	76/757/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor, stopplyktor och varsellyktor	76/758/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
23	Körriktningsvisare	76/759/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
24	Bakre skyltlyktor	76/760/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
25	Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG	X	X	X	X	X				
26	Främre dimljus	76/762/EEG	X	X	X	X	X				
27	Bogseringsanordningar	77/389/EEG	A	A	A	A	A				

Punkt	Område	Rättsakt	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
28	Bakre dimljus	77/538/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
29	Backningsstrålkastare	77/539/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
30	Parkeringsljus	77/540/EEG	X	X	X	X	X				
31	Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG	D	D	D	D	D				
33	Märkning av manöverorgan	78/316/EEG	X	X	X	X	X				
34	Avfrostnings-/avimningsanordningar	78/317/EEG	O	O	O	O	O				
35	Vindrutetorkare och vindrutepolare	78/318/EEG	O	O	O	O	O				
36	Värmesystem	2001/56/EG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
40	Motoreffekt	80/1269/EEG	X	X	X	X	X				
41	Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	88/77/EEG	H	H	H	H	H				
42	Sidoskydd	89/297/EEG				X	X			X	X
43	Stänkskyddsanordningar	91/226/EEG				X	X			X	X
45	Säkerhetsglas	92/22/EEG	J	J	J	J	J	J	J	J	J
46	Däck	92/23/EEG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47	Hastighetsbegränsande anordningar	92/24/EEG		X		X	X				
48	Mått och vikter	97/27/EG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
49	Utskjutande delar på förarhytter	92/114/EEG			X	X	X				
50	Kopplingsanordningar	94/20/EG	X	X	X	X	X	X	X	X	X
51	Brandfarlighet	95/28/EG		X							
52	Bussar och långfärdsbussar	2001/85/EG	X	X							
54	Sidokollisionsskydd	96/27/EG			A						
56	Fordon avsedda för transport av farligt gods	98/91/EG				X	X	X	X	X	X
57	Främre underkörningsskydd	2000/40/EG				X	X				
58	Fotgängarskydd	2003/102/EG			N/A						

## Tillägg 5

## Mobilkranar

Punkt	Område	Rättsakt	Mobilkranar i kategori N <sub>3</sub>
1	Ljudnivåer	70/157/EEG	T
2	Avgaser	70/220/EEG	X
3	Bränsletankar/bakre underkörningsskydd	70/221/EEG	X
4	Utrymme för bakre registreringsskylt	70/222/EEG	X
5	Styrkraft	70/311/EEG	X krabbstyrning tillåten
6	Dörrlås och dörrgångjärn	70/387/EEG	A
7	Ljudsiganalordningar	70/388/EEG	X
8	Backspeglar	71/127/EEG	X
9	Bromsutrustning	71/320/EEG	U
10	Radioavstörning	72/245/EEG	X
11	Föroreningar från dieselmotorer	72/306/EEG	X
12	Inredningsdetaljer	74/60/EEG	X
13	Stölskydd	74/61/EEG	X
15	Sätenas hållfasthet	74/408/EEG	D
17	Hastighetsmätare och backväxel	75/443/EEG	X
18	Föreskrivna skyltar	76/114/EEG	X
19	Förankring av bilbälten	76/115/EEG	D
20	Belysnings- och ljussiganalordningarnas installering	76/756/EEG	A + Y
21	Reflexanordningar	76/757/EEG	X
22	Breddmarkeringslyktor, främre sidopositionslyktor, bakre sidopositionslyktor, stopplyktor och varsellyktor	76/758/EEG	X
23	Körriktningssigare	76/759/EEG	X
24	Bakre skyltlyktor	76/760/EEG	X
25	Huvudstrålkastare (inklusive glödlampor)	76/761/EEG	X
26	Främre dimljus	76/762/EEG	X
27	Bogseringsanordningar	77/389/EEG	A
28	Bakre dimljus	77/538/EEG	X
29	Backningsstrålkastare	77/539/EEG	X
30	Parkeringsljus	77/540/EEG	X
31	Bilbälten och fasthållningsanordningar	77/541/EEG	D

Punkt	Område	Rättsakt	Mobilkranar i kategori N <sub>3</sub>
33	Märkning av manöverorgan	78/316/EEG	X
34	Avfrostnings-/avimningsanordningar	78/317/EEG	O
35	Vindrutetorkare och vindrutespolare	78/318/EEG	O
36	Värmesystem	2001/56/EG	X
40	Motoreffekt	80/1269/EEG	X
41	Gasformiga föroreningar från dieselmotorer	88/77/EEG	V
42	Sidoskydd	89/297/EEG	X
43	Stänkskyddsanordningar	91/226/EEG	X
45	Säkerhetsglas	92/22/EEG	J
46	Däck	92/23/EEG	A, under förutsättning att kraven i ISO 10571: 1995 (E) eller ETRTONormerna (1998) är uppfyllda
47	Hastighetsbegränsande anordningar	92/24/EEG	X
48	Mått och vikter	97/27/EG	X
49	Utskjutande delar på förarhytter	92/114/EEG	X
50	Kopplingsanordningar	94/20/EG	X
57	Främre underkörningsskydd	2000/40/EG	X

#### Bokstävernas betydelse

- X Inga undantag förutom dem som anges i rättsakten.
- N/A Denna rättsakt är inte tillämpligt på detta fordon (inga krav).
- A Undantag medges, om fordonets särskilda användning gör det omöjligt att följa kraven helt. Tillverkaren skall för typgodkännandemyndigheten visa att fordonet inte kan uppfylla kraven på grund av dess särskilda användning.
- B Gäller endast dörrar vid säten som är avsedda för normal användning i vägtrafik, och om avståndet mellan punkten R på sätet och mittplanet på dörrytan, mått vinkelrätt mot fordonets längsgående mittplan, inte överskrider 500 mm.
- C Gäller endast den del av fordonet som befinner sig framför det bakersta av de säten som är avsedda för normal användning i vägtrafik och endast huvudets islagsområde i enlighet med direktiv 74/60/EEG.
- D Gäller endast säten som är avsedda för normal användning i vägtrafik. Säten som är avsedda för användning i vägtrafik måste vara klart identifierbara för användarna, antingen med en symbol eller en skylt med lämplig text.
- E Endast framtill.
- F Ändring av tankningsrörets dragning och längd och omplacering av den inre tanken är tillåten.
- G Krav enligt kategorin grundfordon/ej färdigbyggt fordon (det som används för att bygga fordon avsett för särskilt ändamål). Vad gäller icke färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordon, är det godtagbart att fordonskraven för den motsvarande kategorin N (baserad på maxvikt) är uppfyllda.
- H Ändring av avgassystemets längd upp till 2 meter efter den sista ljuddämparen är tillåten utan ytterligare provning.
- J För all glasinsättning utom i förarens hytt (vindruta och sidoglas), skall materialet antingen vara av säkerhetsglas eller hård plast.
- K Ytterligare nödlarmsanordningar är tillåtna.

- L Gäller endast säten som är avsedda för normal användning i vägtrafik. Minsta kravet är förankringar för höftbälten i baksätet. Säten som är avsedda för användning i vägtrafik måste vara klart identifierbara för användarna, antingen med en symbol eller en skylt med lämplig text.
- M Gäller endast säten som är avsedda för normal användning i vägtrafik. Minsta kravet är höftbälten på alla platser i baksätet. Säten som är avsedda för användning i vägtrafik måste vara klart identifierbara för användarna, antingen med en symbol eller en skylt med lämplig text.
- N Förutsatt att alla obligatoriska belysningsanordningar är monterade och att den geometriska sikten inte påverkas.
- O Fordonet skall vara utrustat med ett adekvat system i främre delen.
- Q Ändring av avgassystemets längd upp till 2 meter efter den sista ljuddämparen är tillåten utan ytterligare provning. Ett godkännande utfärdat för det mest representativa grundfordonet förblir giltigt oavsett om referensvikten ändras.
- R Under förutsättning att samtliga medlemsstaters registreringsskyltar kan monteras och förbli synliga.
- S Ljustransmissionsfaktorn måste vara minst 60 %, och A-stolparna får inte skymma mer än 10° av sikten.
- T Provet skall endast utföras med det färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordonet. Fordonet kan provas i enlighet med direktiv 70/157/EEG, senast ändrat genom direktiv 1999/101/EG. Följande gränsvärden gäller för punkt 5.2.2.1 i bilaga I till direktiv 70/157/EEG:  
81 dB(A) för fordon med en motoreffekt som är lägre än 75 kW,  
83 dB(A) för fordon med en motoreffekt som är högre än 75 kW, men lägre än 150 kW,  
84 dB(A) för fordon med en motoreffekt som är 150 kW eller mer.
- U Provet skall endast utföras med det färdigbyggda/etappvis färdigbyggda fordonet. Fordon med upp till fyra axlar skall uppfylla samtliga krav i direktiv 71/320/EEG. Undantag medges för fordon med fler än fyra axlar, under följande förutsättningar:  
Undantagen skall vara motiverade av den särskilda konstruktionen.  
Bromskraven rörande parkeringsbroms, färdbroms och reservbroms i direktiv 71/320/EEG skall uppfyllas.
- V Överensstämmelse med direktiv 97/68/EG kan accepteras.
- W<sub>1</sub> Kraven måste följas, men ändringar av avgassystemet godtas utan några ytterligare prövningar, förutsatt att avgasreningssystemen, inklusive eventuella filter, inte påverkas. Inget nytt förångningsprov skall krävas på det ändrade fordonet, förutsatt att systemet för att begränsa avdunstning bevaras sådant det monterats av tillverkaren av grundfordonet.  
Ett EG-typgodkännande utfärdat för det mest representativa grundfordonet förblir giltigt oavsett om referensvikten ändras.
- W<sub>2</sub> Kraven måste följas, men ändringar av tankningsrörets, bränsleslangens och ångledningarnas dragning och längd godtas. Omplacering av den ursprungliga bränsletanken godtas.
- W<sub>3</sub> Ett rullstolsutrymme betraktas som en sittplats. Tillräckligt utrymme skall finnas för varje rullstol. Det särskilda utrymmets längsgående plan skall löpa parallellt med fordonets längsgående plan.  
Fordonsägaren skall på lämpligt sätt informeras om att en rullstol som används som ett säte i fordonet måste kunna tåla de belastningar som överförs av förankringsmekanismen under olika trafikförhållanden.  
Lämpliga anpassningar får göras av fordonets säten, förutsatt att deras förankringar, mekanismer och huvudstöd garanterar en lika hög prestanda som den som föreskrivs i direktivet.
- W<sub>4</sub> Direktivet skall tillämpas på hjälpmedel för påstigning när dessa befinner sig i viloläge.

- W<sub>5</sub> Varje rullstolsutrymme skall utrustas med integrerade fasthållningsanordningar som består av en fasthållningsanordning för rullstolen och en fasthållningsanordning för den rullstolsburne.
- Förankringarna för fasthållningsanordningarna skall tåla de belastningar som anges i direktiv 76/115/EEG och i standarden ISO 10542-1:2001.
- Remmar och andra säkerhetsanordningar som är avsedda för att fixera rullstolen (förankringsmekanismerna) skall uppfylla kraven i direktiv 77/541/EEG och i den relevanta delen av standarden ISO 10542.
- Provningarna skall utföras av den tekniska tjänst som har utsetts för att genomföra provningar och kontroller i enlighet med de ovannämnda direktiven. Kriterierna ingår i de direktiven. Provningarna skall utföras på den rullstolstyp som beskrivs i standarden ISO 10542.
- W<sub>6</sub> När säkerhetsbältenas förankringspunkter på grund av konverteringen måste överskrida den tillåtna avvikelse som fastställs i punkt 2.7.8.1 i bilaga I till direktiv 77/541/EEG, skall den tekniska tjänsten kontrollera om ändringen innebär en försämring eller inte. Om den innebär en försämring skall den provning som fastställs i bilaga VII till direktiv 77/541/EEG utföras. Det är inte nödvändigt att utvidga EG-typgodkännandet.
- W<sub>7</sub> En ny mätning som rör CO<sub>2</sub>-utsläpp behöver inte utföras ifall inga nya provningar måste utföras, enligt bestämmelserna i W<sub>1</sub>, när det gäller utsläpp från avgasröret.
- W<sub>8</sub> För dessa beräkningar skall vikten på rullstolen och användaren förmodas vara 100 kg. Vikten skall koncentreras vid den tredimensionella maskinens H-punkt.
- Den tekniska tjänsten skall också överväga möjligheten att använda elektroniska rullstolar vars vikt, inklusive användaren, förmodas uppgå till 250 kg. Varje begränsning av passagerarkapaciteten som är en följd av användningen av elektroniska rullstolar skall anges i typgodkännandeintyget och klart och tydligt framgå av intyget om överensstämmelse.
- W<sub>9</sub> Inga nya provningar skall krävas på det ändrade fordonet, förutsatt att den främre delen av chassiet, som ligger framför förarens R-punkt, inte påverkas av konverteringen av fordonet och ingen del av den kompletterande fasthållningsanordningen (krockkudden/krockkuddarna) har avlägsnats eller tagits ur bruk.
- W<sub>10</sub> Inga nya provningar skall krävas på det ändrade fordonet, förutsatt att sidoförstärkningarna inte har ändrats och att ingen del av den kompletterande fasthållningsanordningen (sidokrockkudden/sidokrockkuddarna) har avlägsnats eller tagits ur bruk.
- Y Under förutsättning att alla obligatoriska ljusinstallationer är monterade.
-

## BILAGA XII

## GRÄNSVÄRDEN FÖR SMÅ SERIER OCH SLUTSERIER

## A. GRÄNSVÄRDEN FÖR SMÅ SERIER

1. Antalet enheter inom en fordonstyp som skall registreras, försäljas eller tas i bruk per år inom gemenskapen med tillämpning av artikel 22 får inte överstiga det antal enheter som anges nedan för aktuell fordonskategori.

Kategori	Enheter
M <sub>1</sub>	1 000
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	0
N <sub>1</sub>	0
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	0
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	0
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	0

2. Antalet enheter inom en fordonstyp som skall registreras, försäljas eller tas i bruk per år i en medlemsstat med tillämpning av artikel 23 skall beslutas av den medlemsstaten men får inte överstiga det antal enheter som anges nedan för aktuell fordonskategori.

Kategori	Enheter
M <sub>1</sub>	75
M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	250
N <sub>1</sub>	500
N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	250
O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub>	500
O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	250

## B. GRÄNSVÄRDEN FÖR SLUTSERIER

Färdigbyggda och etappvis färdigbyggda fordon som tas i bruk i varje medlemsstat enligt slutserieförfarandet skall begränsas på något av följande sätt som medlemsstaten får välja:

- Det högsta antalet fordon av en eller flera typer får, i fråga om kategori M<sub>1</sub>, inte överstiga 10 % och i fråga om alla andra kategorier inte överstiga 30 % av det totala antalet fordon av samtliga berörda typer som togs i bruk i medlemsstaten i fråga under föregående år. Om 10 % respektive 30 % skulle vara färre än 100 fordon kan medlemsstaten tillåta ibruktagande av högst 100 fordon.
- Fordon av alla typer skall begränsas till fordon för vilka giltigt intyg om överensstämmelse var utfärdat på tillverkningsdagen eller senare och som var giltigt minst tre månader efter utfärdandedagen och där intyget senare blev ogiltigt på grund av en rättsakt som trädde i kraft.

## BILAGA XIII

**FÖRTECKNING ÖVER DELAR ELLER UTRUSTNING SOM KAN UTGÖRA EN BETYDANDE RISK VAD GÄLLER KORREKT FUNKTION AV SYSTEM SOM ÄR VÄSENTLIGA FÖR FORDONETS SÄKERHET ELLER MILJÖPRESTANDA, PRESTANDAKRAV, TILLÄMPLIGA PROVNINGSFÖRFARANDEN, MÄRKNINGS- OCH EMBALLAGEFÖRESKRIFTER****I. Delar eller utrustning som är av stor betydelse för fordonssäkerheten**

Punkt nr	Beskrivning	Prestandakrav	Provningsförfarande	Märkningskrav	Emballagekrav
1	(...)				
2					
3					

**II. Delar eller utrustning som är av stor betydelse för fordonets miljöprestanda**

Punkt nr	Beskrivning	Prestandakrav	Provningsförfarande	Märkningskrav	Emballagekrav
1	(...)				
2					
3					

---



## BILAGA XIV

## FÖRTECKNING ÖVER EG-TYPGODKÄNNANDEN UTFÄRDADE ENLIGT RÄTTSAKTER

Typgodkännande-myndighetens stämpel
--

Förteckningsnummer:

För perioden mellan den ... och den ...

Följande uppgifter skall anges på varje tilldelat, vägrat eller återkallat EG-typgodkännande under ovanstående period.

Tillverkare:

EG-typgodkännandenummer:

Skäl till utvidgningen (i förekommande fall):

Fabrikat:

Typ:

Utfärdandedatum:

Första utfärdandedatum (vid utvidgning):

—

## BILAGA XV

FÖRTECKNING ÖVER DE RÄTTSAKTER ENLIGT VILKA EN TILLVERKARE KAN UTSES  
TILL TEKNISK TJÄNST

	Område	Rättsakt	
		Direktiv eller förordning	Motsvarande FN/ECE föreskrift (*)
1.	Däck	92/23/EEG	30, 54

(\*) Se del II i bilaga IV för ytterligare information.

## BILAGA XVI

FÖRTECKNING ÖVER RÄTTSAKTER FÖR VILKA VIRTUELLA PROVNINGSMETODER KAN ANVÄNDAS AV  
EN TILLVERKARE ELLER TEKNISK TJÄNST

	Område	Rättsakt	
		Direktiv eller förordning	Motsvarande FN/ECE föreskrift (*)
	(...)		

(\*) Se del II i bilaga IV för ytterligare information.

## Tillägg 1

**ALLMÄNNA VILLKOR FÖR VIRTUELLA PROVNINGSMETODER**

## 1. Mall för virtuell provning

Följande schema skall användas som grundstruktur för att beskriva och genomföra virtuell provning:

- a) Syfte.
- b) Strukturmall.
- c) Gränsvillkor.
- d) Belastningsantaganden.
- e) Beräkning.
- f) Bedömning.
- g) Dokumentation.

## 2. Grundprinciperna för datorsimulering och beräkning

## 2.1 Matematisk mall

Den simulerings-/beräkningsmall som den sökande lämnat in skall återspegla hur komplicerat fordonets och/eller komponentens struktur är i kombination med kraven och gränsvillkoren i rättsakterna.

Mallen skall lämnas till den tekniska tjänsten.

## 2.2 Validering av mallen

Mallen skall valideras i jämförelse med de faktiska provningsförhållandena. Det måste visas att resultaten enligt mallen kan jämföras med resultaten av konventionella provningsförfaranden.

## 2.3 Dokumentation

De uppgifter och extra hjälpmedel som använts vid simulering och beräkning skall tillhandahållas av den sökande, dokumenteras på lämpligt sätt och arkiveras.

---

## Tillägg 2

**SÄRSKILDA VILLKOR FÖR VIRTUELLA PROVNINGSMETODER**

	Rättsakt		Provningsförhållanden och administrativa bestämmelser
	Nummer	Punkt	
	[...]	(...)	(...)
	(för varje rättsakt i bilaga XVI)		

## BILAGA XVII

## FÖRFARANDE VID ETAPPVIS EG-TYPGODKÄNNANDE

## 1. ALLMÄNT

- 1.1 För att etappvis EG-typgodkännande skall kunna genomföras på ett tillfredsställande sätt krävs samverkan av samtliga berörda tillverkare. Av denna anledning skall typgodkännandemyndigheterna, innan de utfärdar ett typgodkännande för en första eller senare etapp, försäkra sig om att det finns lämpliga metoder för tillhandahållande och utbyte av dokument och information mellan de berörda tillverkarna för att myndigheterna skall kunna försäkra sig om att det etappvis färdigbyggda fordonet uppfyller kraven i samtliga berörda rättsakter i enlighet med bilaga IV och bilaga XI. Denna information skall omfatta uppgifter om godkännanden av berörda system, komponenter och enskilda tekniska enheter och om fordonsdelar som ingår i det ej färdigbyggda fordonet, men som ännu inte godkänts.
- 1.2 EG-typgodkännanden i enlighet med denna bilaga skall utfärdas beroende på i vilket byggnadsstadium fordonet befinner sig och skall omfatta samtliga typgodkännanden som utfärdats för tidigare etapper.
- 1.3 Varje tillverkare i en etappvis typgodkännandeprocess ansvarar för godkännande och överensstämmelse med den godkända typen i fråga om samtliga system, komponenter eller separata tekniska enheter som han tillverkat, eller som han har kompletterat de fordon med som är under uppbyggnad från föregående etapp. Han ansvarar inte för sådant som godkänts i en föregående etapp, såvida han inte förändrar tidigare godkända delar i sådan utsträckning att det tidigare lämnade godkännandet inte längre är giltigt.

## 2. FÖRFARANDET

## Typgodkännandemyndigheterna

- a) kontrollera att alla EG-typgodkännandeintyg, som utfärdas enligt de rättsakter som är tillämpliga på typgodkännande av fordon omfattar fordonstypen på dess byggnadsstadium och motsvarar angivna krav,
  - b) se till att alla nödvändiga uppgifter, med beaktande av i vilket byggnadsstadium fordonet befinner sig i, finns med i underlaget,
  - c) vad dokumentationen beträffar, se till att fordonsspecifikationerna och uppgifterna i del I i underlaget finns med bland uppgifterna i de tekniska underlagen och i EG-typgodkännandeintygen som utfärdats i enlighet med relevanta rättsakter, och vad etappvis färdigbyggda fordon beträffar, när ett rubriknummer i del I i underlaget inte finns med i det tekniska underlaget till någon av rättsakterna skall de bekräfta att egenskapen eller delen i fråga överensstämmer med uppgifterna i underlaget,
  - d) på ett urval på de fordonstyper som skall godkännas utföra inspektioner, eller se till att de utförs, av delar och system för att fastställa om fordonet/fordonen konstruerats i överensstämmelse med de relevanta uppgifterna i det bestyrkta tekniska underlaget när det gäller EG-typgodkännanden som utfärdats i enlighet med alla relevanta rättsakter,
  - e) i förekommande fall utföra nödvändiga installationskontroller av separata tekniska enheter, eller se till att de utförs.
3. Det antal fordon som skall kontrolleras i enlighet med punkt 2 d måste vara tillräckligt för att det skall kunna ske en ordentlig kontroll av de olika kombinationerna som skall EG-typgodkännas beroende på vilket byggnadsstadium fordonet befinner sig i och i enlighet med nedanstående kriterier
- motor,
  - växellåda,
  - drivaxlar (antal, placering, koppling till andra axlar),
  - styraxlar (antal och placering),
  - utformning av karosseriet,

- antal dörrar,
- höger- eller vänsterstyr,
- antal säten,
- utrustningens omfattning.

#### 4. IDENTIFIERING AV FORDONET

##### 4.1 Fordonets identifieringsnummer

- a) Grundfordonets identifieringsnummer (VIN) enligt direktiv 76/114/EEG skall behållas under alla påföljande etapper av typgodkännandeförfarandet för att säkerställa att förfarandet kan rekonstrueras i efterhand.
- b) Under den sista produktionsetappen får dock den tillverkare som svarar för denna etapp, i samförstånd med godkännandemyndigheten, ersätta den första och den andra delen av fordonets identifieringsnummer med sin egen tillverkarkod och fordonets identifieringskod om och endast om fordonet måste registreras under hans eget handelsnamn. I så fall får inte hela grundfordonets identifieringsnummer strykas.

##### 4.2 Tillverkarens extraskylt

Under den andra och påföljande etapper skall varje tillverkare, förutom den obligatoriska skylt som föreskrivs i direktiv 76/114/EEG, på fordonet fästa en extraskylt. En mall för skylten finns i tillägget till denna bilaga. Skylten skall vara ordentligt fastsatt, på ett väl synligt och lättillgängligt ställe på en del av fordonet som inte kan förväntas bytas ut. Skylten skall på ett outplånligt sätt innehålla nedanstående information i den ordning som anges där:

- Tillverkarens namn.
- Avsnitt 1, 3 och 4 i EG-typgodkännandenumret.
- Typgodkännandeetapp.
- Fordonets identifieringsmärkning.
- Högsta tillåtna vikt inklusive last <sup>(a)</sup>.
- Högsta tillåtna tågvikt inklusive last (i de fall fordonet är godkänt för att dra släpfordon) <sup>(a)</sup>.
- Högsta tillåtna vikt på varje axel; framaxeln skall anges först <sup>(a)</sup>.
- För påhängsvagn eller släpkärra, största tillåtna vikt i kopplingspunkten <sup>(a)</sup>.

Om ej annat föreskrivs ovan skall skylten uppfylla kraven i direktiv 76/114/EEG.

---

<sup>(a)</sup> Endast om värdet har ändrats under den aktuella godkännandeetappen.

## Tillägg

**MALL ÖVER TILLVERKARENS EXTRASKYLT**

Nedanstående skall endast ses som ett exempel.

TILLVERKARENS NAMN (etapp 3)
e2*98/14*2609
Etapp 3
WD9VD58D98D234560
1 500 kg
2 500 kg
1–700 kg
2–810 kg

## BILAGA XVIII

**FORDONETS URSPRUNGSINTYG**

Tillverkarintyg för grundfordon/icke färdigbyggda fordon som inte är försedda med ett intyg om överensstämmelse

Undertecknad förklarar härmed att det fordon som anges nedan har tillverkats i undertecknads fabrik och att det är ett fordon som nyligen tillverkats.

- 0.1 Fabrikat (tillverkarens varumärke):
- 0.2 Typ av fordon:
- 0.2.1 Varumärke(n):
- 0.3 Typidentifikationsmärkning:
- 0.6 Fordonets identifieringsmärkning:
- 0.8 Adress(er) till monteringsanläggning(ar):

Dessutom intygar undertecknad att fordonet vid leverans uppfyllde bestämmelserna i följande rättsakter:

Område	Rättsakt	Typgodkännandenummer	Medlemsstat eller fördragsslutande part (*) som utfärdar typgodkännandet (**)
1. Ljudnivå			
2. Avgaser			
3. ...			
etc.			

(\*) Fördragsslutande parter till 1958 års överenskommelse.

(\*\*) Skall anges om uppgiften inte framgår av typgodkännandenumret.

Detta intyg har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i bilaga XI till direktiv 2007/46/EG.

(Ort)

(Underskrift)

(Datum)

## BILAGA XIX

## TIDTABELL FÖR GENOMFÖRANDE AV DETTA DIREKTIV NÄR DET GÄLLER TYPGODKÄNNANDE

Berörda kategorier	Datum för tillämpning		
	Nya fordonstyper Frivilligt	Nya fordonstyper Obligatoriskt	Befintliga fordonstyper Obligatoriskt
M <sub>1</sub>	Ej tillämpligt (*)	29 april 2009	Ej tillämpligt (*)
Fordon avsedda för särskilda ändamål i kategori M <sub>1</sub>	29 april 2009	29 april 2011	29 april 2012
Icke färdigbyggda och färdigbyggda fordon i kategori N <sub>1</sub>	29 april 2009	29 oktober 2010	29 oktober 2011
Etappvis färdigbyggda fordon i kategori N <sub>1</sub>	29 april 2009	29 oktober 2011	29 april 2013
Icke färdigbyggda och färdigbyggda fordon i kategorierna N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	29 april 2009	29 oktober 2010	29 oktober 2012
Icke färdigbyggda och färdigbyggda fordon i kategorierna M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	29 april 2009	29 april 2009 (1)	29 oktober 2010
Fordon avsedda för särskilda ändamål i kategorierna N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> , O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	29 april 2009	29 oktober 2012	29 oktober 2014
Etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub>	29 april 2009	29 oktober 2012	29 oktober 2014
Etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub>	29 april 2009	29 april 2010 (1)	29 oktober 2011
Etappvis färdigbyggda fordon i kategorierna O <sub>1</sub> , O <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , O <sub>4</sub>	29 april 2009	29 oktober 2010	29 oktober 2010

(\*) Ej tillämpligt.

(1) När det gäller tillämpningen av artikel 45.4 senareläggs detta datum med 12 månader.

## BILAGA XX

TIDSFRISTER FÖR INFÖRLIVANDE I NATIONELL LAGSTIFTNING  
AV DE UPPHÄVDA DIREKTIVEN

## DEL A

## Direktiv 70/156/EEG och dess ändringsrättsakter

Direktiv/förordningar	Kommentarer
Direktiv 70/156/EEG <sup>(1)</sup>	
Direktiv 78/315/EEG <sup>(2)</sup>	
Direktiv 78/547/EEG <sup>(3)</sup>	
Direktiv 80/1267/EEG <sup>(4)</sup>	
Direktiv 87/358/EEG <sup>(5)</sup>	
Direktiv 87/403/EEG <sup>(6)</sup>	
Direktiv 92/53/EEG <sup>(7)</sup>	
Direktiv 93/81/EEG <sup>(8)</sup>	
Direktiv 95/54/EG <sup>(9)</sup>	Endast artikel 3
Direktiv 96/27/EG <sup>(10)</sup>	Endast artikel 3
Direktiv 96/79/EG <sup>(11)</sup>	Endast artikel 3
Direktiv 97/27/EG <sup>(12)</sup>	Endast artikel 8
Direktiv 98/14/EG <sup>(13)</sup>	
Direktiv 98/91/EG <sup>(14)</sup>	Endast artikel 3
Direktiv 2000/40/EG <sup>(15)</sup>	Endast artikel 4
Direktiv 2001/92/EG <sup>(16)</sup>	Endast artikel 3
Direktiv 2001/56/EG <sup>(17)</sup>	Endast artikel 7
Direktiv 2001/85/EG <sup>(18)</sup>	Endast artikel 4
Direktiv 2001/116/EG <sup>(19)</sup>	
Förordning (EG) nr 807/2003 <sup>(20)</sup>	Endast punkt 2 i bilaga III
Direktiv 2003/97/EG <sup>(21)</sup>	Endast artikel 4
Direktiv 2003/102/EG <sup>(22)</sup>	Endast artikel 6
Direktiv 2004/3/EG <sup>(23)</sup>	Endast artikel 1
Direktiv 2004/78/EG <sup>(24)</sup>	Endast artikel 2
Direktiv 2004/104/EG <sup>(25)</sup>	Endast artikel 3
Direktiv 2005/49/EG <sup>(26)</sup>	Endast artikel 2

<sup>(1)</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1.<sup>(2)</sup> EGT L 81, 28.3.1978, s. 1.<sup>(3)</sup> EGT L 168, 26.6.1978, s. 39.<sup>(4)</sup> EGT L 375, 31.12.1980, s. 34.<sup>(5)</sup> EGT L 192, 11.7.1987, s. 51.<sup>(6)</sup> EGT L 220, 8.8.1987, s. 44.<sup>(7)</sup> EGT L 225, 10.8.1992, s. 1.<sup>(8)</sup> EGT L 264, 23.10.1993, s. 49.<sup>(9)</sup> EGT L 266, 8.11.1995, s. 1.<sup>(10)</sup> EGT L 169, 8.7.1996, s. 1.<sup>(11)</sup> EGT L 18, 21.1.1997, s. 7.<sup>(12)</sup> EGT L 233, 25.8.1997, s. 1.<sup>(13)</sup> EGT L 91, 25.3.1998, s. 1.<sup>(14)</sup> EGT L 11, 16.1.1999, s. 25.<sup>(15)</sup> EGT L 203, 10.8.2000, s. 9.<sup>(16)</sup> EGT L 291, 8.11.2001, s. 24.<sup>(17)</sup> EGT L 292, 9.11.2001, s. 21.<sup>(18)</sup> EGT L 42, 13.2.2002, s. 42.<sup>(19)</sup> EGT L 18, 21.1.2002, s. 1.<sup>(20)</sup> EUT L 122, 16.5.2003, s. 36.<sup>(21)</sup> EUT L 25, 29.1.2004, s. 1.<sup>(22)</sup> EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.<sup>(23)</sup> EUT L 49, 19.2.2004, s. 36.<sup>(24)</sup> EUT L 153, 30.4.2004, s. 107.<sup>(25)</sup> EUT L 337, 13.11.2004, s. 13.<sup>(26)</sup> EUT L 194, 26.7.2005, s. 12.

## DEL B

**Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning**

Direktiv	Tidsfrist för införlivande	Tillämpningsdatum
Direktiv 70/156/EEG	10 augusti 1971	
Direktiv 78/315/EEG	30 juni 1979	
Direktiv 78/547/EEG	15 december 1979	
Direktiv 80/1267/EEG	30 juni 1982	
Direktiv 87/358/EEG	1 oktober 1988	
Direktiv 87/403/EEG	1 oktober 1988	
Direktiv 92/53/EEG	31 december 1992	1 januari 1993
Direktiv 93/81/EEG	1 oktober 1993	
Direktiv 95/54/EG	1 december 1995	
Direktiv 96/27/EG	20 maj 1997	
Direktiv 96/79/EG	1 april 1997	
Direktiv 97/27/EG	22 juli 1999	
Direktiv 98/14/EG	30 september 1998	1 oktober 1998
Direktiv 98/91/EG	16 januari 2000	
Direktiv 2000/40/EG	31 juli 2002	1 augusti 2002
Direktiv 2001/92/EG	30 juni 2002	
Direktiv 2001/56/EG	9 maj 2003	
Direktiv 2001/85/EG	13 augusti 2003	
Direktiv 2001/116/EG	30 juni 2002	1 juli 2002
Direktiv 2003/97/EG <sup>(1)</sup>	25 januari 2005	
Direktiv 2003/102/EG <sup>(2)</sup>	31 december 2003	
Direktiv 2004/3/EG	18 februari 2005	
Direktiv 2004/78/EG	30 september 2004	
Direktiv 2004/104/EG	31 december 2005	1 januari 2006
Direktiv 2005/49/EG	30 juni 2006	1 juli 2006

<sup>(1)</sup> EUT L 25, 29.1.2004, s. 1.<sup>(2)</sup> EUT L 321, 6.12.2003, s. 15.



## BILAGA XXI

## JÄMFÖRELSETABELL

(som avses i artikel 49 andra stycket)

Direktiv 70/156/EEG	Detta direktiv
—	Artikel 1
Artikel 1 första stycket	Artikel 2.1
Artikel 1 andra stycket	Artikel 2.2 a och b
—	Artikel 2.2 c
—	Artikel 2.3 och 2.4
Artikel 2	Artikel 3
—	Artikel 4
—	Artikel 5
—	Artikel 6.1
Artikel 3.1	Artikel 6.2
Artikel 3.2	Artikel 6.3
—	Artikel 6.4
Artikel 3.3	Artikel 6.5
Artikel 3.4	Artikel 7.1 och 7.2
Artikel 3.5	Artiklarna 6.6 och 7.1
—	Artikel 6.7 och 6.8
—	Artikel 7.3 och 7.4
Artikel 4.1 a första stycket	Artikel 9.1
Artikel 4.1 b första stycket	Artikel 9.2
Artikel 4.1 c första stycket	Artikel 10.1
Artikel 4.1 d första stycket	Artikel 10.2
—	Artikel 10.3
Artikel 4.1 andra stycket	Artikel 9.4
Artikel 4.1 tredje stycket	Artikel 9.5
—	Artikel 9.6 och 9.7
—	Artikel 8.1 och 8.2
Artikel 4.2	Artikel 8.3
Artikel 4.3 första och tredje meningen	Artikel 9.3
Artikel 4.3 andra meningen	Artikel 8.4
Artikel 4.4	Artikel 10.4
Artikel 4.5	Artikel 8.5 och 8.6
Artikel 4.6	Artikel 8.7 och 8.8
—	Artikel 11
Artikel 5.1	Artikel 13.1
Artikel 5.2	Artikel 13.2
Artikel 5.3 första stycket	Artikel 15.1
Artikel 5.3 andra stycket	Artikel 15.3
Artikel 5.3 tredje stycket	Artiklarna 15.2, 16.1 och 16.2
Artikel 5.3 fjärde stycket	Artikel 13.3
Artikel 5.4 första stycket	Artikel 14.1

Direktiv 70/156/EEG	Detta direktiv
Artikel 5.4 andra stycket	Artiklarna 14.3 och 16.2
Artikel 5.4 tredje stycket	Artikel 14.2
Artikel 5.4 fjärde stycket första meningen	Artikel 13.3
Artikel 5.4 fjärde stycket andra meningen	Artikel 16.3
Artikel 5.5	Artikel 17.4
Artikel 5.6	Artikel 14.4
—	Artikel 17.1–17.3
Artikel 6.1 första stycket	Artikel 18.1
—	Artikel 18.2
Artikel 6.1 andra stycket	Artikel 18.3
Artikel 6.2	—
—	Artikel 18.4–18.8
Artikel 6.3	Artikel 19.1 och 19.2
—	Artikel 19.3
Artikel 6.4	Artikel 38.2 första stycket
—	Artikel 38.2 andra stycket
Artikel 7.1	Artikel 26.1
—	Artikel 26.2
Artikel 7.2	Artikel 28
Artikel 7.3	Artikel 29.1 och 29.2
—	Artikel 29.3 och 29.4
Artikel 8.1	—
—	Artikel 22
Artikel 8.2 a första meningen	Artikel 26.3
Artikel 8.2 a andra meningen	—
Artikel 8.2 a tredje till sjätte meningen	Artikel 23.1, 23.3, 23.5 och 23.6
—	Artikel 23.2
—	Artikel 23.4
—	Artikel 23.7
Artikel 8.2 b 1 första och andra stycket	Artikel 27.1
Artikel 8.2 b 1 tredje stycket	Artikel 27.2
Artikel 8.2 b 2 första och andra stycket	Artikel 27.3
Artikel 8.2 b 2 tredje och fjärde stycket	—
—	Artikel 27.4 och 27.5
Artikel 8.2 c första stycket	Artikel 20.1 och 20.2
Artikel 8.2 c andra stycket	Artikel 20.4 första stycket
Artikel 8.2 c tredje stycket	—
Artikel 8.2 c fjärde stycket	Artikel 20.4 andra stycket
—	Artikel 20.4 tredje stycket
—	Artikel 20.3 och 20.5
Artikel 8.2 c femte och sjätte stycket	Artikel 21.1 första stycket och artikel 21.2
—	Artikel 21.1 andra stycket

Direktiv 70/156/EEG	Detta direktiv
Artikel 8.3	Artikel 23.4 andra stycket
—	Artikel 24
—	Artikel 25
Artikel 9.1	Artikel 36
Artikel 9.2	Artikel 35.1
—	Artikel 34
—	Artikel 35.2
Artikel 10.1	Artikel 12.1
Artikel 10.2	Artikel 12.2 första stycket, första meningen
—	Artikel 12.2 andra stycket, andra meningen
—	Artikel 12.3
Artikel 11.1	Artikel 30.2
Artikel 11.2	Artikel 30.1
Artikel 11.3	Artikel 30.3
Artikel 11.4	Artikel 30.4
Artikel 11.5	Artikel 30.5
Artikel 11.6	Artikel 30.6
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 12 första meningen	Artikel 33.1
Artikel 12 andra meningen	Artikel 33.2
—	Artikel 37
—	Artikel 38.1
Artikel 13.1	Artikel 40.1
—	Artikel 39.1
Artikel 13.2	Artikel 39.2
Artikel 13.3	Artikel 40.3
—	Artikel 40.2
Artikel 13.4	Artikel 39.7
Artikel 13.5	Artikel 39.2
—	Artikel 39.3–39.6 och 39.8–39.9
—	Artikel 41.1 och 41.3
Artikel 14.1 första strecksatsen	Artikel 43.1
Artikel 14.1 andra strecksatsen första meningen	—
Artikel 14.1 andra strecksatsen andra meningen	Artikel 41.4
Artikel 14.1 andra strecksatsen i	Artikel 41.6
Artikel 14.1 andra strecksatsen ii	—
Artikel 14.2 första stycket	—
—	Artikel 41.5 och 41.7
Artikel 14.2 andra stycket	Artikel 41.8
—	Artikel 42
—	Artikel 43.2–43.5
—	Artiklarna 44–51
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II

Direktiv 70/156/EEG	Detta direktiv
Bilaga III	Bilaga III
Bilaga IV	Bilaga IV
—	Bilaga IV tillägg
Bilaga V	Bilaga V
Bilaga VI	Bilaga VI
—	Bilaga VI tillägg
Bilaga VII	Bilaga VII
—	Bilaga VII tillägg
Bilaga VIII	Bilaga VIII
Bilaga IX	Bilaga IX
Bilaga X	Bilaga X
Bilaga XI	Bilaga XI
Bilaga XII	Bilaga XII
—	Bilaga XIII
Bilaga XIII	Bilaga XIV
—	Bilaga XV
—	Bilaga XVI
Bilaga XIV	Bilaga XVII
Bilaga XV	Bilaga XVIII
—	Bilaga XIX
—	Bilaga XX
—	Bilaga XXI

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

Härmed föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fordonslagen (2002:574)  
*dels* att 4 kap. 6 och 7 §§ ska upphöra att gälla,  
*dels* att rubrikerna närmast före 4 kap. 6 och 8 §§ ska utgå,  
*dels* att nuvarande 4 kap. 8 och 9 §§ ska betecknas 5 kap. 10 och 11 §§  
 och att nuvarande 5 kap. 8 § ska betecknas 5 kap. 12 §,  
*dels* att 1 kap. 3 §, 2 kap. 2 och 4 §§, 5 kap. 5 § samt den nya 5 kap.  
 12 § ska ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 5 a–5 c §§,  
 5 kap. 2 a, 8 och 9 §§ samt närmast före 2 kap. 5 b § och 5 kap. 2 a, 8,  
 och 12 §§ nya rubriker av följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas en ny rubrik närmast före 5 kap. 10 §  
 med lydelsen ”Avgifter”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

3 §

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 en polis-  
 myndighet eller hos Rikspolisstyrelsen,

*tillverkare*: den som inför den  
 ansvariga myndigheten ansvarar  
 för samtliga delar av förfarandet  
 vid typgodkännande och för  
 produktionsöverensstämmelse,  
 även om denne inte varit direkt  
 engagerad i samtliga stadier av  
 produktionen av det fordon, det  
 system, den komponent eller den  
 separata tekniska enhet som typ-  
 godkännandet avser, eller den som  
 har utsetts av tillverkaren att  
 företräda denne inför godkännan-  
 demyndigheten och agera på  
 dennes vägnar i frågor som  
 omfattas av denna lag,

<sup>1</sup> Jfr 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

*tekniker*: den som har uppdrag som tekniker hos en polismyndighet.  
I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Prop. 2008/09:53  
Bilaga 2

## 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 EG-direktiv på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

*EG-typgodkännande kan även, i den utsträckning som framgår av tillämpliga direktiv, 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 som den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvis typgodkännande).*

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### 4 §

*Den som har beviljats ett typgodkännande*

1. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet,

2. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet, och

3. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordonsdelar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

*En tillverkare*

1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för samtliga delar av godkännandeförfarandet,

2. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet,

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,

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,

6. är, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, skyldig att tillhandahålla användarna all relevant information och nödvändiga instruktioner som krävs för användningen av ett fordon, en komponent eller en separat teknisk enhet,

7. får inte tillhandahålla användarna teknisk information som avviker från de uppgifter som godkänts av godkännandemyndigheten,

8. ska förse tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för EG-typgodkännande av komponenter eller separata tekniska enheter, eller för att få tillstånd att sälja komponenter eller separata tekniska enheter som annars är förbjudna att sälja, samt

9. ska, när det gäller komponenter eller separata tekniska enheter, förse fordonstillverkaren med all information om begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav rörande komponenterna eller de separata tekniska enheterna, och ska, i den utsträckning som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriver, tillhandahålla instruktioner rörande begränsningar för användningen och särskilda monteringskrav.

I fråga om information som inte är allmänt tillgänglig eller som hänför sig till immateriella rättigheter gäller bestämmelserna i första stycket 8 endast under förutsättning att mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

*Vid etappvis godkännande gäller tillverkarens skyldigheter enligt 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 a §

*Utöver vad som anges i 5 § upphör ett typgodkännande av fordon att gälla i följande fall.*

*1. När nya krav på den godkända fordonstypen blir obligatoriska för registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon och det inte är möjligt att uppdatera typgodkännandet.*

*2. När tillverkningen av den godkända fordonstypen slutgiltigt och frivilligt har upphört.*

*3. När giltighetstiden för godkännandet går ut till följd av en särskild begränsning.*

*Om bestämmelserna i första stycket endast är tillämpliga på en variant eller en version av en fordonstyp, blir typgodkännandet av fordonet i fråga bara ogiltigt för denna variant eller version.*

#### **Enskilt godkännande**

#### 5 b §

*Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.*

*I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas.*

*Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.*



5 c §

*Den som utför provningar av ett fordon inför ett enskilt godkännande ska även fastställa fordonets tekniska identitet.*

**5 kap.**

**Vite**

2 a §

*Godkännandemyndigheten får förelägga en tillverkare att fullgöra sina skyldigheter enligt 2 kap. 4 § 6–9.*

*Ett föreläggande enligt första stycket ska förenas med vite, om det inte av särskilda skäl är obehövligt.*

5 §

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Vägverket. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet skall ges in till Vägverket.

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Vägverket. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning, beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning samt beslut om fastställande av ett fordons tekniska identitet enligt 2 kap. 5 c §.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet ska ges in till Vägverket.

6 §

Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Vägverket.
2. Vägverkets beslut i ett ärende som har överklagats till verket.
3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 5 §.
4. Fråga om godkännande av ett fordon på grundval av ett intyg enligt 3 kap. 6 §.
5. Beslut om undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

*Bestämmelsen i första stycket 1 gäller inte förelägganden som har*

### **Tillsyn**

#### 8 §

*Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i denna lag. Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.*

*Besiktningsorganen ska på begäran av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

#### 9 §

*Tillsynen över efterlevnaden av denna lag, utöver vad som anges i 8 §, och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.*

*Den som saluför fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till fordon, slutna utrymmen i fordon, lokaler eller liknande och till ett område i anslutning till dessa där ett fordon står uppställt, samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

### **Bemyndigande**

#### 12 §

*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. tillsyn, samt
6. avgifter.

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

1. fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som inte uppfyller föreskrivna krav,
2. fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av godkännande i enlighet med EG-direktiv på området men som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetshänseende, samt

3. fordonsdelar eller utrustning som kan medföra en allvarlig risk för miljö eller trafiksäkerhet inte får registreras, säljas, tas i bruk eller användas, eller att detta får ske endast om vissa villkor är uppfyllda.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om den information som ska lämnas enligt 2 kap. 4 § 6 och 9.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*dels* att 2 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

2 §<sup>1</sup>

**Beteckning**

**Betydelse**

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, eller

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

a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem,

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:240.

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.

Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa *skall* i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

En moped som inte hör till klass II.

Moped klass I

*Föreslagen lydelse*

2 §

**Beteckning**

**Betydelse**

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

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Ett motordrivet fordon som inte är utrustat för godstransporter och som är försett med en kran med en lyftkapacitet om minst tio ton, eller, i fråga om tornsvängkranar, minst fyra ton. En mobilkran kan vara antingen en tung lastbil eller ett motorredskap klass I.

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, 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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.

Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa *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.

## 2 a §

*Oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett intyg om överensstämmelse, ett typintyg eller ett intyg om enskilt godkännande enligt något av följande direktiv*

*1. rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>2</sup>, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>3</sup>,*

*2. rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller*

<sup>2</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>3</sup> EGT L 263, 9.10.2007, s. 1 (Celex 32007L0046).

skogsbrukstraktorer med hjul<sup>4</sup>, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG<sup>5</sup>,

3. Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG<sup>6</sup>, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG<sup>7</sup>,

4. Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG eller

5. 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 höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i detta intyg.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

<sup>4</sup> EGT L 84, 28.3.1974, s. 10 (Celex 31974L0150).

<sup>5</sup> EUR L 171, 9.7.2003, s. 1 (Celex 32003L0037).

<sup>6</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

<sup>7</sup> EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096)

Härmed föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>2</sup>

I denna lag avses med

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, *senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/40/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG,*

*ramdirektiv*: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>3</sup>, *upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>4</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG<sup>5</sup>, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG<sup>6</sup>, och 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.*

*särdirektiv*: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramdirektiven,

*typgodkännande*: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

*tillverkare*: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar

<sup>1</sup> Jfr 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2007:219.

<sup>3</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>4</sup> EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, (Celex 32007L0046).

<sup>5</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

<sup>6</sup> EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).



för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

för samtliga delar av förfarandet vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne 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 har utsetts av tillverkaren att företräda denne inför godkännandemyndigheten och agera på dennes vägnar i frågor som omfattas av denna lag,*

*utsläpps begränsande anordningar*: de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

---

I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

Härmed föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)  
dels att rubriken närmast efter 2 kap. 14 § ska lyda ”Särskilt om beskattningen av lastbilar som är inrättade som mobilkranar samt traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar”,  
dels att 2 kap. 12 och 19 §§ samt bilaga 2 ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**  
12 §<sup>1</sup>

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar som inte beskattas i enlighet med andra stycket,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag. *Detta gäller inte för tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar.*

I fråga om *tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar samt traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar* finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

19 §

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II *och en tung lastbil som är inrättad som en mobilkran* beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:473.

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
-----			
C Traktorer, motor- redskap och tunga terrängvagnar			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0– 1 300 1 301 – 3 000 3 001 – 7 000 7 001 –	370 425 1 360 5 160	0 55 95 168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1	2 001 –	1 000	0
3. Tunga terräng- vagnar som hör till skatteklass I			
-----			

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den lägsta vikten i klassen
-----			
C Tunga lastbilar som är inrättade som mobilkranar samt traktorer, motor- redskap och tunga terrängvagnar			
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I	0– 1 300 1 301 – 3 000 3 001 – 7 000	370 425 1 360	0 55 95
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och tunga lastbilar som är inrättade som mobil- kranar	7 001 – 2 001 –	5 160 1 000	168 0
3. Tunga terräng- vagnar som hör till skatteklass I			
-----			

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

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

*Nuvarande lydelse*

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordons-tåget 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.

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>1</sup>

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil, *som inte är inrättad som mobilkran*, eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordons-tåget eller vägen.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1992:1732.

Promemorian Godkännande av motorfordon m.m. (Ds 2008:8) har remitterats till Riksdagens ombudsmän, länsrätten i Dalarnas län, länsrätten i Örebro län, Domstolsverket, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Försvarets radioanstalt, Försvarets materielverk, Statens räddningsverk, Kommerskollegium, Tullverket, Skatteverket, Konsumentverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Vägverket, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), AB Svensk Bilprovning, American Car Club Sweden, AVL MTC AB, BIL Sweden, Bilimportörernas Riksförbund (BIRF), Caravan Club of Sweden, Harley-Davidson Club Sverige, Husvagnsbranschens Riksförbund, Inspecta Sweden AB, Konsument Europa, Kungliga Automobil Klubben (KAK), Lastfordonsgruppen, MAN Lastbilar & Bussar AB, MaskinLeverantörerna, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, Motormännens Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Motorhistoriska Riksförbundet, Släpvagns Branschens Riksförbund, SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Svensk Maskinprovning AB (SMP), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Mobilkranföreningen, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO), Riksorganistationen Sveriges Motorcyklister, Sveriges Åkeriföretag, Thule Trailers AB, Biltema, Autoliv Sverige AB, General Motors Sverige AB, AB Volvo, Scania AB, Volvo Personvagnar AB, SAAB Automobil AB och Mekonomen.

## Lagtext

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

Härmed föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om fordonslagen (2002:574)  
*dels* att 4 kap. 6 och 7 §§ ska upphöra att gälla,  
*dels* att rubrikerna närmast före 4 kap. 6 och 8 §§ ska utgå,  
*dels* att nuvarande 4 kap. 8 och 9 §§ ska betecknas 5 kap. 3 c och  
 3 d §§,  
*dels* att 1 kap. 3 §, 2 kap. 2 och 4 §§ samt 5 kap. 5, 6 och 8 §§ ska ha  
 följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas sex nya paragrafer, 2 kap. 4 a §,  
 5 a–5 c §§, 5 kap. 3 a och 3 b §§ samt närmast före 2 kap. 5 b § och  
 5 kap. 3 a § nya rubriker av följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas en ny rubrik närmast före 5 kap. 3 c §  
 med lydelsen ”Avgifter”.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

## 3 §

I denna lag avses med

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

*besiktnings tekniker*: den som har anställning hos ett besiktningsorgan  
 för att utföra besiktningar,

*bilinspektör*: den som har anställning som bilinspektör hos en polis-  
 myndighet eller hos Rikspolisstyrelsen,

*tekniker*: den som har uppdrag  
 som tekniker hos en polis-  
 myndighet.

*tekniker*: den som har uppdrag  
 som tekniker hos en polis-  
 myndighet,

*tillverkare*: den som inför god-  
 kännandemyndigheten ansvarar  
 för alla aspekter av typgod-  
 kännandeprocessen och för  
 produktionsöverensstämelsen,  
 även om denne inte varit direkt  
 engagerad i samtliga stadier av  
 produktionen av det fordon, det  
 system, den komponent eller den  
 separata tekniska enhet som typ-  
 godkännandet avser, eller den som  
 han eller hon har utsett som sin

<sup>1</sup> Jfr 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

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

## 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 *EG-direktiv* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

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

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

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen.

### 4 §

*Den som har beviljats ett typgodkännande*

*1. ansvarar för att samtliga fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter tillverkas i enlighet med typgodkännandet,*

*2. är skyldig att medverka till den kontroll som behövs med anledning av godkännandet, och*

*3. är skyldig att till godkännandemyndigheten utan ersättning lämna de upplysningar samt tillhandahålla de fordon, fordons-*

*En tillverkare*

*1. ansvarar inför godkännandemyndigheten för alla aspekter av typgodkännandeförfarandet,*

*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*



delar, handlingar och den utrustning som behövs för kontrollen.

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 etappvis typgodkännande gäller tillverkarens skyldigheter enligt 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.

#### 4 a §

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-tygodkännande 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 a §

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

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

2. giltighetstiden för godkännandet har gått ut till följd av en särskild begränsning.

### **Enskilt godkännande**

#### **5 b §**

Ett enskilt godkännande meddelas för ett fordon som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

I samband med det enskilda godkännandet ska de uppgifter om fordonet som ska föras in i vägtrafikregistret fastställas.

Den myndighet som regeringen utser är godkännandemyndighet.

#### **5 c §**

Det organ som inför ett enskilt godkännande kontrollerar att ett fordon uppfyller föreskrivna krav ska även fastställa fordonets tekniska identitet.

## **5 kap.**

### **Tillsyn**

#### **3 a §**

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll utövar tillsyn över sådan besiktningsverksamhet som avses i denna lag. Tillsynen ska omfatta den tekniska kompetensen och utrustningsnivån i verksamheten samt kvalitetssäkringen av denna.

Besiktningsorganen ska på begäran av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll lämna tillräde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

## 3 b §

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

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

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

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

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

*Ett föreläggande enligt tredje stycket får förenas med vite.*

*Lydelse enligt prop. 2008/09:31*

*Föreslagen lydelse*

## 5 §

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Transportstyrelsen. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning och beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet skall ges in till Transportstyrelsen.

Beslut om körförbud som har meddelats av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan får överklagas hos Transportstyrelsen. Detsamma gäller beslut i ett ärende om registreringsbesiktning, mopedbesiktning eller lämplighetsbesiktning, beslut om återkallelse av en godkänd lämplighetsbesiktning och beslut om fastställande av ett fordons tekniska identitet enligt 2 kap. 5 c §.

Överklagande får ske utan begränsning till viss tid. Överklagandet ska ges in till Transportstyrelsen.

6 §

Beslut i följande fall får inte överklagas.

1. Körförbud eller föreläggande som har meddelats av Transportstyrelsen.
2. Transportstyrelsens beslut i ett ärende som har överklagats till styrelsen.
3. Annat beslut av en polisman, en bilinspektör eller ett besiktningsorgan än som avses i 5 §.
4. Fråga om godkännande av ett fordon på grundval av ett intyg enligt 3 kap. 6 §.
5. Beslut om undantag från föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

*Bestämmelsen i första stycket 1 gäller inte förelägganden som tillsynsmyndigheten har meddelat enligt 3 b §.*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

8 §

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, samt
5. avgifter.

*Regeringen får också föreskriva att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som omfattas av typgodkännande och som allvarligt brister i miljö- eller trafiksäkerhetskänseende inte får registreras, säljas eller användas.*

*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,*

*3. tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter, samt om*

*4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter*

*som har meddelats med stöd av* Prop. 2008/09:53  
*lagen.* Bilaga 4

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

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

*Nuvarande lydelse*

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om lastbil eller buss eller tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av motorredskap klass I framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

*Föreslagen lydelse*1 §<sup>1</sup>

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. lastbil, som inte är en EG-mobilkran,

2. buss,

3. tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller

4. släpvagn, som dras av bil, tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av 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.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1992:1732.

Härmed föreskrivs i fråga om lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

*dels* att 2 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

2 §<sup>1</sup>

<b>Beteckning</b>	<b>Betydelse</b>
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga 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 <ol style="list-style-type: none"><li>två hjul samt<ol style="list-style-type: none"><li>om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller</li><li>om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,</li></ol></li><li>tre hjul samt</li></ol>

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:240.

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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, 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 kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.*

Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa *skall* 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.

---

*Föreslagen lydelse*

2 §

**Beteckning**

**Betydelse**

---

Efterfordon

Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.

*EG-mobilkran*

*En tung lastbil som inte är utrustad för godstransporter och som är försedd med en kran vars lyftmoment är minst 400 kNm.*



Fordon

En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.

Prop. 2008/09:53  
Bilaga 4

-----  
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, *och 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, *och 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, och denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift.

Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa 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.

-----  
Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §

*Oavsett vad som anges i 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.*

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

Härmed föreskrivs<sup>1</sup> att 2 § lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §<sup>2</sup>

I denna lag avses med

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/37/EG, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG,

ramdirektiv: rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon<sup>3</sup>, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>4</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG<sup>5</sup>, senast ändrat genom rådets direktiv 2006/96/EG<sup>6</sup>, och 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,

särdirektiv: direktiv som antagits med stöd av bestämmelserna i något av ramdirektiven,

typgodkännande: det förfarande genom vilket det intygas att en typ av fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning,

tillverkare: den som inför den ansvariga myndigheten ansvarar för samtliga delar av förfarandet

tillverkare: den som inför typgodkännandemyndigheten ansvarar för alla aspekter av typ-

<sup>1</sup> Jfr 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 (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, Celex 32007L0046).

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:262.

<sup>3</sup> EGT L 42, 23.2.1970, s. 1 (Celex 31970L0156).

<sup>4</sup> EUT L 263, 9.10.2007, s. 1, (Celex 32007L0046).

<sup>5</sup> EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

<sup>6</sup> EUT L 363, 30.12.2006, s. 81 (Celex 32006L0096).

vid typgodkännande och för produktionsöverensstämmelse, även om denne inte varit direkt engagerad i samtliga stadier av produktionen av det fordon, det system, den komponent eller den separata tekniska enhet som typgodkännandet avser,

godkännandeprocessen och för produktionsöverensstämmelsen, även om denne 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,*

Prop. 2008/09:53  
Bilaga 4

*utsläpps begränsande anordningar:* de komponenter i en bil som styr eller begränsar utsläpp av avgaser och andra föroreningar,

-----  
I övrigt har beteckningarna i denna lag samma innebörd som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

Härmed föreskrivs att 5 § lagen (2004:629) om trängselskatt ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2008/09:12*

*Föreslagen lydelse*

5 §<sup>1</sup>

Skattepliktig är inte

1. bil som är registrerad på ägare som enligt lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är undantagen från skatteplikt i Sverige,

2. bil som är antecknad som utryckningsfordon i vägtrafikregistret,

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton, *eller*

3. buss med en totalvikt av minst 14 ton,

4. *EG-mobilkran, eller*

4. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

5. bil som enligt 6 § undantagits från skatteplikt.

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2007:616.

Härmed föreskrivs i fråga om vägtrafikskattelagen (2006:227)  
*dels* att rubriken närmast efter 2 kap. 14 § ska lyda ”Särskilt om beskattningen av EG-mobilkranar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar”,

*dels* att 2 kap. 12 och 19 §§ samt bilaga 2 ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

12 §<sup>1</sup>

För följande fordon framgår fordonsskattens storlek för ett skatteår av bilaga 2 till denna lag:

1. tunga bussar och tunga lastbilar som inte beskattas i enlighet med andra stycket,
2. traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar, samt
3. släpvagnar.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag.

I fråga om traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

För sådana tunga bussar och tunga lastbilar som uppfyller kraven för miljöklass 2005 eller högre ställda krav enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, framgår fordonsskattens storlek till och med den 30 september 2009 för ett skatteår av bilaga 3 till denna lag. *Detta gäller inte för EG-mobilkranar.*

I fråga om *EG-mobilkranar*, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar finns kompletterande bestämmelser i 18 och 19 §§.

19 §

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

Ett motorredskap som inte hör till skatteklass I eller skatteklass II *och en EG-mobilkran* beskattas på det sätt som framgår av C 2 i bilaga 2 till denna lag.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:473.

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>C Traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar</b>				
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatte- klass I				
	0 –	1 300	370	0
	1 301 –	3 000	425	55
	3 001 –	7 000	1 360	95
	7 001 –		5 160	168
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1				
	2 001 –		1 000	0
3. Tungta terrängvagnar som hör till skatteklass I				
3.1 med två hjulaxlar				
	2 001 –	6 000	300	35
	6 001 –	14 000	1 700	70
	14 001 –		7 300	200
3.2 med tre eller flera hjul- axlar				
	2 001 –	6 000	300	30
	6 001 –	14 000	1 500	50
	14 001 –	18 000	5 500	130
	18 001 –		10 700	170

**Fordonsskatt**

Fordonsslag	Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor		
		grund- belopp	tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilo- gram över den lägsta vikten i klassen	
<b>C EG-mobilkrantar, traktorer, motorredskap och tunga terrängvagnar</b>				
1. Traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I				
	0 – 1 300	370	0	
	1 301 – 3 000	425	55	
	3 001 – 7 000	1 360	95	
	7 001 –	5 160	168	
2. Motorredskap som inte beskattas enligt punkt 1 och <i>EG-mobilkrantar</i>				
	2 001 –	1 000	0	
3. Tungas terrängvagnar som hör till skatteklass I				
3.1 med två hjulaxlar				
	2 001 – 6 000	300	35	
	6 001 – 14 000	1 700	70	
	14 001 –	7 300	200	
3.2 med tre eller flera hjul- axlar				
	2 001 – 6 000	300	30	
	6 001 – 14 000	1 500	50	
	14 001 – 18 000	5 500	130	
	18 001 –	10 700	170	

---

Denna lag träder i kraft den 29 april 2009.



Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2008-10-06

**Närvarande:** F.d. regeringsrådet Karl-Ingvar Rundqvist, justitierådet Marianne Lundius och regeringsrådet Nils Dexe.

## Godkännande av motorfordon m.m.

Enligt en lagrådsremiss den 25 september 2008 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i fordonslagen (2002:574),
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift,
3. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
4. lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen,
5. lag om ändring i lagen (2004:629) om trängselskatt,
6. lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunniga Jenny Forkman.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

*Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner*

2 a §

Paragrafen föreslås införas som ett komplement till definitionsregleringen i 2 § för att ge uttryck för en praxis i fråga om de EG-rättsliga fordonsdefinitionernas betydelse i Sverige. Lagen innehåller i 3 § redan en bestämmelse som öppnar möjlighet för myndighetsbeslut i enskilda fall i situationer då det inte låter sig göra att med tillämpning av 2 § bestämma till vilket slag av fordon som ett visst fordon eller en viss fordonstyp ska höra.

Enligt Lagrådets mening skulle kunna ifrågasättas om det finns skäl att komplettera paragrafhänvisningen i 3 § så att den kommer att omfatta även den nya 2 a §. I vart fall bör de argument som talar emot en sådan komplettering redovisas i kommande proposition.

*Övriga lagförslag*

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 16 oktober 2008.

Närvarande: Statsrådet Olofsson, ordförande, och statsråden Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling.

Föredragande: Statsrådet Carlgren.

---

Regeringen beslutar proposition 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EG-regler</b>
Lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	2 kap. 4 a § 5 kap. 8 §	32007L0046
Lag om ändring i lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen		32007L0046

---