

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	1(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfardare
		Datum
		2006-10-16

Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	2(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Förkortningar och förklaringar	8
1 Inledning.....	11
1.1 Uppdraget	11
1.2 Avgränsning av uppdraget	11
1.3 Arbetet med uppdraget	11
2 Bakgrund och gällande bestämmelser.....	13
2.1 Importen av fordon.....	13
2.2 Fordonslagstiftningen.....	15
2.3 Förfarandet för godkännande och registrering	19
2.4 Krav på dokumentation för verifiering.....	19
3 EG:s regelverk.....	21
3.1 Den inre marknaden för varor	21
3.2 Fordonsområdet – lagharmoniseringens omfattning.....	22
3.3 Kommissionens tolkningsmeddelande (Commission Notice Procedure)	25
3.4 Bedömning	26
3.5 Ett nytt ramdirektiv	29
4 Internationella jämförelser	31
4.1 Danmark.....	31
4.2 Finland.....	32
4.3 Frankrike	34
4.4 Storbritannien (UK).....	34
4.5 Litauen.....	36
4.6 Nederländerna	36
4.7 Polen.....	37
4.8 Tyskland.....	37
5 Överväganden och förslag.....	39
5.1 Inledning.....	39
5.2 Ett förändrat regelverk	41
5.3 Tekniska krav vid import av nya fordon	42
5.4 Tekniska krav vid import av begagnade fordon.....	46
5.5 Begreppet begagnat fordon	48
5.6 Generella undantag vid import?	50
5.7 Verifiering av kraven för nya fordon	52
5.8 Verifiering av kraven för begagnade fordon	52
5.9 Verifiering med hjälp av uppgifter från databas	53
5.10 Sammanfattande slutsatser och förslag	54
6 Konsekvenser	56
6.1 Privatimporten.....	56

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	3(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

6.2	Den yrkesmässiga importen	57
6.3	Konkurrensfrågor	57
6.4	Trafiksäkerhet och miljö	58
6.5	Vägverket och Bilprovningen	58
7	Tidplaner	59
	Bilaga 1	60
	AB Svensk Bilprovning (ASB)	60
	BIL Sweden	60
	American Car Club Sweden (ACCS)	61
	Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)	62
	Harley-Davidson Club Sweden (H-DSC)	62
	Kungliga Automobilklubben (KAK)	63
	Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (MCRF)	63
	Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)	63
	Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC) och Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO)	65

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	4(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Sammanfattning

Uppdraget

I regleringsbrevet för budgetåret 2006 gav regeringen Vägverket i uppdrag att presentera förenklade, långsiktiga och förutsägbara regler för direktimport för eget bruk och import i mindre omfattning av motorfordon från EU och tredje land.


Nuvarande regler

Gällande krav på fordons beskaffenhet och utrustning har sin grund i fordonslagen (2002:574) och lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen medan de materiella bestämmelserna återfinns i fordonsförordningen (2002:925), förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening och – i betydande omfattning utom beträffande avgasrening – i Vägverkets föreskrifter på området.

Med inledning i samband med EES-avtalet 1994 – och medlemskapet i EU 1995 – har regelverket alltmer harmoniserats med EG:s regelverk och numera gäller i princip att ett nyare fordon skall uppfylla de krav som följer av EG-direktiven på fordonsområdet. När det gäller avgasrening är detta fullt ut genomfört genom förordningen om motorfordons avgasrening.

För import av fordon som sker vid sidan av generalagenternas verksamhet – allt från yrkesmässig sidoimport till privatimport samt införsel av fordon som är flyttsak eller har erhållits genom arv eller testamente – innebär de generella kraven särskilda problem för fordon som kommer från tredje land (utanför EES) eftersom de inte är anpassade för den europeiska marknaden. Detsamma kan gälla för fordon inom EES som inte är harmoniserade med EG-kraven. Historiskt har privatimporten (import för eget bruk), flyttsak, arv och testamente, hanterats särskilt genom undantag såväl från vissa utrustningskrav som kravet på teknisk dokumentation. Däremot finns inga särskilda undantag för den yrkesmässiga importen.

Dagens regler ger å ena sidan uttryck för en hög säkerhets- och miljönivå (den normala registreringsbesiktningen) och å den andra sidan betydande avsteg härifrån under vissa begränsade förutsättningar (såsom import för eget bruk). Reglerna kan i viss mån kritiseras som "kantiga" med brist på flexibilitet för att överbygga vad som kan benämnas dess ytterligheter.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	5(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Utgångspunkter för översynen

En översyn av reglerna måste ske med beaktande av EG:s regelverk. Sedan lång tid tillbaka pågår arbetet med att ersätta det nuvarande ramdirektivet rörande motorfordon och släpvagnar (70/156/EEG) med ett nytt ramdirektiv. Det kan förutses att det förslag som nu föreligger också kommer att bli det slutliga i alla väsentligheter och att beslut kommer att fattas under 2006. Vägverkets förslag rörande import av fordon är därför en modell som utgår från ett nytt ramdirektiv och som bör införas samordnat med det förändringsarbete som kommer att krävas under – sannolikt – 2007 och 2008.


Den föreslagna modellen

I modellen hanteras följande grundläggande moment

- nya fordon
- begagnade fordon
- gränsdragningen mellan nytt och begagnat fordon
- krav på verifikation för att styrka fordonets tekniska status.

Modellen bygger på att ett nytt fordon som importeras i princip skall vara EG-anpassat, med möjlighet till undantag i enstaka fall, och att ett begagnat fordon skall uppfylla i Sverige gällande nationella (i huvudsak EG-harmoniserade) tekniska krav eller i ursprungslandet gällande nationella krav om dessa kan bedömas som likvärdiga med de svenska kraven. Därmed möjliggörs i viss utsträckning avsteg från EG-direktiven i mer formellt hänseende men den materiella kravnivån skall i huvudsak upprätthållas.

Vad nu har sagts är beträffande nya bilar en tvingande reglering genom den totala harmonisering som det nya ramdirektivet kommer att innebära. När det gäller begagnade fordon gör sig EG-harmoniseringen inte gällande på samma direkta sätt. Modellen ger dock enligt verkets mening ett rimligt utrymme och en faktisk möjlighet för envar (privat eller yrkesmässigt) att importera fordon som – oberoende av EG-typgodkännande och nationella krav i övrigt – har en skyddsnivå som är likvärdig med den som annars gäller. Några tungt vägande skäl för att därutöver öppna den svenska marknaden för begagnade fordon som från säkerhets- och miljösynpunkt är klart sämre än fordon som uppstått inom – eller producerats för – EES, anser verket inte föreligger. Därmed bör det inte heller finnas några andra generella undantag vid import av begagnade fordon med följd att de nuvarande reglerna om import för eget bruk slopas. En sådan ordning är enligt verkets mening långsiktig, förutsägbar, EG-anpassad och i linje med vad andra medlemsstater tillämpar. För-

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	6(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarie nummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16


enklingen ligger delvis i enhetligheten men bygger i övrigt på en tydlighet i regelverket och dess tillämpning. Därmed uppnås de övergripande målen i uppdraget.

Vad nu har sagts måste dock modifieras i följande avseenden.


Fordon som utgör flyttsak samt den mycket begränsade gruppen arv/testamente, är artskilda från den sedvanliga importen. Det är vanligt med särskilda regler för flyttsak i andra länder och det finns ingen anledning att ändra den nuvarande hanteringen – inklusive arv/testamente – av denna kategori. Vad som sägs i det nya ramdirektivet om godtagbara skäl för alternativa krav bör för nya fordon kunna generaliseras för dessa fordon. Slutligen bör det alltid finnas en möjlighet att i enskilda fall medge undantag för att säkerställa att speciella omständigheter kring ett förvärv och en import kan beaktas.

Sammanfattningsvis innebär modellen följande.

- **Nya fordon** skall vara
 - ◊ EG-typgodkända,
 - ◊ nationellt typgodkända i Sverige (där så är möjligt),
 - ◊ uppfylla samtliga tillämpliga EG-särdirektiv, eller
 - ◊ styckevis godkända med tillämpning av alternativa krav om det finns godtagbara skäl och tvingande särdirektiv inte hindrar detta. De alternativa kraven skall vara i nivå med EG-kraven.
 - ◊ Generella avsteg härifrån skall begränsas till arv, testamente och fordon som är flyttsak. Generella avsteg för annan import ryms inte i direktivet.
- **Begagnade fordon** skall vara
 - ◊ EG-typgodkända,
 - ◊ uppfylla samtliga tillämpliga särdirektiv,
 - ◊ uppfylla nationella regler i ursprungslandet som bedöms likvärdiga med EG-kraven, eller
 - ◊ uppfylla nationella regler i ursprungslandet som bedöms likvärdiga med dem som gäller i Sverige för fordon av samma slag och fordonsår (äldre fordon).
 - ◊ Generella avsteg härifrån skall begränsas till arv, testamente och fordon som är flyttsak.
- **Ett fordon skall anses som begagnat** när körsträckan överstiger 6 000 kilometer och det varit registrerat under mer än sex månader, eller – oavsett körsträckan – det varit registrerat under mer än 12 månader.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	7(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfardare
		Datum
		2006-10-16

- **Verifiering av att kraven** uppfylls kan ske på två olika sätt – genom dokumentation (såsom CoC, typintyg, tillverkar- eller generalagentsintyg) eller provning/kontroll (teknisk tjänst, besiktningsorgan). I fråga om äldre fordon skall det dock finnas möjlighet att pröva den tekniska specifikationen på ett enklare sätt.
- **En databas med teknisk information** kan underlätta verifieringen när dokumentation saknas. Förutsättningarna för att inrätta en sådan databas bör undersökas.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	8(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarie nummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

Förkortningar och förklaringar

Akreditering

En förklaring att ett organ är kompetent att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. I Sverige handhas detta av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC).

CMVSS

Canadian Motor Vehicle Safety Standards. Kanadensiska fordonsregler; en motsvarighet till de svenska bestämmelserna på myndighetsnivå (VVFS).

CoC

Intyg om överensstämmelse (Certificate of Conformity). Dokument som utfärdas av tillverkaren, genom vilket denne intygar att ett visst fordon överensstämmer med den EG-typgodkända fordonstypen.

ECE-reglemente

Tekniska villkor som meddelats av Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (UN/ECE).

EES

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. EES-avtalet är ett omfattande avtal mellan EU, dess medlemsländer och Efta-länderna Norge, Island och Liechtenstein.

EG

Europeiska gemenskaperna. Den första av EU:s tre s.k. pelare. Inom EG stiftas gemenskapsrätten, EG-rätten.

EG-direktiv

Bestämmelser som beslutas inom EG med mål att harmonisera de nationella lagarna.

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 enligt ram- och särdirektiv.

EPA


Environmental Protection Agency. Den amerikanska motsvarigheten till Naturvårdsverket.

EU

Europeiska unionen.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	9(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarie nummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

FMA	Förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Trädde i kraft den 1 januari 2002 och ersatte bilavgasförordningen (1991:1481)
FMVSS	Federal Motor Vehicle Safety Standards. Amerikanska fordonsregler; en motsvarighet till de svenska bestämmelserna på myndighetsnivå (VVFS).
FoF	Fordonsförordningen (2002:925). Trädde i kraft den 1 maj 2003 och ersatte bl.a. fordonskungörelsen (1972:595).
FoL	Fordonslagen (2002:574). Trädde i kraft den 1 maj 2003 och ersatte i vissa delar bl.a. fordonskungörelsen (1972:595) och lagen (1994:2043) om vissa besiktningensorgan på fordonsområdet.
Fordonsår	Den uppgift i vägtrafikregistret som anger ett fordon årsmodell eller, om sådan uppgift saknas, tillverkningsår. Om båda uppgifterna saknas i registret, avses det år under vilket fordonet första gången togs i bruk.
Helfordonsgodkännande	Ett förfarande inom ramen för ett EG-typgodkännande genom vilket intygas att en typ av fordon (hela fordonet) uppfyller samtliga administrativa och tekniska krav.
Kommissionen	Europeiska kommissionen. En av EU:s fem gemensamma institutioner. Kommissionens uppgift är bl.a. att föreslå ny lagstiftning och att övervaka den gemensamma lagstiftningen.
Kontrollbesiktning	En kontrollform enligt 2 kap. i fordonslagen. Besiktningen sker periodiskt och i huvudsak för att kontrollera att ett fordon inte har försämrats i otillåten grad.
M1	Benämning på personbil i EG-direktiv.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	10(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Proportionalitetsprincipen

En princip inom EU enligt vilken de åtgärder som EU:s institutioner eller en medlemsstat beslutar, inte skall gå längre än vad som krävs för att EU:s mål skall uppfyllas.

Registreringsbesiktning

En kontrollform enligt 2 kap. i fordonslagen. Besiktningen sker av ett enstaka fordon för att bl.a. kontrollera att fordonet uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Besiktningen är grundläggande för det första ibruktagandet här i landet, om det inte är ett nytt fordon som är typgodkänt.

SNFS

Naturvårdsverkets författningssamling.

Teknisk tjänst

Provningsorgan. En organisation som har utsetts för att utföra provning och inspektion för godkännandemyndighetens (Vägverket i Sverige) räkning. Utses i Sverige av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC).

Tredje land

Land som inte ingår i EES.

TSVFS


Trafiksäkerhetsverkets författningssamling. Verket upphörde 1993 men föreskrifter som är kungjorda i TSVFS är alltjämt gällande om de inte har upphävts.

Typgodkännande

En kontrollform enligt 2 kap. i fordonslagen. Ett förfarande genom vilket intygas att en typ av fordon, system, komponent eller s.k. separat teknisk enhet uppfyller samtliga administrativa och tekniska krav. Ett typgodkännande kan vara EG-typgodkännande, ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande.

Veronadeklarationen

2003 presenterade kommissionen det tredje europeiska trafiksäkerhetsprogrammet med målet för vägtrafikens del att dödsfallen och de svåra personskadorna skall reduceras med 50 procent till år 2010 jämfört med 2002 års nivå. Transportministrarna i EU:s medlemsstater har bekräftat halveringsmålet i den s.k. Verona-deklarationen.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	11(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

1 Inledning

1.1 Uppdraget

I regleringsbrevet för budgetåret 2006 (N2005/9759/IR, N2005/9907/BS) gav regeringen Vägverket i uppdrag att presentera förenklade, långsiktiga och förutsägbara regler för direktimport för eget bruk och import i mindre omfattning av motorfordon från EU och tredje land.


1.2 Avgränsning av uppdraget

Uppdraget omfattar motorfordon, dvs. personbilar, lastbilar, bussar, motorcyklar och mopeder. Den absoluta merparten av de fordon som importeras utgörs av personbilar och motorcyklar. En viss andel lätta lastbilar och mopeder bör också räknas in i den mer intressanta gruppen. Däremot är importen av tunga lastbilar och bussar mycket begränsad. I redovisningen av uppdraget ligger tyngdpunkten i personbilar och motorcyklar men de övergripande frågorna och därmed sammanhängande resonemang och förslag, gäller generellt för hela gruppen motorfordon.

Vägverket har i framställning till regeringen den 3 april 2006 föreslagit ett nytt system för ursprungskontroll av fordon. Innebörden är att Vägverket övertar dokumentkontroll och kontroll av fordonets ursprung från AB Svensk Bilprovning. För att ett fordon skall få användas i trafik måste det vara godkänt beträffande de tekniska kraven och registrerat. Ursprungskontrollen är ett moment som närmast är knutet till registreringsförfarandet, även om utfallet av kontrollen har betydelse för den tekniska kontrollen vid registreringsbesiktningen, och skall därför inte påverka – eller påverkas av – bestämmelser om tekniska krav och verifiering av dessa krav. I denna redovisning behandlas därför inte de frågor som har direkt anknytning till ursprungskontrollen.

1.3 Arbetet med uppdraget

Arbetet har bedrivits i en projektgrupp med Robert Östlund som projektledare. Gruppen har i övrigt bestått av Kjell Bäckman, Lars Carlhäll, Sören Hedberg, Göran Eriksson och Bengt Magnusson.


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	12(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Projektgruppen har genom kontakt med följande organisationer och intressegrupper inhämtat information och synpunkter.

- Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)
- Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO)
- American Car Club Sweden (ACCS)
- Kungliga Automobilklubben (KAK)
- Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)
- Harley-Davidson Club Sweden (H-DCS)
- Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)
- BIL Sweden
- Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF)
- Motormännens Riksförbund (M)
- Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (MCRF)
- Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet (Svemo)
- Gold Wing Club Sweden
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

Synpunkter och också lämnats av AB Svensk Bilprovning.

De synpunkter som har framförts redovisas i sammanfattning i bilaga 1 till denna rapport. Endast de synpunkter som är relevanta för uppdraget redovisas.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	13(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

2 Bakgrund och gällande bestämmelser

2.1 Importen av fordon

Genom Sveriges medlemskap i EU skedde en betydande ökning av fordonsimporten från EU. Det finns ingen tillgänglig statistik, i andra fall än de som kräver undantag i någon form, men inflödet kan uppskattas till mellan 30 000 och 45 000 bilar/år och 25 000 motorcyklar/år. Dessa siffror omfattar således import som sker vid sidan av de etablerade generalagenterna och skall jämföras med att antalet nyregistrerade fordon i Sverige uppgår till mellan 250 000 och 300 000 fordon/år.

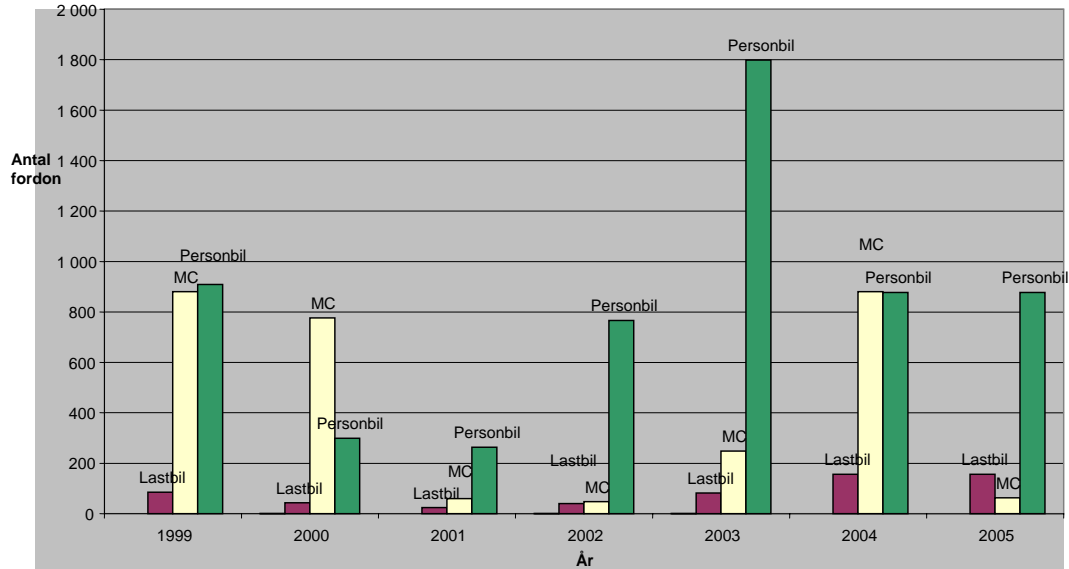
Fordon som i övrigt importeras från EU, och från tredje land, och därvid behöver undantag från de tekniska kraven för att kunna godkännas, fördelas enligt följande. Förekommande variationer över tiden beror bl.a. på aktuella valutakurser.

Import för eget bruk, flyttsak och arv/testamente för alla fordonsslag

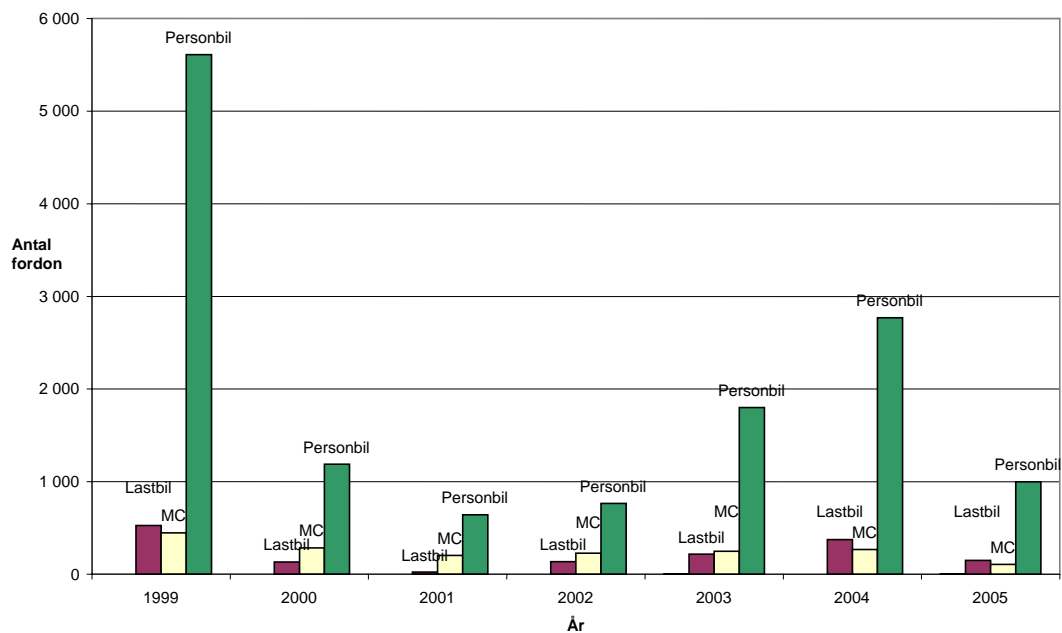
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Eget bruk / EU	1 874	1 119	348	855	2 130	1 913	1 096
Eget bruk / tredje land	6 584	1 603	871	1 129	2 266	3 408	1 255
Flyttsak / EU	580	724	413	161	100	96	96
Flyttsak / tredje land	1 153	939	656	828	826	679	133
Arv / EU	6	8	2	0	2	5	5
Arv / tredje land	15	6	4	4	7	2	0
TOTALT	10 197	4 393	2 290	2 973	5 324	6 101	2 585




Eget bruk EU



Eget bruk tredje land



Diagrammen visar antal fordon uppdelat på fordonsslag som importerats som eget bruk under åren 1999 – 2005 från land inom respektive utanför EU. *Källa Trafikregistret.* Observera att andelen bussar är så liten att någon stapel inte visas i diagrammet.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	15(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarie nummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

2.2 Fordonslagstiftningen


2.2.1 Krav på fordons beskaffenhet och utrustning

Den moderna fordonslagstiftningen i Sverige tillkom i slutet av 1960-talet. Vid den tidpunkten infördes detaljerade bestämmelser om beskaffenhet och utrustning som förutsättning för registrering och ibruktagande. Bestämmelserna har genom åren reviderats och kommit att omfatta allt fler komponenter och system. På säkerhetsområdet var den ursprungliga regleringen i stor utsträckning inspirerad av den amerikanska lagstiftningen. En rad nya krav ställdes på bl.a. rutor, styrinrättning för att förebygga skador på föraren, inre säkerhet, bilbälten, fastsättning av säten, bränsletank, bromsar och däck. I de fall krav kan hänföras till egenskaper hos fordonet, exempelvis krocksäkerhet, är det i många fall omöjligt att avgöra om kravet är uppfyllt utan att genomföra krockprov. Därför bestämdes att det vid registreringsbesiktningen skulle lämnas ett intyg som utfärdats av tillverkaren om att kravet var uppfyllt.

Följande större revidering genomfördes 1994 i samband med Sveriges medlemskap i EES och från 1995 i EU. Den nationella regleringen, alltså förankrad i amerikanska bestämmelser i stor utsträckning, kunde fortsättningsvis inte stå helt på egna ben på grund av EG:s harmonisering av fordonsområdet. Avgörande var att det svenska regelverket måste godta EG-typgodkännanden parallellt med de nationella kraven. Det fortsatta harmoniseringsarbetet i EG – genom helfordonsgodkännanden för i första hand personbilar – inskränkte ytterligare den nationella sfären.

De nuvarande kraven på fordons beskaffenhet och utrustning har sin grund i fordonslagen (2002:574) och lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen medan de materiella bestämmelserna återfinns i fordonsförordningen (2002:925), förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening och – i betydande omfattning utom beträffande avgasrening – i Vägverkets föreskrifter på området. I första hand gäller det VVFS 2003:22 om bilar och släpvagnar som dras av bilar och VVFS 2003:23 om motorcyklar och släpvagnar som dras av motorcyklar.

Vid omarbetningen 2003 av Vägverkets föreskrifter för bilar och motorcyklar, med anledning av den nya fordonslagen och fordonsförordningen, harmoniserades den teknisk kravnivå med EG-direktiven och den nationella – alternativa – nivån slopades i allt väsentligt. Sett i ett historiskt perspektiv är utvecklingen logisk och främjar EU:s grundläggande syften liksom högt ställda krav på säkerhet och miljö. EG:s harmoniserade regler gäller för bilar som tas i bruk den 1 januari 2005 eller senare och för motorcyklar som tas i bruk 17 juni 2003 eller senare. Det skall understrykas

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	16(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16


i sammanhanget att en kravnivå endast undantagsvis har retroaktiv verkan, dvs. allmänt gäller att ett fordon under sin livstid skall uppfylla de krav mot vilka det en gång i tiden har godkänts för trafik här i landet.

Regleringen i VVFS 2003:22 och 2003:23 bör sättas in i ett större perspektiv för att sammanhanget skall bli mer begripligt. Enligt 2 kap. 6 § FoF sägs – kort uttryckt – att ett nytt fordon som är helfordonsgodkänt enligt ett EG-ramdirektiv (se avsnitt 3.2.1), skall anses stämma överens med de krav på beskaffenhet och utrustning som sägs i FoF och i anslutande myndighetsföreskrifter. Med andra ord skall ett sådant fordon godkännas och registreras utan någon teknisk kontroll eller prövning och vad som sägs i de nämnda föreskrifterna saknar betydelse i det läget. Kvantitativt kan därför konstateras att det är en mycket liten andel nya fordon som registreras i Sverige med tillämpning av VVFS 2003:22 eller 2003:23. Det egentliga tillämpningsområdet för föreskrifterna är den registreringsbesiktning som Bilprovningen gör av enskilda fordon. I den gruppen finns alla begagnade fordon som förs in i landet samt nya fordon som inte är helfordonsgodkända. Därmed omsluts i princip alla importerade fordon som är av intresse för detta uppdrag.

2.2.2 Särskilt om avgaslagstiftningen

Den första avgaslagstiftningen infördes i Sverige genom bilavgaskungörelsen (1972:596) och anslutande myndighetsföreskrifter (Bestämmelser om anordningar m.m. för att begränsa föroreningarna i avgaserna från bensindrivna bilar – vanligen benämnda F40). Dessa bestämmelser gällde bilar från och med årsmodell 1976. Myndighetsansvaret för avgasfrågor låg ursprungligen på dåvarande Trafiksäkerhetsverket, överfördes 1978 till Naturvårdsverket men sedan den 1 september 2004 har Vägverket ansvar även för avgaslagstiftningen.

Gällande krav på motorfordons avgasrening regleras i förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening. Krav på avgasrening finns för bilar, motorcyklar och mopeder och kraven är fullt ut harmoniserade med aktuella EG-direktiv. Till skillnad från övriga system, komponent och egenskaper som regleras på ett fordon, är förordningen om motorfordons avgasrening så detaljerad att närmare bestämmelser i princip inte behövs, annat än i frågor om undantag från förordningens bestämmelser.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	17(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

2.2.3 Undantag vid import


Allmänt

De säkerhetsbestämmelser som infördes i slutet av 1960-talet i den svenska lagstiftningen var inte helt problemfria i tillämpningen. Ägare till fordon som importerades på annat sätt än via generalagent kunde inte få fram de intyg som behövdes. För att åtgärda detta och möjliggöra fortsatt import till Sverige, utfärdade dåvarande Trafik- och säkerhetsverket en generell dispens med undantag från kravet att uppfylla vissa säkerhetsbestämmelser. De svenska bestämmelserna hade vid den tiden sålunda sin grund i den amerikanska lagstiftningen och i flera avseenden förelåg överensstämmelse mellan de svenska och de amerikanska kraven. Ett serietillverkat fordon som inte ändrats kunde därför på goda grunder förväntas uppfylla kraven. Dispensen omfattade fordon som fördes in till landet som flyttgods när ägaren återflyttade till Sverige efter att varit bosatt utomlands och fordon som inköpts i utlandet av någon som var bosatt i Sverige och i syfte att använda fordonet för egen räkning (import eget bruk).

Den generella dispensen överfördes senare till en särskild föreskrift om undantag. Samtidigt utökades undantagen till att gälla även fordon som förvärvats från utlandet genom arv eller testamente. Genom åren har förtydliganden gjorts och begränsningar tillkommit.

I samband med översynen och omarbetningen av fordonsföreskrifterna 2003, konstaterades att de förhållanden och motiv som utgjort grunden för importundantagen – dvs. de långtgående likheterna mellan svenska och amerikanska tekniska krav – i mångt och mycket blivit överspelade genom den europeiska harmoniseringen och medlemskapet i EU. Likheterna hade ersatts av tydliga skillnader och det bedömdes påkallat att ta ett nytt tag i frågan. Emellertid bestämdes vid den tidpunkten att undantagen skulle behållas tills frågan utretts ytterligare. Vägverket beslutade därför, utan egentliga ändringar i sak, föreskrifterna (VVFS 2003:25) om undantag för fordon som importeras för eget bruk och fordon som utgör flyttsak eller som har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente. I föreskrifterna görs ingen skillnad mellan nya och begagnade fordon. Vilka kravnivåer som ska tillämpas för det enskilda fordonet styrs av när fordonet första gången tas i bruk.

Det är viktigt att poängtera att vad som sägs i VVFS 2003:25 saknar betydelse för import för eget bruk (eller flyttsak, arv, testamente) av fordon som uppfyller kraven i bil- respektive motorcykelföreskrifterna. Så är till övervägande del fallet, som framgår av avsnitt 2.1, för fordonsimporten som helhet, men naturligtvis inte för

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	18(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

fordon (nytt eller begagnat) som tillverkats från en teknisk specifikation som inte harmoniserar med EG:s.

Flyttsak

Ett fordon anses som flyttsak om det ägs av någon som flyttar in till Sverige antingen utan att tidigare ha bott här eller återvänder hit efter att ha vistats utomlands under minst ett år. Vidare förutsätts att fordonet inte överstiger ägarens (hushållets) behov och att fordonet tillhört ägaren (hushållet) under minst ett år innan inflyttningen till Sverige. De undantag som medges är generösa och fordonet kan i stor utsträckning godkännas i aktuellt skick.

Arv och testamente

Några närmare förutsättningar rörande arv och testamente finns naturligtvis inte, dvs. undantagen är tillämpliga om fordonet har förvärvats från utlandet genom arv eller testamente. De undantag som medges är lika generösa som beträffande flyttsak.


Import för eget bruk

För att ett fordon skall anses importerat för eget bruk gäller följande förutsättningar. Det skall vara serietillverkat, vara köpt i utlandet av en fysisk person som är bosatt i Sverige och vara avsett att brukas här i landet av ägaren. Dessutom finns en kvantitativ begränsning – en person får bara använda sig av undantaget för ett fordon under en tolv månaders period. För fordon som importeras från ett EU-land krävs köpehandling eller motsvarande och bevis om att fordonet varit registrerat inom EU. I dessa fall avgör Bilprovningen, i samband med registreringsbesiktningen, om förutsättningarna för undantag föreligger. Om fordonet kommer från tredje land, prövas den frågan av Vägverket.

Den katalog av undantag som får tillämpas i dessa fall avser bl.a. säkerhetskrav som är till för att skydda de åkande i fordonet. Även kraven på typgodkända lyktor och strålkastare är undantagna om de i stället uppfyller amerikansk SAE-standard. Säkerhets- och miljökrav som riktar sig till tredje man, t.ex. bromsar och buller, måste dock vara uppfyllda.

Särskilt om undantag från avgasreningskraven

Avgasreningskraven för nya bilar är i princip fullt ut reglerade i FMA. Det gäller även för bilar som tagits i bruk i ett annat land inom EES. Vad som materiellt sett återstår att reglera i myndighetsföreskrifter är i huvudsak eventuella undantag från

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	19(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

dessa regler. I nuläget (och till dess Vägverket beslutar nya föreskrifter) gäller Naturvårdsverkets kungörelse (SNFS 1992:12) med föreskrifter om bilavgaskontroll; vanligen benämnd A40. I A40 finns särskilda regler för bl.a. flyttsak, arvegods och importerad begagnad bil. Reglerna möjliggör godkännande i Sverige med tillämpning av en avgasreningsnivå (och teknik) som är lägre (och sämre) än den normala.


Den nuvarande avgaslagstiftningen omfattar även motorcyklar och mopeder. Så var inte fallet före 2001 och därför uppkom ett latent behov av undantag även för sådana fordon. Några tillägg i A40 gjordes dock inte och frågan blev akut under 2005. Vägverket beslutade därför vissa undantag i detta avseende; numera i VVFS 2006:23 om undantag från avgasreningskrav för vissa motorcyklar. Genom föreskrifterna möjliggörs bl.a. import av begagnade motorcyklar som antingen uppfyller väldigt lågt ställda avgaskrav (ibruktagande senast den 17 juni 2003) eller amerikanska federala avgaskrav (ibruktagande efter den 17 juni 2003).

2.3 Förfarandet för godkännande och registrering

För att ett motorfordon skall få användas i trafik måste det vara godkänt beträffande de tekniska kraven och registrerat. Detta är två skilda moment som tidsmässigt kommer i olika ordning beroende på – kan man säga – vem som importerar vad. För den stora andelen nya EG-harmoniserade fordon med CoC, sker i princip allt i ett sammanhang genom tillverkarens, generalagentens eller den registrerade importörens ansökan om registrering hos Vägverket. Som sägs i avsnitt 2.2.1 görs ingen teknisk kontroll eftersom det finns ett CoC. I alla andra situationer måste fordonet genomgå en registreringsbesiktning hos Bilprovningen; i vissa fall före registreringen, i andra efter registreringen. Den närmare regleringen finns i 6 kap. förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. För privatimporterade fordon inom EES gäller ordningen: först godkänd registreringsbesiktning och därefter registrering. För privatimporterade fordon från tredje land (med förtullning) och fordon som importeras av registrerade importörer gäller den omvända ordningen: först registrering, varvid fordonet ställs av, och därefter registreringsbesiktning.


2.4 Krav på dokumentation för verifiering

Registreringsbesiktning är enligt 2 kap. 6 § FoL den kontrollform som är tillämplig för att kontrollera att ett enstaka fordon uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Genom den nya fordonslagen togs den tidigare kopplingen till kontrollbesiktningen (trafiksäkerhetsprovningen) bort. Det finns inte

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	20(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

längre något krav på att fordonet vid registreringsbesiktningen skall genomgå en fysisk kontroll som kan jämföras med kontrollbesiktningen. Detta innebär att registreringsbesiktningen är mer lik de olika formerna av typgodkännande på så sätt att fordonsägaren måste verifiera att kraven är uppfyllda, vilket görs – enligt regleringen i 6 kap. 9 § FoF – genom dokumentation som visar fordonets tekniska status eller intyg om att kraven är uppfyllda. Intygsförfarandet reglerades en gång i tiden i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1985:62) om intyg gällande fordonens beskaffenhet och utrustning. Föreskriften är – om än undermåligt uppdaterad i fråga om hänvisningar till andra författningar – alltså gällande och styrande för Bilprovningens bedömning. Genom årens lopp har det också utvecklats en praxis hos Bilprovningen, bl.a. genom de överprövningar som förekommer hos Vägverket efter överklaganden.

Genom ändringar i föreskriften, VVFS 1999:11 och 2000:103, togs ett samlat grepp om dokumentationen rörande begagnade serietillverkade lätta bilar och motorcyklar i standardutförande som importerats från ett land inom EES. Huvudregeln är att ett registreringsbevis eller motsvarande handling från ursprungslandet ersätter de krav på teknisk dokumentation som annars gäller. Bakgrunden till denna lättnad är EG:s grundläggande krav på varors fria rörlighet vilket på fordonssidan också kommit till uttryck i ett tolkningsmeddelande från kommissionen; se avsnitt 3.3. Även i övrigt finns vissa specifika lättnader när det gäller gruppen flyttsak, arv, testamente och import för eget bruk.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	21(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

3 EG:s regelverk

3.1 Den inre marknaden för varor

3.1.1 Förbud mot kvantitativa restriktioner


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 skall 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.

Varors fria rörlighet mellan medlemsstaterna möjliggörs genom bildandet av en tullunion och förbud mot kvantitativa restriktioner. Artikel 28 förbjuder kvantitativa handelshinder och åtgärder med motsvarande verkan. En negativ särbehandling kan endast rättfärdigas med hjälp av de undantagsgrunder som nämns i artikel 30. Nationella bestämmelser som grundas på hänsyn till bl.a. allmän ordning eller säkerhet eller intresset att skydda människors och djurs hälsa och liv, kan således vara möjliga. Om de nationella åtgärderna visserligen behandlar utländska och inhemska varor lika men ändå är att anse som samhandelshindrande, strider åtgärderna likväl mot artikel 28, såvida inte medlemsstaten kan åberopa förekomsten av s.k. tvingande hänsyn, dvs. olika undantagsgrundande allmänintressen som framkommit i rättspraxis.

3.1.2 Lagharmonisering

För att det skall kunna råda en fungerande gemensam marknad krävs att skilda nationella regler harmoniseras men detta är inte något självändamål. Syftet är att anpassa medlemsstaternas nationella regler till den gemensamma marknaden och få dem att fungera i samspel med varandra. Harmonisering är sålunda ett medel för förverkligande av den gemensamma marknaden.

Inom ramen för den harmonisering som skett kan nationella bestämmelser ställas upp endast i överensstämmelse med direktivet. Harmoniseringen utsläcker i princip andra nationella bestämmelser. Ett problem i sammanhanget kan vara just ramen för harmoniseringen – hur mycket omfattar direktivet och vad möjliggör detta? Vid

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	22(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

endast en partiell harmonisering torde vad som ligger utanför direktivet hänföras till de grundläggande bestämmelserna i artikel 28-30.

Ett alternativ till harmonisering genom införande av en gemensam standard som är lika för alla medlemsländer, är den s.k. new approach-metoden. Den innebär att det fastställs minimistandarder för en vara som sedan godkänns av ett kontrollorgan i ett medlemsland. Varan skall sedan kunna säljas i övriga länder utan krav på nytt godkännande; principen om ömsesidigt godkännande. Medlemsländerna får ha strängare regler än minimistandarderna om dessa inte innebär att nya handelshinder införs.

3.2 Fordonsområdet – lagharmoniseringens omfattning


3.2.1 Ramdirektiven

Inom fordonsområdet har en omfattande lagharmonisering skett med tyngdpunkt i förfarandet för typgodkännande av olika fordonstyper. För detta ändamål har beslutats tre s.k. ramdirektiv enligt följande.

- Rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.
- 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 system komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon.

Direktiven, med senare ändringar, är tämligen översiktliga och behandlar endast hur typgodkännande av fordon går till. De närmare krav på fordons beskaffenhet och utrustning som skall vara uppfyllda för att ett typgodkännande skall kunna utfärdas, meddelas i s.k. särdirektiv.

Ett typgodkännande innebär att en medlemsstat intygar att en fordonstyp, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet uppfyller kraven i ramdirektivet och i de tillämpliga särdirektiven. För personbilar samt motorcyklar och mopeder kan tillverkaren erhålla ett helfordonsgodkännande, dvs. ett godkännande för en fordonstyp. Detsamma gäller i viss utsträckning traktorer. Tanken är att reglerna om helfordonsgodkännande i framtiden skall kunna tillämpas på samtliga fordonskategorier.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	23(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Gemensamt för samtliga ramdirektiv är att från respektive direktivs tillämpningsområde undantas vissa slag av fordon (beroende på användningssätt m.m.) och att direktiven inte skall tillämpas på godkännande av enskilda (eller enstaka) fordon.


Rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon har sedan 1970 varit Europeiska gemenskapens viktigaste rättsakt för genomförandet av den inre marknaden för bilindustrin. Till en början behövde gemenskapsreglerna bara genomföras på frivillig basis. Så såg situationen ut fram till 1992, då kommissionens politik ändrades i syfte att ersätta de nationella reglerna med bindande gemenskapsregler. Personbilar stod först på tur för dessa åtgärder. Medlemsstaterna godkände föresatserna eftersom det ansågs vara det effektivaste sättet att höja säkerhetsnivån för nya bilar. Metoden har senare tillämpats för andra kategorier vägfordon, och inom loppet av lite drygt 25 år har den inre marknaden blivit en realitet, inte bara när det gäller personbilar utan även för traktorer, motorcyklar och mopeder. EG-typgodkännandet har varit obligatoriskt för personbilar sedan den 1 januari 1998 och för motorcyklar och mopeder sedan den 17 juni 1999.

Fordon som är EG-typgodkända och försedda med giltigt intyg om överensstämmelse – ett CoC – skall kunna registreras och användas i en medlemsstat utan att behöva genomgå någon ytterligare teknisk kontroll. Detta är systemets grundsats. Ett CoC är en bekräftelse av tillverkaren att fordonet är i överensstämmelse med den godkända typen.

3.2.2 Särddirektiven

Särddirektiven till ramdirektiven – det finns omkring 60 knutna till ramdirektivet för bil, 70/156/EEG – är till sin räckvidd i allmänhet formulerade så att de enbart gäller i fråga om typgodkännande. De artiklar som reglerar införandet av direktivet anger vanligtvis följande. Om kraven i direktivet 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 ett fordon som uppfyller kraven – allt med avseende på den utrustningsdetalj eller motsvarande som regleras i direktivet. Vid en senare tidpunkt får EG-typgodkännande inte meddelas med mindre kraven är uppfyllda och medlemsstaten får dessutom vägra nationellt typgodkännande.

Vissa direktiv går dock längre än vad nu har sagts men med lite olika utsträckning. Ett alternativ är att möjligheten till vägrat nationellt typgodkännande ersätts av ett krav på att sådant typgodkännande skall vägras. En ytterligare nivå är att direktivet reglerar registrering eller ibruktagande av enskilda fordon. Därvid förekommer att medlemsstaten får vägra registrera nya fordon som inte har ett giltigt CoC eller

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	24(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

möjligheten att förbjuda att fordon tas i bruk första gången. Den yttersta nivån är att medlemsstaterna skall förbjuda registrering av nya fordon som inte uppfyller kraven.


3.2.3 Innebörden av lagharmoniseringen

Vad som sägs i artiklarna 28 i fördraget är i sig överspelat när EG valt att använda möjligheten till lagharmonisering. Problemet på fordonsområdet är att harmoniseringen inte omfattar det totala området utan endast typgodkännande – med de utvidgningar som följer av vissa särdirektiv – och med begränsningen att inte alla fordonsslag kan helfordonsgodkännas. Detta torde innebära att det grundläggande kravet på fri rörlighet för varor i fördraget skall tillämpas i den utsträckning harmonisering inte skett. Med andra ord begränsas möjligheten till nationella bestämmelser antingen av direktiven eller, om så inte är fallet, av artikel 28 – med möjligheten att behålla nationella krav inom ramen för artikel 30 och principen om tvingande hänsyn.

Gemenskapsförfarandet för typgodkännande är obligatoriskt beträffande personbilar, motorcyklar och mopeder. Detsamma kommer att gälla traktorer när relevanta särdirektiv är antagna. Det är således inte möjligt med nationella typgodkännanden för dessa kategorier. Med andra ord måste alla nya typfordon av dessa slag vara EG-typgodkända för att få säljas, registreras och tas i bruk inom EES. Därmed säkerställs att alla sådana fordon uppfyller de krav på beskaffenhet och utrustning som följer av respektive särdirektiv.

Ramdirektiven utgör inget hinder för nationella regler för godkännande av enstaka fordon, dock med den begränsningen att medlemsstaterna därvid skall godta giltiga EG-typgodkännanden som beviljats för system, komponenter och separat tekniska enheter. Detta betyder att en medlemsstat nationellt kan bestämma lägre krav än särdirektiven för enstaka godkännanden, däremot knappast högre eftersom ett EG-typgodkännande måste accepteras. Vad nu har sagts måste modifieras eftersom det inte finns något hinder med utgångspunkt i ramdirektiven för EG att harmonisera ett utrustningskrav så att det träffar, inte endast fordon för typgodkännande, utan varje nytt fordon som släpps ut på marknaden. I vissa särdirektiv ges medlemsstaten således rätt att förbjuda nationellt typgodkännande medan andra direktiv ställer krav på att särdirektivet skall vara uppfyllt för nationellt typgodkännande. Man kan således tala om olika djup i lagharmoniseringen – allt från en totalharmonisering som träffar varje fordon, till en partiell (och optionell) harmonisering som enbart omfattar ett EG-typgodkännande.

Flertalet särdirektiv innebär – om man ser på godkännande av enskilda fordon – ingen harmonisering. Därmed torde i fråga om registreringsbesiktning de grund-

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	25(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

läggande bestämmelserna i artikel 28 gälla med möjlighet att bestämma nationella regler enbart inom ramen för artikel 30. Den slutsatsen framstår i ett svenskt perspektiv som besvärande eftersom man i princip skulle behöva godta ett importerat fordon som trafiksäkerhetsmässigt kan ligga långt under den kravnivå som bestämts nationellt. Frågan om Sverige genom nuvarande nationella bestämmelser för registreringsbesiktning – vilka allmänt sett hänför sig till den kravnivå som fastställts i särdirektiven – skulle anses komma i konflikt med artikel 28, bör å andra sidan inte omedelbart besvaras jakande. För det första är det inte givet att det svenska kontrollinstitutet registreringsbesiktning helt överensstämmer med begreppet enstaka fordon i direktiv 70/156/EEG. Därmed sammanhänger frågan om begreppen typgodkännande används på samma sätt i EG-lagstiftningen som i den nationella lagstiftningen. Slutligen konstateras att direktiv 70/156/EEG inte behandlar frågan om godkännande av begagnade fordon (dvs. fordon som tidigare varit registrerat i ett annat land).

3.3 Kommissionens tolkningsmeddelande (Commission Notice Procedure)

I kommissionens tolkningsmeddelande om förfarandet för typgodkännande och registrering av motorfordon som tidigare har varit registrerade i en annan medlemsstat (96/C143/04) sägs sammanfattningsvis följande.


3.3.1 Tekniska krav hänförliga till nationellt typgodkännande

Ett fordon av aktuellt slag har i princip redan underkastats en kontroll av de tekniska egenskaperna i den första medlemsstaten. En medlemsstat kan bara motsätta sig typgodkännande och registrering av sådant fordon med stöd av orsaker som har anknytning till fordonets tekniska egenskaper, om den åberopar ett av de skäl som anges i artikel 30 eller tvingande krav som det ankommer på medlemsstaten att precisera och motivera.

3.3.2 Tekniska krav hänförliga till EG-typgodkännande

De fordon som uppfyller de harmoniserade tekniska kraven kan fritt omsättas inom hela unionen med det intyg om överensstämmelse som utfärdats av den tillverkare som begärde EG-typgodkännande. När det gäller begagnade fordon blir resonemanget i princip detsamma.

I sammanhanget noteras att kommissionen uttalar följande.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	26(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

Motorfordon skall som regel uppfylla vissa tekniska krav vilka fastställs i tvingande bestämmelser. Bestämmelserna för personbil (fordon av kategori M1) är harmoniserade inom gemenskapen sedan den 1 januari 1993. Sedan den 1 januari 1996 baseras typgodkännande av nya modeller av privatfordon på EG-typgodkännandet. I avsaknad av ett komplett system för EG-typgodkännande kvarstår det nationella typgodkännandet för övriga fordonskategorier.

3.4 Bedömning

3.4.1 Inledning


De tekniska kraven för fordonsslag som omfattas av ett obligatoriskt EG-typgodkännande är i princip totalharmoniserade. Undantaget för enstaka fordon i ramdirektiven är inte avsett att tillämpas på vad som i direktivet benämns fordonstyp, dvs. fordon av samma kategori utan inbördes skillnader. I fråga om begagnade fordon som tagits i bruk med stöd av ett CoC är de krav som ställs i Vägverkets föreskrifter i enlighet med EG:s regelverk. Ett fordon som har godkänts enligt nationella bestämmelser som ett enstaka fordon, faller utanför totalharmoniseringen. Därmed gäller – med reservation för totalharmoniserade och optionella särdirektiv – i princip de grundläggande bestämmelserna om fri rörlighet i artikel 28 med möjlighet till nationella bestämmelser enligt artikel 30 och principen om tvingande hänsyn.

De tekniska kraven för övriga fordonsslag är enbart partiellt harmoniserade genom särdirektiven. Dessa är i några fall tvingande men i huvudsak optionella. Om en medlemsstat väljer att i de nationella bestämmelserna utnyttja optionen, får detta anses i enlighet med EG:s regelverk (om inte den s.k. proportionalitetsprincipen lägger hinder i vägen) beträffande fordon som kan hänföras till en fordonstyp. Detta bör gälla oavsett om godkännandet sker genom nationellt typgodkännande eller genom registreringsbesiktning.

3.4.2 Nya fordon

Unionen har som mål att, ”skapa ett område utan inre gränser, genom att stärka den ekonomiska och sociala sammanhållningen, hävda sin identitet i internationella sammanhang, särskilt genom att genomföra en gemensam utrikes- och säkerhetspolitik och att utveckla ett nära samarbete i rättsliga och inrikes frågor”.

Trafiksäkerhets- och miljöfrågor ges en hög politisk profil inom unionen. Veronadeklarationen från 2003 pekar särskilt ut att fordonens tekniska nivå fortlöpande ska höjas. Transportministrarna kom överens om behovet att, i sina respektive stater,

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	27(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

stärka insatserna på en rad områden, bl.a. genom att ”införa åtgärder som är avsedda att ytterligare höja säkerheten för fordon i varje medlemsstat genom att systematiskt förse medborgare med information från pågående säkerhetsforskning och att tillämpa denna.”

Med hänsyn till att kvalitetsläget för bilar som uppstått på olika marknader är en viktig faktor som bakgrund till regelverket, finns det skäl att beröra kompetensuppdelning mellan medlemsstaterna och unionens institutioner. Denna har kommit till uttryck inom fordonsområdet på flera sätt. Fordonsdirektiven är inre marknadsdirektiv som har som uppgift att harmonisera de tekniska och administrativa reglerna inom unionen för att varuströmmarna inte ska påverkas negativt av tekniska handelshinder. Artiklarna 28-30 i fördraget är tillämpliga och finns således närmare förklarade genom kommissionens tolkningsmeddelande 96/C 143/04. För att politiken mot tredje land ska vara gemensam finns i direktiv 70/156/EEG en regel (artikel 9) om acceptans av godkännanden från andra nationella och internationella regelverk. Sådan acceptans sker genom rådets beslut efter förslag från kommissionen. Här har således rådet exklusiv kompetens.


Direktiv 70/156/EEG är inte obligatoriskt utan optionellt för små serier och enstaka fordon. Således finns en inbyggd logik att efterfråga teknisk överensstämmelse med vissa eller alla fordonsdirektiv även för småseriefordon och enstaka fordon. Ett ytterligare steg mot en mer utvecklad regelharmonisering för dessa fordon har tagits genom förslag från kommissionen – ett nytt ramdirektiv, se avsnitt 3.5. Denna utveckling kommer att leda till att nationella regelverk omarbetas till en inriktning mot den gemensamma lagstiftningen.

Man kan generellt uttrycka målsättningen för EG:s typgodkännandesystem enligt följande. Systemet skall

- sörja för att marknaden förses med produkter som uppfyller gemensamma krav och som är godkända enligt gemensamma procedurer,
- vara kvalitetshöjande med utgångspunkt i att varje nytt fordon som sätts på marknaden påverkar den totala kvaliteten,
- höja industrins konkurrenskraft,
- ha en verifikationsmodell som ser till att konsumenten får en produkt med rätt kvalitet.

Det är avslutningsvis viktigt med gemensamma spelregler från konkurrenssynpunkt.

Slutsatsen är att import av enstaka nya bilar som inte är försedda med CoC, skall vid registreringsbesiktning följa det nationella regelverket som styrs av gemenskapens lagstiftning, och den tekniska överensstämmelsen skall prövas på något sätt.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	28(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

3.4.3 Begagnade fordon


Kommissionen verkar också genom att utge tolkningsmeddelanden som är avsedda att ge en tydlig vägledning om den ståndpunkt som kommissionen intar för att försvara gemenskapsintresset i enlighet med de skyldigheter och befogenheter som fastställs i artikel 28-30.

I det sammanhanget kan påpekas att kommissionens tolkningsmeddelande (96/C 143/04) om flyttning av fordons hemvist mellan medlemsstaterna har påverkat det svenska regelverket radikalt i riktning mot enkelhet för kunden. Ur gemenskapens synvinkel är det inte särskilt intressant hur en viss fordonspark, som redan finns, är fördelad. Det skall dock särskilt noteras att detta tolkningsmeddelande endast berör den fria rörligheten mellan medlemsstater, och inte har någon verkan på nationella regler för direkt eller indirekt import av fordon från tredje land.

Vägverket har gjort en generös tolkningen av 96/C 143/04 genom att utsträcka intygsfriheten till alla begagnade fordon från hela EES-området. Detta är faktiskt inte nödvändigt eller kanske ens önskvärt, eftersom EES-avtalet endast garanterar fri rörlighet för fordon som uppfyller den harmoniserade lagstiftningen.

Intygsfriheten gäller alltså begagnade lätta fordon tills vidare. Kontrollen har förenklats och i praktiken har tillämpningen mjukats upp och Bilprovningen tolkar regelverket så att endagsregistrering i en medlemsstat berättigar bilar från tredje land att utnyttja regler avsedda för den fria rörligheten av begagnade fordon inom gemenskapen.

Sverige har ett ansvar gentemot unionen och andra medlemsstater att endast tillåta registrering av fordon med kända egenskaper, detta för att en första registrering i en medlemsstat i många fall berättigar till automatiskt godtagande vid omregistrering till annan medlemsstat. Således är det olyckligt om fordon från tredje land utan kontroll av den tekniska standarden betraktas som likvärdiga med fordon som har uppstått och godkänts inom unionen.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	29(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

3.5 Ett nytt ramdirektiv

Hittills har lastbilar, bussar och släpfordon enbart omfattats av vissa av den inre marknadens fördelar i form av obligatoriska krav i särdirektiv, t.ex. standarder för avgaser från tunga fordon, främre underkörningsskydd och bromsar. Nu har tiden ansetts mogen för att gå vidare och utvidga principerna för helfordonstypgodkännande till att även gälla dessa fordonskategorier fullt ut. Förslaget till det nya obligatoriska typgodkännandesystemet torde komma att antas under 2006 och kravet på helfordonsgodkännande för olika fordonskategorier införs under 18 – 84 månader efter ikraftträdandet. Den följande redovisningen bygger på dokument *ENT 84*, *CODEC 561*, *OC 423*.


Personbilar som byggs i små serier har tidigare inte omfattats av något harmoniserat förfarande för typgodkännande men kommer från och med nu att ingå. Tidigare har medlemsstaterna hanterat dessa efter nationella regler med obegränsad möjlighet till undantag från gemenskapslagstiftningen, förutsatt att registreringen var begränsad till det egna landet. Detta anses dock strida mot principen för den inre marknaden.

Således har nu tekniska bestämmelser fastställts som harmoniserar tillämpningen och undantag från särdirektiven. Myndigheten kommer att kontrollera överensstämmelsen genom ett förenklat förfarande. För att undvika att detta förfarande missbrukas, och ersätta det egentliga helbilsgodkännandet, finns strikta begränsningar för antalet fordon i varje typ som kan registreras i medlemsstaterna. Antalet är baserat på produktionstal för exklusiva bilar och sportbilar.

Tills vidare behålls en nationell småserie för godkännande av ett mindre antal fordon. Godkännandet är begränsat till den egna staten och omfattar i fråga om personbilar högst 75 bilar per år.

Förslaget till direktiv omfattar numera också nationella enstycksgodkännanden av fordon. Den tekniska standarden ska dock ligga på en nivå som är likvärdig med lagstiftningen för ett komplett typgodkännande. Genom kommittéförfarandet kommer senare en bilaga att utvecklas för att ange mera precist vad som menas med de riktningsgivande artiklarna. Innan detta har skett kan dessa bilar endast registreras inom den stat som beviljat godkännandet. När bilagan har utvecklats kan bestämmelserna harmoniseras med möjlighet till fri rörlighet för dessa fordon.


I jämförelse med det nuvarande direktivet, är det nya direktivet generellt sett utförligare och tydligare i regleringen och innehåller dessutom moment som är helt nya.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	30(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Således finns särskilda kapitel om medlemsstaternas och tillverkarens allmänna skyldigheter, om giltigheten av EG-typgodkännanden, om skyddsklausuler med bestämmelser bl.a. om återkallelse av fordon, om tillhandahållande av teknisk information från konsumentsynpunkt, om utseende och anmälan av tekniska tjänster samt en artikel som ställer krav på medlemsstaterna att fastställa de sanktioner som skall tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna i direktivet.

Sammanfattningsvis är innebörden följande.

- EG-typgodkännande i den form som gäller i dag kvarstår i allt väsentligt men omfattar i princip alla bilar och släpvagnar som dras av bilar.
- EG-typgodkännande av fordon i små serier är helt harmoniserat. För typgodkännande krävs att samtliga angivna särdirektiv skall vara uppfyllda, dock med möjlighet att medge undantag från vissa särskilt angivna direktiv eller alternativt egen provning i fråga om vissa direktiv.
- Nationellt typgodkännande av fordon i små serier kan meddelas. Utgångspunkten är att samtliga angivna särdirektiv skall vara uppfyllda, dock med möjlighet att medge avsteg från ett eller flera av särdirektivens krav. Vid undantag från vissa särdirektiv skall alternativa krav ställas och dessa skall ge en skyddsnivå som i största möjliga utsträckning motsvarar särdirektivets. Ett fordon med nationellt typgodkännande är inte förenat med fri rörlighet.
- I fråga om godkännande av ett enskilt fordon (individual approval) gäller i princip samma som sägs om nationellt typgodkännande ovan.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	31(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

4 Internationella jämförelser


Inledningsvis anmärks att redovisningen nedan bygger dels på förfrågningar i respektive land, dels på kunskap som inhämtats under hand inom verkets kontaktnät i fordonsfrågor. Redovisningen gör inte anspråk på att vara komplett i alla delar eftersom det har varit förenat med svårigheter att få en klar bild av importhantering i andra länder. Av det skälet är redovisningen för vissa länder mer översiktlig än för andra.

4.1 Danmark

Den danska lagstiftningen är harmoniserad med gemenskapsreglerna. För ett importerat fordon gäller allmänt att sökanden skall kunna visa att fordonet uppfyller dansk lagstiftning. Svårigheten att få ett fordon från tredje land godkänt har föranlett vissa justeringar och från mars 2004 gäller särskilda undantagsregler för importerade bilar. Reglerna är särskilt anpassade för fordon som tillverkats för den amerikanska marknaden och omfattar nya och begagnade personbilar och lätta lastbilar. Innebörden är att teknisk överensstämmelse godtas mellan å ena sidan vissa EG-direktiv och ECE-reglementen och å andra sidan amerikanska FMVSS-standards. I fråga om avgasutsläpp, buller, färg på positionslyktor och körriktningsvisare, mörka rutor baktill på personbilar samt friktionsbelägg (asbest), godtas dock inte amerikanska standarder. Direktiv 91/441/EEG om bil med avseende på avgasutsläpp tillämpas för aktuella årsmodeller. Vissa äldre bilar, registrerade från oktober 1989 – i vissa fall från oktober 1990 –, skall uppfylla danska nationella regler för avgasutsläpp, vilka motsvarade de svenska reglerna. För dieseldrivna bilar gäller motsvarande tidpunkt för att uppnå Euro 1-nivån.

De fordon som inte behöver vara EG-typgodkända eller nationellt typgodkända, skall som villkor för registrering i stället åtföljas av en teknisk deklARATION enligt ett fastställt format. Detta gäller för personbil, lätt lastbil, motorcykel, moped, traktor, motorredskap och vissa lättare släpvagnar. Andra alternativ är CoC-dokument, typgodkännandeintyg eller intyg från fordonstillverkaren.

Vid registreringsbesiktningen skall sökanden således, om den tekniska deklARATIONEN används, till sin ansökan om registrering bifoga en standardiserad blankett som är utfärdad av fordonstillverkaren, dennes representant i Danmark eller ett ackrediterat organ. Intyget skall bekräfta att fordonet är byggt i överensstämmelse med angivna

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	32(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

krav. I förekommande fall skall också provningsprotokoll biläggas. Även utländska ackrediterat organ godtas.

För fordon som tidigare registrerats inom EES (eller Schweiz) gäller förenklade regler enligt Commission Notice Procedure (se avsnitt 3.3) och tillämpas i fråga om personbil och lätt lastbil som varit registrerad under minst tre månader i följd. Ett ytterligare krav är att fordonet skall vara serietillverkat. Biltypen skall som huvudregel vara framställd i minst 500 exemplar per år. Därmed utesluts s.k. kitcars, specialbyggda husbilar och liknande. Om bilen omfattas av EG-typgodkännande behövs inte någon ytterligare detaljerad teknisk information om bilens tekniska status. I annat fall skall den vara i överensstämmelse med vissa nationella regler om säkerhet och miljö och exempelvis ha fyrtaktsmotor och vara utrustad med 3-vägs katalysator. Det ges inga dispenser från denna regel.


För flyttsaksfordon gäller dock särskild regler, bl.a. lämnas undantag från kravet på 3-vägs katalysator om fordonet har en oreglerad katalysator. I annat fall är en eftermontering aktuell. Veteranbilar – 35 år eller äldre – får registreras även om inte alla tekniska krav kan uppfyllas men då gäller också ett begränsat brukande.

4.2 Finland

Den grundläggande bestämmelsen är att ett i utlandet registrerat fordon får tas i bruk i Finland om fordonet uppfyller de tekniska krav som ställs på ett fordon som togs i bruk i Finland vid samma tidpunkt.

Ett nytt eller begagnat fordon som importerats måste genomgå en registreringsbesiktning. Vid besiktningen kontrolleras att fordonets identitetsuppgifter är riktiga och att fordonets konstruktion, utrustning samt dimensioner och vikter överensstämmer med de nationella bestämmelserna.

Vid registrering och registreringsbesiktning av ett fordon importerat från land utanför EES, tillämpas samma rutiner som för fordon som införts från EES. Således får ett fordon som tagits i bruk första gången i tredje land tas i bruk även i Finland, om fordonet motsvarar ett fordon som togs i bruk i Finland vid samma tidpunkt. Fordon som tagits i bruk utanför EES uppfyller dock inte alltid de finska bestämmelserna. Ofta saknar fordonen till exempel katalysator. Kostnaden för att medge registrering av ett sådant fordon kan på grund av nyinstallerad utrustning bli mycket hög.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	33(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16


En bil som är registrerad utanför EES måste vara EG-helfordonsgodkänd om bilen tagits i bruk senare än 1997, undantaget dock flyttsaksbilar. Accepterandet av de amerikanska FMVSS/EPA-standarderna upphörde i praktiken 1996.

Det finska systemet medger registrering av äldre (1995) begagnade personbilar och lätta lastbilar som inte är typgodkända i Finland eller inom EES. För ett sådant fordon gäller generellt att sökanden skall kunna visa att det uppfyller som minimum vissa delar av den finska lagstiftningen. Det är bilens ålder, definierad som första registreringsdatum i utlandet, som bestämmer vilka regler som skall tillämpas. Importfordon kan delas in i tre kategorier, med tillämpning av specifika regler – EG-fordon med CoC, EG-fordon utan CoC samt fordon avsedda för tredje land. Istället för överensstämmelse med EG-direktiv eller ECE-reglementen kan amerikanska standarder tillämpas i vissa fall. En sådan överensstämmelse skall bekräftas av fordonstillverkaren, dennes representant i Finland eller av ett ackrediterat tekniskt organ.

För fordon som har ursprung utanför EES godtas amerikansk standard för följande funktioner (med beaktande av fordonets ibruktagandedatum och kategori): avgasutsläpp, buller, bränsletankar, dörrar, backspeglar, bromsutrustning, utskjutande delar, reflexanordningar, lyktor, huvudstöd och glasrutor. En bil som byggts för en utom-europeisk marknad ska alltid prövas vad avser överensstämmelsen i regelhänseende. Det är därför ingen skillnad på hantering om bilen senast varit registrerad inom eller utom EES.

Godkännande av ett enskilt fordon sker med tillämpning av vissa undantagsregler. Här är det fråga om unika enskilda exemplar som inte finns i serietillverkat utförande. Samma regler tillämpas även för småseriefordon.

Förordningen om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning ändrades i maj 2006. Ändringen berör bland annat bilar som införts enskilt från utlandet. Dessa får från och med juni 2006 tillämpa undantag i likhet med småseriefordon. I praktiken är detta dock inte en lättnad av reglerna eftersom bekräftelse behövs i form av provningsprotokoll eller typgodkännande.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	34(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

4.3 Frankrike

Den generella regeln är att ett nytt fordon registreras med stöd av ett typgodkännandedokument genom ansökan till ett DRIRE¹ regionkontor. Om dokumentationen är komplett kan registreringen också hanteras lokalt av prefekturen.


För ett fordon gäller generellt, att om det inte tidigare varit registrerat i Frankrike, skall sökanden kunna visa att det uppfyller den franska lagstiftningen. Sökanden skall använda tillämplig mall för det specifika fallet. Det kan vara ett EG-typgodkänt fordon, med eller utan CoC, eller ett fordon från tredje land. Intyg skall bifogas som utvisar att det specifika fordonet motsvarar en typ som godkänts för trafik i Frankrike. Dessa data skall bekräftas av fordonstillverkaren eller dennes representant inom EES eller i Frankrike. För fordon med ursprung inom EES ska även eventuella avvikelser framgå av intyget. För fordon från tredje land skall för egenskaper som inte kan bekräftas med EG/ECE-certifikat, laboratorierapporter bifogas som utvisar att det aktuella fordonet är i överensstämmelse med lagstiftningen.

4.4 Storbritannien (UK)

En bil definieras som ny om den registreras inom 14 dagar, eller högst en kalendermånad vid toppbelastning av registersystemet, från den första dag som bilen infördes i UK. Vidare ska mätarställningen vara mycket låg och bilen får inte tidigare ha varit registrerad. En bil kan aldrig anses som ny om den är äldre än sex månader eller har körts mer än 6 000 km. Bilen skall vara typgodkänd genom EG-typgodkännande eller, om den varit avsedd för bruk utanför EES, godkännas styckevis – benämnt SVA (Single Vehicle Approval) respektive ESVA (Extended). SVA tillämpas för flyttsaker och ESVA för övrig kommersiell import.

För bilar som tidigare registrerats inom EES, och är typgodkända i ursprungslandet, tillämpas en procedur som benämns Mutual Recognition, och som motsvarar Commission Notice Procedure (se avsnitt 3.3). Tillämpningsområdet är personbilar, lastbilar och bilar som är yngre än tio år räknat från den första registreringen. För sökanden finns tre alternativ för att få fordonet godkänt. Det första är genom ett


¹ Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement, som är en myndighet under Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	35(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

europiskt CoC-certifikat för en bil som är helt anpassad till vänstertrafik. Bilen kan enkelt registreras med hjälp av övriga kommersiella handlingar. Det andra alternativet är genom ett europeiskt CoC-certifikat för en bil som är anpassad till högertrafik. Bilen kan registreras efter UK-anpassning, som skall styrkas med intyg. Det tredje alternativet är att bilen är nationellt typgodkänd i ursprungslandet. Sökande skall då i original visa en registreringshandling och faktura från den andra medlemsstaten samt ett intyg som har utfärdats av fordonstillverkaren eller dennes representant i UK. Intyget skall bekräfta att fordonet är tillverkat i överensstämmelse med motsvarande typ som är godkänd för registrering i UK. Vidare skall alla avvikelser från en UK-godkänd fordonstyp noteras. Dessa avvikelser, som ofta handlar om att anpassa fordonet till UK – t.ex. dimbaklykta, strålkastare, hastighetsmätare, färdriktningsvisare och bilbälten – skall rättas till och ett intyg om detta skall bifogas.

För tunga lastbilar (över 12 ton) tillkommer att dokumentationen skall godkännas av Vehicle Certification Agency (VCA), som avgör om bilen är berättigad att tillämpa den s.k. Mutual Recognition proceduren. Vidare ska bilen genomgå en inspektion för att bl.a. fastställa de uppgifter som skall anges på den obligatoriska skylten för mått och vikt.

Funktioner som kontrolleras för enstycksgodkännande (SVA) är de som omfattas av den nationella lagstiftningen, kompletterat med okulärbesiktning som skall bekräfta befintlighet. Den utvidgade proceduren (ESVA) har en striktare tillämpning och används vid kommersiell import av personbilar och lätta lastbilar som inte är EG-typgodkända. Okulärbesiktning av funktioner utförs enligt bilaga 4 till direktiv 70/156/EEG, utom några funktioner där intyg eller bekräftelse av typgodkännande krävs. Detta gäller bl.a. avgasemissioner, stöldskydd, förankringspunkter för bilbälten, installation av bilbälten, bromsfunktionen, utvändigt buller, bränsleförbrukning (fordon tillverkade efter 1996), frontalkollisionsskydd (tillverkade efter oktober 2003) och sidokollisionsskydd (tillverkade efter oktober 2003). Fordon som är äldre än tio år är undantagna från typgodkännande och enstycksgodkännande men skall genomgå en kontrollbesiktning.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	36(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

4.5 Litauen

Den generella regeln är att en ny personbil registreras med stöd av ett CoC medan övriga fordon registreras genom ett nationellt typgodkännandedokument.

För registrering av importerade fordon från och med årsmodell 2001 gäller följande. De fordonstyper som inte är EG-typgodkända (helfordonsgodkända) skall hanteras genom ett enstycksgodkännande. Certifikat av typgodkännanden enligt en nationell lista skall uppvisas. För fordon som har varit registrerade och använda i de ”gamla” EU-medlemsstaterna (EU 15, dvs. före maj 2004), bedöms överensstämmelsen genom registreringsdokument.


Personbilar och lätta lastbilar som konstruerats för den nordamerikanska marknaden skall provas hos officiella europeiska provningsorgan och bedömas med avseende på buller, avgasemissioner och bromssystem. Om fordonsägaren så tillåter kan provningsresultaten användas för andra enskilda fordon av samma typ.

För alla fordon gäller att belysningsanordningar och reflexer ska vara installerade i enlighet med de europeiska kraven (ECE-reglemente 48 eller EG-direktiv 76/756/EEG) och återge färger enligt europeisk standard. Om motsvarande biltyp finns på den europeiska marknaden ska belysningsanordningarna vara ”e” eller ”E” märkta.

4.6 Nederländerna

För fordon som tidigare registrerats i en annan medlemsstat, och som typgodkänts där, tillämpas Commission Notice Procedure (se avsnitt 3.3). Ett sådant fordon skall genomgå teknisk besiktning och ursprungskontroll vid ett ackrediterat tekniskt organ. Den tekniska besiktningen, som en del av godkännandeprocessen, är föremål för rättslig prövning efter överklagande. Mycket talar för en ändring i detta avseende.

När det gäller fordon från tredje land är lagstiftningen mycket strikt och kräver att det provas om det föreligger överensstämmelse med den Nederländska lagstiftningen. Normalt krävs ett typgodkännande, med undantag för flyttsaker, vilket i många fall är ekonomiskt betungande för importören. Under senare tid har det därför utformats en procedur med enklare tillämpning av lagstiftningen beträffande

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	37(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

fordon för eget bruk. Proceduren kan även tillämpas för yrkesmässig import men verifieringskraven är då striktare.

Den nya proceduren (one-stop-shop) för enstycksgodkännande har införts från och med mars 2006 och omfattar inledningsvis endast personbilar. Sökanden skall till en ansökan om registrering bifoga ett intyg som har utfärdats av fordonstillverkaren, eller dennes representant i Nederländerna. Intyget skall bekräfta att fordonet är tillverkat i överensstämmelse med motsvarande typ som är godkänd för registrering i Nederländerna. För funktioner som inte kan bekräftas genom intyg sker viss provning, t.ex. buller och avgasemissioner. Målet är att proceduren ska ta högst en dag att slutföra.

4.7 Polen


För nya fordon tillämpas enbart EG-typgodkännande (helfordonsgodkännande) och i övrigt nationellt typgodkännande baserat på EG-direktiv, dock med följande undantag. En tillverkare eller en importör får registrera ett fordon per år och typ, oavsett om fordonet har uppstått i Polen eller importerats. Det finns ingen fastställd procedur för enstycksgodkännanden.

För fordon som tidigare registrerats i annan medlemsstat tillämpas Commission Notice Proceduren (se avsnitt 3.3) för fordon som är typgodkända i ursprungslandet. Dessa fordon genomgår en teknisk besiktning och ursprungskontroll vid ett ackrediterat tekniskt organ.

4.8 Tyskland

Principiellt är fordon anpassade för den marknad de är avsedda för. Genom marknadsspecifika anpassningar skall enstaka importerade fordon, för att kunna godkännas för registrering, ha prövats med tillämpning av gällande nationella föreskrifter. Detta gäller dock inte för fordon som omfattas av EG-typgodkännande.

Ett godkännande för trafik baseras antingen på typgodkännande eller ett enskilt godkännande. Typgodkännande utgår i sin tur från gemenskapens lagstiftning och hanteras centralt av Kraftfahrtbundesamt. Godkännande av enskilda fordon hanteras av sakkunnig teknisk personal som finns stationerade lokalt. Ett sådant godkännande har sin grund i gemenskapens lagstiftning eller motsvarande men kan också innehålla undantag därifrån. I sådant fall skall undantagen vara beskrivna i registreringsbeviset.


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	38(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

I grunden skall alla avvikelser från gällande föreskrifter åtgärdas på något sätt. Detta kan hanteras genom följande alternativ.

1. Genom utbyte av delar mot sådana som är godkända. Detta gäller exempelvis vissa belysningsanordningar såsom huvudstrålkastare och backlykta, däck i fallet hastighetsindex, det elektriska systemet angående särskild säkring för baklykta, hastighetsmätare (som ska ha visningsområde upp till högsta konstruktiv hastighet).
2. Bedömning av funktioner eller delar med avseende på likvärdig funktion, exempelvis vissa belysningsanordningar såsom baklykta och bromslykta, bilbälten, rutor.
3. Undantag om 1 eller 2 inte kan tillämpas, exempelvis för röd färg på bakre körriktningsvisare, ljuslängdsreglering som saknas, EG-avgasintyg som saknas, eller storlek på chassinummer.

Det konkreta förfarandet vid prövningen av ett importfordon – vad som behöver bytas ut eller intygas eller vad undantag kan medges för – bestäms av det lokala besiktningstekniska organet. Sökanden rekommenderas, innan importen fullföljs, att ta kontakt med det organ som skall hantera prövningen för att få uppgifter om kostnader och eventuella svårigheter i samband med besiktningen.

Flyttsaksfordon följer ytterligare förenklade regler. Villkoret är att fordonet har varit i bruk av ägaren minst sex månader i utlandet.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	39(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16


5 Överväganden och förslag

5.1 Inledning

Det nuvarande svenska regelverket rörande de tekniska kraven har i grunden en stark förankring i särdirektiven till respektive ramdirektiv. I samband med den nya fordonslagstiftningen (maj 2003) utmönstrades i princip alla nationella krav i den mån motsvarande krav fanns inom ramen för EG:s harmonisering av fordonsområdet. Därmed gjordes ett val – med utgångspunkt i att flertalet särdirektiv är optionella i fråga om nationellt typgodkännande och godkännande av enstaka fordon – att avstå från en svensk särreglering. Grunden för detta har inte enbart varit en omsorg om de principer som bygger upp EG:s typgodkännandesystem utan naturligtvis även – och i betydande utsträckning – en medveten linje för att upprätthålla en hög säkerhets- och miljönivå. Enligt verkets mening finns inga skäl att ompröva den inriktningen.

Fordonsområdet är till sin natur komplext och förutsättningarna för ett regelverk som i ett kundperspektiv balanserar de motstående intressen som finns, är onekligen besvärliga. Dagens regler ger å ena sidan uttryck för den nämnda höga säkerhets- och miljönivån (den normala registreringsbesiktningen) och å den andra sidan betydande avsteg härifrån under vissa begränsade förutsättningar (import för eget bruk). Reglerna kan i viss mån kritiseras som ”kantiga” med brist på flexibilitet för att överbrygga vad som här kan benämnas dess ytterligheter.

Den enskildes möjlighet att få ett fordon godkänt för trafik styrs inte enbart av de tekniska kraven utan i betydande omfattning också av de krav som ställs på verifiering av att kraven är uppfyllda. I den allmänna debatten, och i problematiken kring enskilda ärenden, har dessa förutsättningar många gånger blandats ihop och föranlett felaktiga slutsatser rörande vad som uppfattats som brister i regelverket. Den grundläggande utgångspunkten är att den som ansöker om ett godkännande också skall kunna visa att fordonet uppfyller ställda krav. I ett EG-perspektiv är det viktigt att det godkännande organet tar ett ansvar för att varje enskilt fordon uppfyller kraven och därmed också kan återge de förutsättningar under vilka godkännandet har meddelats. Den nuvarande svenska regleringen uppvisar även i detta avseende – liksom i fråga om de tekniska kraven – en stor spännvidd mellan en strikt hållning och godkännanden som i praktiken inte innefattar ett ansvarstagande för det enskilda fordonets tekniska beskaffenhet.


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	40(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarie nummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Regelverken i andra länder har – vilket möjligen kan sägas vara en självklarhet – den övergripande EG-rätten och den specifika lagharmoniseringen på fordonsområdet som grund för den närmare utformningen. I fråga om nya fordon är den gemensamma nämnanen att fordonet måste nå upp till de krav som följer av tillämpliga EG-direktiv. En sådan överensstämmelse kan antingen vara absolut, dvs. fordonet skall vara EG-typgodkänt (Finland) eller i vart fall uppfylla EG-kraven (Polen), eller av mer relativ karaktär genom bedömningen att det uppfyller motsvarande krav genom teknisk överensstämmelse (Danmark, Tyskland). Undantag från denna huvudregel är mycket begränsade men förekommer särskilt i fråga om fordon som är flyttsak. Slutsatsen är att det är förenat med svårigheter att få ett nytt fordon godkänt inom EU i det fall fordonet är tillverkat för en annan marknad än den europeiska. Sätillvida torde i dagsläget endast USA-tillverkade fordon ha någon möjlighet att visa den överensstämmelse som exempelvis Danmark numera godtar.

När det gäller begagnade fordon från annat EES-land tillämpas genomgående Commission Notice Procedure, se avsnitt 3.3. Slutsatsen är att det i vart fall på det formella planet inte förekommer några egentliga problem med serietillverkade fordon som rör sig inom EES. Begagnade fordon från ett land utanför EES lyder av naturliga skäl under samma grundläggande regelverk som alla andra fordon som skall tas i trafik i landet i fråga, dvs. den gemensamma nämnanen är den kravnivå som följer av EG-direktiven. Till skillnad mot den i huvudsak strikta regleringen för nya fordon finns olika tekniker för att godkänna fordon som bedöms motsvara en typ som godkänts i importlandet. Slutsatsen är å ena sidan att några generella avsteg från den nationella (EG-anpassade) nivån inte medges men att den tekniska specifikation som fordonet en gång tillverkats mot – och som inte är EG-anpassad – kan i vissa avseenden godtas som ett fullgott substitut för EG-kraven. Vissa modifieringar kan då krävas.

Perspektivet ovan kan ge argument för att beskriva det svenska regelverket som mindre flexibelt med en alltför stor slagsida mot att (alltid) hävda kraven i EG-direktiven. Men det kan också ge argument för beskrivningen att Sverige – med huvudsyftet att lojalt följa harmoniseringsintentionen – valt att mjuka upp regelverket med vad som i praktiken är relativt vidlyftiga undantag för privatimport. Import för eget bruk är således en ”svensk” lösning som i omfattning och faktisk betydelse i allt väsentligt saknar motsvarighet i andra länder (se dock avsnitt 4.6 rörande Nederländerna).

Det måste naturligtvis understrykas – med hänvisning till redogörelsen i avsnitt 3.5 och de följande resonemangen – att något nytt ramdirektiv som för bilar och släpvagnar ersätter direktiv 70/156/EEG, ännu inte har beslutats. Den procedur som skall leda fram till Europaparlamentets och rådets direktiv (”om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	41(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16


system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon”), har dock kommit så långt att det – såvitt gäller artiklarna – enligt verkets bedömning inte kommer att bli några avgörande ändringar i det förslag som nu finns. Detta avsnitt utgår därför från att direktivförslaget i grundläggande delar kommer att genomföras, sannolikt med beslut under innevarande år.

5.2 Ett förändrat regelverk

Vägverkets bedömning: Det nya ramdirektivet kommer att kräva ändringar i fordonslagstiftningen på alla nivåer – lag, förordning och Vägverkets föreskrifter. De förslag som redovisas i det följande är en modell för det framtida regelverket rörande import av fordon. Ett införandet av modellen bör samordnas med det övergripande förändringsarbetet. En sådan samordning bedöms nödvändig för att undvika såväl dubbelarbete som mindre lämpliga lösningar av tillfällig natur.

Skälen för bedömningen: De ändringar som skulle krävas för att inom ramen för nuvarande författningar genomföra verkets förslag rörande import av fordon, torde begränsas till myndighetsföreskrifter. Ändringarna skulle med andra ord inte påverka den grundläggande regleringen i FoL och FoF. Ett arbete med nödvändiga ändringar i verkets föreskrifter bedöms inte kunna begränsas till enstaka punktsatser utan skulle kräva en relativt omfattande analys. Detta gäller såväl de tekniska kraven som reglerna kring verifiering av kraven.

Det nya ramdirektivet kommer sannolikt att vara förenat med en relativt kort införandeperiod (18 månader) och innehållsmässigt ställer det krav på en genomgång av i första hand FoL, FoF och samtliga Vägverksföreskrifter inom fordonsområdet. Fordonslagen innehåller ett mycket begränsat antal bestämmelser som avser innehållet i de nuvarande EG-direktiven. Det är ett medvetet val att lagen inte skall omfatta mer än dels de bestämmelser som enligt regeringsformen måste meddelas i lag, dels andra bestämmelser om fordonskontroll som är särskilt ingripande för den enskilde (se prop. 2001/02:130, sid 48-51). Från den utgångspunkten och med de bestämmelser rörande typgodkännande som nu finns, torde det nya ramdirektivet inte föranleda några avgörande ingrepp i fordonslagen. Det finns dock anledning att anta dels att bestämmelserna behöver förtydligas och kompletteras, dels att vissa av de nya momenten i ramdirektivet (se avsnitt 3.5) bör regleras i lag. Fordonsförordningen torde behöva ändras och kompletteras i betydande utsträckning. Bedömningen är att det är mindre lämpligt att i nuläget påbörja ett förändringsarbete som inte är förankrat i – och tar hänsyn till – det nya ramdirektivet. Det arbetet måste i sin tur i mångt och mycket byggas uppifrån, dvs. med utgångspunkt särskilt i vad som skall regleras i lag och därefter nedåt i normgivningskedjan. Verket förutser ett

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	42(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

betydande behov av samordning och samarbete med regeringskansliet för att implementeringen skall kunna göras på ett riktigt sätt och i rätt tid.

Med hänvisning till vad nu har sagts är det således verkets bedömning att den modell för import av fordon som redovisas, bör utgöra underlag för det kommande författningsarbetet på fordonsområdet.

5.3 Tekniska krav vid import av nya fordon

Vägverkets bedömning: Det nya ramdirektivet omfattar alla nya bilar (och släpvagnar). Därmed är de tekniska kraven harmoniserade och någon nationell särreglering är inte aktuell oavsett om importen sker från annat EES-land eller från tredje land.

Bilar som inte är EG-typgodkända kan registreras och tas i bruk endast under de förutsättningar som enligt direktivet skall gälla för nationellt typgodkännande av små serier och enskilda godkännanden. Dessa förutsättningar innehåller möjligheten att, om det finns godtagbara skäl, medge undantag från särdirektiv och ersätta dessa med alternativa krav som motsvarar EG-kraven, men endast styckevis vid enskilda godkännanden.


Vägverkets förslag: Nya bilar som är serietillverkade men inte EG-typgodkända skall vara nationellt typgodkända (små serier) eller, efter godkännande styckevis, antingen uppfylla samtliga krav enligt tillämpliga särdirektiv eller s.k. alternativa krav om det finns godtagbara skäl. För nya bilar som inte är serietillverkade kan enskilt godkännande tillämpas styckevis med s.k. alternativa krav om det finns godtagbara skäl.

Nya motorcyklar och mopeder skall uppfylla samtliga krav enligt tillämpliga särdirektiv eller, efter godkännande styckevis, alternativa krav inom ramen för vad som är möjligt enligt särdirektiven.

Skälen för bedömningen och förslaget:

Inledning

Det nya ramdirektivet (se avsnitt 3.5) innebär att gemenskapen tar ett större och fastare grepp om harmoniseringen på fordonsområdet med effekt – när det slutliga genomförandet har uppnåtts – att harmoniseringen är total. Någon nationell särreglering inom ramen för direktivets räckvidd är därmed inte möjlig. När det gäller just räckvidden konstateras dels att det nya ramdirektivet endast avser bilar (och släpvagnar till bilar), dels att det inte finns någon uttrycklig reglering av annat än nya fordon. Dessutom, vilket dock i importsammanhang torde sakna egentlig bety-


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	43(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

delse, undantas vissa speciella fordonskategorier (bandfordon, specialfordon för byggplatser, stenbrott, hamnar m.m., fordon konstruerade för användning av försvarsmakten o dyl).

När det gäller andra fordonsslag än bil, kommer de nuvarande ramdirektiven beträffande två- och trehjuliga fordon (2002/24/EG) samt traktorer (se avsnitt 3.2.1) att kvarstå. Den senare kategorin ingår inte i uppdraget och bortses från i det följande. Motorcyklar, och i viss mån även mopeder, är dock av intresse och därmed också likheter och olikheter mellan ramdirektiven. Den gemensamma nämnaren för det nya ramdirektivet och 2002/24/EG är totalharmoniseringen av alla fordonskategorier som respektive direktiv reglerar. För närvarande gäller detta endast personbilar enligt ramdirektivet 70/156/EEG. En skillnad är att det nya ramdirektivet inte undantar enskilda fordon. I 2002/24/EG finns ett sådant undantag, liksom i nuvarande 70/156/EEG. Betydelsen av detta beror av tolkningen av undantaget, eller med andra ord hur stort utrymme det finns för nationell reglering med hänvisning till att det är fråga om enskilda fordon.

I det nuvarande svenska regelverket har enskilda fordon kopplats till kontrollformen registreringsbesiktning enligt 2 kap. 6 § FoL. Den kontrollformen omfattar dock – och måste så göra – även serietillverkade fordon. För det fall de nuvarande ramdirektiven avser att reglera fordon som tillverkas utifrån ett typfordon – en serie av fordon – är med andra ord den hittillsvarande tolkningen av direktivets räckvidd alltför snäv.

En ytterligare omständighet att beakta är skillnaden mellan att ett fordon är EG-typgodkänt (helfordonsgodkänt) med ett utfärdat CoC, och att ett fordon uppfyller kraven i tillämpliga särdirektiv. För närvarande är det således endast personbilar samt motorcyklar och mopeder som kan helfordonsgodkännas. Frågan är om ramdirektiven möjliggör att ett nytt fordon (som inte är ”enstaka”) tas i bruk utan EG-typgodkännande (med CoC) men med stöd av dokumentation som visar att fordonet i alla delar uppfyller särdirektivens tekniska krav. När det gäller 70/156/EEG torde svaret var nekande med hänvisning till vad som sägs i artikel 7 – ”medlemsstaterna skall, vad avser konstruktion och funktion, registrera nya fordon och tillåta att de försäljs eller tas i bruk om och endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse”. Beträffande 2002/24/EG kan viss tveksamhet råda. I artikel 15 sägs att ”endast fordon som uppfyller kraven i detta direktiv får förstagångsregistreras”, dvs. det finns ingen direkt koppling till ett CoC. I den svenska lagstiftningen hanteras personbilar respektive motorcykel och moped lika i detta avseende – antingen skall det finnas ett CoC eller, och då betraktas fordonet som enstaka och utanför direktivens räckvidd, skall fordonet godkännas vid en registreringsbesiktning varvid nationella regler tillämpas. Dessa regler är i stort sett helt EG-anpassade. Därmed säkerställs att ett nytt fordon materiellt sett är i överensstämmelse med EG-kraven men –

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	44(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

och i denna del kan tveksamhet om riktigheten ifrågasättas beträffande serietillverkade fordon – fordonet är inte EG-typgodkänt.


Om den hittillsvarande tolkningen av begreppet enstaka fordon i ramdirektiven 70/156/EEG och 2002/24/EG är alltför generös, borde den nationella lagstiftningen ändras så, att alla nya serietillverkade personbilar skall ha ett CoC för att få tas i bruk första gången. Något alternativt godkännande genom registreringsbesiktning är då inte möjligt. I fråga om motorcykel och moped kan man eventuellt tolka direktivet så att CoC inte krävs men i alla händelser att fordonet skall uppfylla särdirektivens krav.

Finns det några skäl att vidta ändringar i denna riktning? Rimligen inte, med mindre det är absolut nödvändigt. Den väg Sverige valt på fordonsområdet är i vart fall inte uttryckligen ifrågasatt av EG, men kommissionen har ifrågasatt import för eget bruk utifrån den kvantitativa begränsningen (ett fordon per år). I ett statistiskt perspektiv, utifrån nuvarande ramdirektiv, kan därmed konstateras att den gällande ordningen är tillfyllest, i vart fall så länge utrymmet för enstaka fordon inte används i syfte att bakvägen införa ett system med nationellt godkännande av serietillverkade fordon.

Nya bilar

Genom det nya ramdirektivet förändras dock förutsättningarna och direktivet nödvändiggör ett nytt grepp kring frågan om import av nya bilar. Eftersom direktivet in-tecknar den tidigare icke harmoniserade, med oklara, gruppen enstaka godkännande, finns inget fritt utrymme för nationella särbestämmelser. Däremot möjliggör direktivet att såväl nationellt typgodkännande av små serier som enskilda godkännanden får ske med undantag från ett eller flera av särdirektiven om det ställs alternativa krav. Med sådana krav menas 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 särdirektiven. Undantag får medges endast om medlemsstaten har godtagbara skäl att göra detta. Med utgångspunkt härifrån finns skäl att närmare bedöma följande alternativ.

- A) Möjligheten till enskilda godkännanden kan utnyttjas så att varje nytt fordon – oavsett om det är serietillverkat eller inte – kan godkännas om det uppfyller nationellt föreskrivna alternativa krav.
- B) Samma som A) men med den begränsningen att fordonet skall vara privatimporterat – import för eget bruk.
- C) Möjligheten till enskilda godkännanden kan utnyttjas enbart för fordon som i enskilda fall medges dispens.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	45(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Alternativ A) öppnar för en obegränsad import av fordon som inte är EG-typgodkända. Visserligen förutsätts alternativa krav, som därmed förhindrar godkännande av fordon som är säkerhets- och miljömässigt undermåliga, men möjligheten riskerar att underminera det sammanhållna koncept som ett helfordonsgodkännande utgör. Bedömningen av direktivets innebörd måste göras i det perspektivet och med beaktande av att nationellt typgodkännande av små serier – men inte enskilda godkännanden – är kvantitativt begränsat (75 fordon/år beträffande personbilar). I direktivet betonas vidare att undantag får medges för ett visst fordon om det finns godtagbara skäl.


Verkets slutsats är att enskilda godkännanden inte torde avse generella avsteg från EG-kraven utan enbart möjligheten att styckevis – om det finns godtagbara skäl – ge dispens, dvs. alternativ C) ovan. Den variant som ligger i alternativ B) kan eventuellt anses vara en rimlig avvägning mellan ett nationellt intresse och direktivets övergripande syften. Svårigheten är dock att i praktiken upprätthålla förutsättningen ”privatimport”; se avsnitt 5.6. Verkets sammantagna bedömning är med andra ord att alternativ C) är den väg som anvisas i direktivet.

Nya motorcyklar och mopeder

Därmed uppstår frågan hur nya motorcyklar och mopeder bör hanteras framledes. Ett alternativ är att inte göra någonting och nationellt utnyttja undantaget för enstaka fordon i nuvarande omfattning. Ett annat alternativ är att samordna fordonsslagen utifrån grundsynen i det nya ramdirektivet. Det skulle betyda att en ny serietillverkad motorcykel eller moped kan godkännas endast om den är EG-typgodkänd (CoC). En variant av den lösningen är, mot bakgrund av vad ovan sagts om artikel 15 i 2002/24/EG, att fordonet visas uppfylla samtliga krav i särdirektiven.

Det finns i utgångsläget ingen anledning att nationellt driva en implementering längre än vad som otvetydigt följer av ett direktiv. Mot detta måste å andra sidan ställas eventuella nationella intressen av en annan strategi, exempelvis från trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. De frågor som måste ställas är således – vad är önskvärt och vad är möjligt?

När det gäller vad som är möjligt i fråga om nya motorcyklar och mopeder, måste beaktas tvingande krav enligt särdirektiv. Nya motorcyklar och mopeder skall uppfylla EG:s avgaskrav enligt FMA och tillämpligt särdirektiv. Detta gäller oberoende av om fordonet är enstaka eller serietillverkat. Redan härigenom utesluts i praktiken import av nya motorcyklar och mopeder som är tillverkade för en annan marknad än EES (och därigenom tillverkade utifrån en annan specifikation än EG:s). Generella undantag härifrån är enligt verkets mening varken möjligt eller önskvärt. Däremot kan Sverige, med en rimlig tolkning av enstaka fordon, lägga sig på en annan nivå

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	46(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

än EG-kraven beträffande andra utrustningsdetaljer. Verket är tämligen övertygat om att avsikten med undantaget för enstaka fordon inte avsett sådana som de facto är serietillverkade, annat än som undantag i enskilda fall. Möjligen kan sägas att direktivets utgångspunkter inte helt kunnat förankras i verkligheten med följd att direktivets räckvidd fått en flexibel anpassning. Verket är dock tveksamt till en nationell reglering som på pappret möjliggör viss import med delvis tillämpning av andra krav än EG:s men som i praktiken – genom tvingande särdirektiv och regleringen i FMA – får en annan betydelse. En rakare och tydligare linje är därför att för nya fordon alltid ställa krav på full överensstämmelse med EG-kraven. Därmed uppnås en samsyn med vad som bedöms komma att gälla för bilar. Detta utesluter inte undantag i enskilda fall på motsvarande sätt som sägs beträffande bilar.


Slutsatser

EG-direktiven torde inte medge generella nationella bestämmelser som möjliggör import av nya fordon som inte är EG-anpassade (helfordonsgodkända eller uppfyller samtliga tillämpliga särdirektiv). Om fordonet uppfyller alternativa krav, och tvingande särdirektiv inte lägger hinder i vägen, kan godkännande lämnas styckevis om det finns godtagbara skäl. Nuvarande regler i fråga om fordon som förvärvats genom arv eller testamente eller utgör flytt sak, bör dock bibehållas; se avsnitt 5.6.

5.4 Tekniska krav vid import av begagnade fordon

5.4.1 Inledning

I fråga om begagnade fordon bör på motsvarande sätt den EG-rättsliga filosofin på området komma till uttryck i regelverket. Detta innebär för det första en fri rörlighet, inom det nya särdirektivets ram, för fordon som satts på marknaden i något annat EES-land och därefter importeras till Sverige. För det andra innebär den att begagnade fordon från tredje land tekniskt bör uppnå en nivå som i vart fall är jämförbar med EG:s. Detta innebär att den standard som tillämpas i ursprungslandet kan bedömas likvärdig med EG-nivån, exempelvis nordamerikanska FMVSS- (USA) respektive CMVSS- (Kanada) standarder. En springande punkt är gränsdragningen mellan ett nytt och ett begagnat fordon. Det krävs ett klart ställningstagande i den frågan och verket anser det inte rimligt att tillämpa de mindre restriktiva reglerna om begagnade fordon på ett sådant sätt att s.k. endagsregistreringar upphäver fordonets karaktär av nytt; se avsnitt 5.5.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	47(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

5.4.2 Begagnade fordon inom EES

Vägverkets bedömning: Ett fordon som är EG-typgodkänt uppfyller de harmoniserade tekniska kraven och någon nationell särreglering är inte aktuell.

Vägverkets förslag: Ett fordon som inte är EG-typgodkänt skall vara godkänt enligt nationella regler i ursprungslandet som ger en likvärdig skyddsnivå beträffande säkerhet och miljö som det eller de särdirektiv som avsteg gjorts från.


Skälen för bedömningen och förslaget: Den grundläggande utgångspunkten är naturligtvis den inre marknaden och varors fria rörlighet. Det skall inte behöva uppstå några problem i fråga om fordon som är EG-typgodkända. För andra fordon bör Commission Notice Procedure (se avsnitt 3.3) råda med den grundläggande innebörden att fri rörlighet gäller. Inom ramen för det nuvarande regelverket bör en medlemsstat dock ha möjlighet att kräva en teknisk nivå som motsvarar de optionella särdirektiven, dvs. den ordning som gäller i Sverige i dag. Genom det nya ramdirektivet kommer fordon som tillverkas enligt det direktivet – utan EG-typgodkännande – visserligen att kunna ha undantag från ett eller flera särdirektiv men måste ändå uppfylla s.k. alternativa krav. Sådana krav syftar till att säkerställa en trafiksäkerhets- och miljöskyddsnivå som i största möjliga utsträckning motsvarar direktivnivån. En sådan grundnivå i fråga om tekniska krav – uttryckt som en likvärdig nivå – bör därför gälla som den lägsta godtagbara nivån för importerade begagnade fordon inom EES. Någon anledning att göra skillnad mellan fordon ”före” respektive ”efter” det nya ramdirektivet finns inte, och inte heller mellan bil och andra fordonsslag.

I fråga om äldre fordon som inte omedelbart kan hänföras till en EG-nivå, skall gälla motsvarande vad som sägs i det följande avsnitt.

5.4.3 Begagnade fordon från tredje land

Vägverkets förslag: Fordonet skall vara godkänt enligt nationella regler i ursprungslandet som ger en skyddsnivå beträffande säkerhet och miljö som är likvärdig med den som gäller i Sverige för fordon av samma slag och fordonsår.

Skälen för förslaget: Verkets bedömning är att EG-lagstiftningen inte i sig lägger hinder i vägen för en nationell lagstiftning rörande de tekniska kraven vid import av begagnade fordon från tredje land. Däremot bör de övergripande EU-målsättningarna i fråga om trafiksäkerhet och miljö beaktas liksom naturligtvis de nationella målen. Från dessa utgångspunkter kan sägas att det inte finns något egenvärde i att ställa krav på EG-typgodkännande eller att fordonet i alla avseenden skall uppfylla samma krav som gäller för EG-typgodkännande. I stället bör fordonet godtas om det

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	48(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

har en skyddsnivå beträffande säkerhet och miljö som är likvärdig med EG:s, dvs. ett importerat fordon skall – med beaktande av fordonsåret eller motsvarande – vara likvärdigt med ett fordon som uppstått inom EES. De nationella regler som fordonet ursprungligen godkänts enligt (exempelvis USA-regler) kan således mycket väl anses tillfyllest även om de inte i alla delar överensstämmer med EG-direktiven.

Det som nu har sagts är direkt tillämpligt när det gäller fordon av senare modeller medan äldre fordon, från 1995 och tidigare, inte omedelbart kan hänföras till en EG-nivå. I stället är det fråga om en jämförelse mellan ursprungslandets krav och de svenska nationella krav som alltså gäller – och inte avses att förändras – för äldre begagnade fordon. Som framgår av avsnitt 2.2.1 är dessa nationella krav i stor utsträckning sprungna ur den dåvarande amerikanska regleringen.


5.5 Begreppet begagnat fordon

Vägverkets förslag: Ett fordon skall anses som begagnat om

1. det har förflutit längre tid än sex månader från den första registreringen och körsträckan överstiger 6 000 kilometer, eller
2. det har förflutit längre tid än 12 månader från den första registreringen.

Skälen för förslaget: De tekniska kraven på fordon som följer av EG-lagstiftningen berör primärt nya fordon och svarar på frågan hur ett fordon skall vara utrustat och beskaffat för att få registreras och tas i bruk första gången. Härav följer inte att ”nybilsregler” saknar betydelse för bedömningen av ett begagnat fordon. Tvärtom är utgångspunkten att ett nytt fordon under sin livstid skall upprätthålla den kravnivå från vilken den tillverkades. Den springande punkten i importsammanhang är i stället när ett fordon är att betrakta som nytt för en direkt tillämpning av EG-kraven för nya fordon. Effekten av ”nytt” är således att EG:s harmonisering gäller fullt ut, medan samma krav inte gäller ett begagnat fordon.


Gränsdragningen mellan nytt och begagnat har därmed stor betydelse för möjligheten att importera fordon som inte tillverkats för den europeiska marknaden och därför inte heller är anpassat till EG:s typgodkännandesystem. I avsaknad av en klar gränsdragningen i detta avseende utgår den nuvarande tillämpningen från att ett fordon förlorar sin karaktär av ”nytt” redan genom att det registreras och oberoende av om det faktiskt tagits i bruk eller inte. I allmänt språkbruk torde ett sådant fordon alltså vara nytt och tillämpningen utnyttjas för att kunna registrera fordon som begagnat.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	49(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

Med den modell för import av fordon som verket föreslår, är det viktigt med en klar åtskillnad mellan nya och begagnade fordon. Denna åtskillnad bör komma till uttryck i en definition av vad som är ett begagnat fordon. Det kan alltid diskuteras vad som är en rimlig gränsdragning. Onekligen förlorar ett fordon sin karaktär av nytt som en funktion av såväl tiden som nyttjandet. I mervärdesskattelagen (1994:200) har detta använts för att avgöra vad som förstås med nya motordrivna marktransportmedel; 1 kap. 13 a §. Ett sådant fordon är nytt om det omsätts inom sex månader efter det att det första gången tagits i bruk eller före omsättningen har körts högst 6 000 kilometer. Innebörden är således att fordonet är nytt om något av förhållandena (längsta tid och körsträcka) är uppfyllt, eller med andra ord att det är begagnat om registreringstiden är mer än sex månader och körsträckan mer än 6 000 kilometer.

Enligt verkets mening kan skattelagstiftningens definition vara ändamålsenligt även i det aktuella sammanhanget, inte minst därför att gränsdragningen mellan nytt och begagnat är väl inarbetad. Mot detta kan ställas farhågan för att omfattningen av ”nytt” är alltför långtgående och därför mindre rimlig i fråga om fordons tekniska utförande än i fråga om mervärdesskatt. En invändning kan vara att ett fordon som körs relativt mycket, snabbt blir ”begagnat” i mer allmänt språkbruk och att sex månader är en alltför lång tid. Objektivt sett skulle det vara att föredra om fordonet anses begagnat om någon av förutsättningarna (registreringstid eller körsträcka) är uppfyllt. Det praktiska problemet är dock svårigheten att säkerställa att en uppgiven körsträcka är riktig. Fordonets mätarställning kan relativt enkelt manipuleras och det är därför olämpligt att utgå enbart från körsträckan. En annan invändning kan vara att sex månader i sig är för lång tid och att exempelvis tre månader vore att föredra. En ytterligare invändning kan vara att ett fordon som körs i mycket begränsad omfattning kvarstår som ”nytt” under alltför lång tid, i extrema fall flera år.

Frågan om tiden och körsträckan är enligt verkets mening öppen i utgångsläget, men bedömningen är ändå att värdet av en definition som överensstämmer med den som gäller inom skattelagstiftningen överväger behovet av kortare tid eller körsträcka inom fordonslagstiftningen. Den sista invändningen ovan framstår dock som särskilt angelägen att hantera och av det skälet bör huvudregeln kompletteras med en hjälpregel som enbart tar sikte på tidsfaktorn. En rimlig tid är 12 månader och ett fordon bör alltid – oavsett körsträckan – anses som begagnat när den tiden förflutit från den första registreringen.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	50(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16


5.6 Generella undantag vid import?

Vägverkets förslag: Några generella särregler vid import skall inte finnas, med undantag av sådan import som avser arv, testamente eller flyttgods. Detta innebär att nuvarande regler om import för eget bruk slopas. Möjlighet skall finnas att medge undantag i enskilda fall om det finns särskilda skäl och det inte är oförenligt med något av ramdirektiven eller särdirektiven.

Skälen för förslaget: Import för eget bruk ger privatpersoner betydande möjligheter att med vissa avsteg från gällande krav (såväl tekniska som i fråga om verifiering) importera nya och begagnade fordon. Den begränsning som gäller för att det skall vara fråga om sådan import – ett fordon per person och år – kan ifrågasättas dels EG-rättsligt (en kvantitativ restriktion), dels därför att den kringgås utan egentlig möjlighet för prövande organ att kontrollera de faktiska förhållandena. Befintligt regelverk öppnar för en import som de facto är yrkesmässig utan att detta varit avsett. Därmed finns ett inflöde av fordon ”under falsk flagg” vilket utgör potentiellt negativa säkerhets- och miljöfaktorer samt motverkar en sund konkurrens på lika villkor mellan yrkesmässiga importörer.

För import i mindre omfattning (yrkesmässig sidoimport) finns inga särskilda regler när gäller tekniska krav eller verifiering. Däremot kan en registrerad importör, till skillnad från en privatperson, ansöka om registrering i stället för att fordonet anmäls till registrering först efter godkänd registreringsbesiktning. Enligt verkets mening finns inga skäl att ha olika tekniska krav på fordon beroende av vilken näringsidkare (generalagent, registrerad importör eller annan) som för in fordonet i Sverige. Det finns såvitt verket känner till inget EES-land som har en på detta sätt differentierad reglering på fordonsområdet och det finns uppenbara problem att hantera en sådan fråga såväl konkurrensrättsligt som – för det fall omfattningen av importen skall vara styrande – utifrån förbudet mot kvantitativa restriktioner.

Det förfarande som krävs för ett EG-typgodkännande är förenat med betydande kostnader för tillverkaren som påverkar priset för varje enskilt fordon som tillverkas enligt godkännandet. Ett EG-typgodkännande för en mindre serie fordon (små serier) kräver inte fullt ut samma förfarande och kostnaden blir därför lägre för tillverkaren. Av bl.a. det skälet, och för att få en balans i konkurrensen, är möjligheten att tillverka i små serier kvantitativt begränsad. En obalans i konkurrensen torde kunna uppstå om nya typfordon – serietillverkade fordon – får sättas på marknaden utan krav på det förfarande som förutsätts för ett EG-typgodkännande. En kvantitativt obegränsad möjlighet till import av sådana fordon – tillverkade för en nationell

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	51(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16


marknad utanför EES – kan således ge en konkurrensfördel i förhållande till EG-typgodkända fordon. En kvantitativ begränsning i syfte att upprätthålla en balanserad konkurrens, torde inte vara möjlig att införa nationellt utan enbart som gemenskapsåtgärd.

I fråga om nya fordon finns således skäl att beakta konkurrensaspekten i jämförelsen mellan en tillverkare som har kostnader för ett EG-typgodkännande, och en annan tillverkare – eller importör – som inte har motsvarande kostnader. När det gäller begagnade bilar torde den aspekten vara av mindre betydelse. Det kan i stället vara så att import från tredje land – vilket frågan i huvudsak gäller – kan vara positiv från konsumentsynpunkt.

Mot bakgrund av ovanstående och EG-harmoniseringen, anser verket att det inte finns något utrymme för generella nationella undantag vid import av nya fordon. När det gäller begagnade fordon gör sig EG-harmoniseringen inte gällande på samma direkta sätt. De förslag som redovisas i avsnitt 5.4 ger dock enligt verkets mening ett rimligt utrymme och en faktisk möjlighet för envar (privat eller yrkesmässigt) att importera fordon som – oberoende av EG-typgodkännande och nationella krav i övrigt – har en skyddsnivå som är likvärdig med den som annars gäller. Några tungt vägande skäl för att därutöver öppna den svenska marknaden för begagnade fordon som från säkerhets- och miljösynpunkt är klart sämre än fordon som uppstått inom – eller producerats för – EES, anser verket inte föreligger. Därmed bör det inte heller finnas några andra generella undantag vid import av begagnade fordon med följd att de nuvarande reglerna om import för eget bruk slopas. En sådan ordning är enligt verkets mening långsiktig, förutsägbar, EG-anpassad och i linje med vad andra medlemsstater tillämpar. Förenklingen ligger delvis i enhetligheten men bygger i övrigt på en tydlighet i regelverket och dess tillämpning; se avsnitt 5.9 och 6.5. Därmed uppnås de övergripande målen i uppdraget.

Vad nu har sagts måste dock modifieras i följande avseenden.

Fordon som utgör flyttsak samt den mycket begränsade gruppen arv/testamente, är artskilda från den sedvanliga importen. Det är vanligt med särskilda regler för flyttsak i andra länder och det finns ingen anledning att ändra den nuvarande hanteringen – inklusive arv/testamente – av denna kategori. Vad som sägs i det nya ramdirektivet om godtagbara skäl för alternativa krav bör för nya fordon kunna generaliseras för dessa fordon. Slutligen bör det alltid finnas en möjlighet att i enskilda fall medge undantag för att säkerställa att speciella omständigheter kring ett förvärv och en import kan beaktas.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	52(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

5.7 Verifiering av kraven för nya fordon

Vägverkets bedömning: Ett fordon som är EG-typgodkänt kräver ingen verifiering i annan form än ett giltigt intyg om överensstämmelse – ett CoC.

Vägverkets förslag: I fråga om andra fordon skall ägaren kunna styrka att de tekniska kraven är uppfyllda genom ett eller flera av följande alternativ.


- Intyg från fordonstillverkaren eller generalagent.
- Provnings av det aktuella fordonet.
- Intyg från teknisk tjänst som provat motsvarande fordonstyp.
- Kontroll av fordonet vid registreringsbesiktningen.

Skälen för bedömningen och förslaget: Huruvida ett fordon uppfyller de tekniska kraven eller inte måste naturligtvis prövas innan fordonet fullt ut kan godkännas för ett ibruktagande. I första hand är det fordonets ägare (eller den som ställer in ett fordon till registreringsbesiktning) som skall lämna det underlag som behövs för en verifiering av kraven. Nya fordon som är EG-typgodkända utgör i detta sammanhang en problemfri grupp eftersom det då finns ett CoC varmed verifieringen fullgörs. Detsamma gäller fordon med nationellt (svenskt) typgodkännande. För andra fordon är tillverkaren (eller generalagenten) den primära källan för att bistå fordonsägaren med sådana dokument som visar mot vilka tekniska krav som fordonet är tillverkat. Inte heller i dessa fall är verifieringskravet normalt sett några problem.

Om fordonsägaren inte kan prestera dokumentation enligt ovan återstår ingen annan utväg än att fordonet genomgår någon form av provning eller kontroll. Det är inte möjligt att inom ramen för detta uppdrag ange några specifika lösningar för hur frågan skall lösas i varje enskilt fall. Däremot måste slås fast att utgångspunkten bör vara att det prövande organet – Vägverket eller ett besiktningsorgan (eventuellt i viss förening) – måste för godkännande nå en punkt där kraven bedöms verifierade med en skyldighet att dokumentera fordonets tekniska status i godkännandet. Därigenom säkerställs en ”teknisk identitet” hos fordonet och – om man så vill – ett motiverat ställningstagande för beslutet.

5.8 Verifiering av kraven för begagnade fordon

Vägverkets bedömning: Ett fordon som är EG-typgodkänt kräver ingen annan verifiering än att så är fallet och att fordonet därefter inte ändrats. Detta kan i all-

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	53(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

mänhet ske genom en förenklad kontroll varvid registreringshandling från ett annat EES-land är den grundläggande verifieringen.

Vägverkets förslag: I fråga om andra fordon skall ägaren som huvudregel kunna styrka att de tekniska kraven är uppfyllda genom ett eller flera av följande alternativ.

- Intyg från fordonstillverkaren eller generalagent.
- Provnings av det aktuella fordonet.
- Intyg från teknisk tjänst som provat motsvarande fordonstyp.
- Kontroll av fordonet vid registreringsbesiktningen.


I fråga om äldre fordon skall det finnas möjlighet att pröva en uppgiven teknisk specifikation på ett enklare sätt och utan absoluta krav på intyg eller provning enligt ovan.

Skälen för bedömningen och förslaget: Vad som sägs i avsnitt 5.7 gäller generellt sett även i fråga om begagnade fordon. Ett EG-typgodkänt fordon är i allmänhet en problemfri grupp men givetvis måste fordonsägaren kunna styrka förhållandet. Genom den EG-harmonisering som skett i fråga om registreringsdokument utgör just registreringshandlingen oftast en fullgod verifiering. I övrigt bör för begagnade fordon gälla samma alternativa procedurer som föreslås i fråga om nya fordon.

Vad nu har sagts torde behöva modifieras i fråga om äldre fordon; se motsvarande resonemang för denna grupp i avsnitt 5.4.3. Fordonsägarens faktiska möjlighet att prestera intyg från tillverkare eller generalagent kan vara obefintlig och en regelrätt provning framstår för denna antalsmässigt begränsade grupp som omotiverad. Problemet är i grunden detsamma som det som uppstod i slutet av 1960-talet (se avsnitt 2.2.3 om undantag vid import). Lösningen bör dock inte sökas i undantag från de tekniska kraven utan i en möjlighet för fordonsägaren att på ett enklare sätt, utifrån den dokumentation och märkning som normalt följer ett sådant fordon, kunna göra antagligt att kraven är uppfyllda. Den närmare utformningen får övervägas i det fortsatta arbetet men grundtesen är att verifikationskravet inte skall ligga på en högre nivå än den som – med erforderlig omsorg från fordonsägarens sida i fråga om registreringshandlingar, märkning och annan dokumentation som följer fordonet – rimligen kan uppfyllas.

5.9 Verifiering med hjälp av uppgifter från databas

Vägverkets förslag: Förutsättningarna för att inrätta en databas skall utredas. Syftet med databasen är att samla sådan teknisk information om fordon som kan underlätta verifieringen. Information kan lämnas av tillverkare, generalagenter, teknisk tjänst som utfört provningar och Bilprovningen. Information kan hämtas av Bilprovningen i samband med registreringsbesiktning och av enskilda för att undersöka möjlighe-


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	54(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

terna att uppfylla kravet på verifiering genom redan existerande uppgifter i databasen.

Skälen för förslaget: I de fall verifieringen inte kan ske enbart med hjälp av godtagbar dokumentation om fordonets tekniska specifikation, återstår endast någon slags provning eller kontroll. En sådan kan för den enskilde fordonsägaren var kostsam, tidsmässigt utdragen och även i övrigt förenad med problem. En rimlig tanke är att försöka undvika att ”hjulet uppfinns på nytt” och i görligaste mån återanvända teknisk information som dokumenterats för ett visst fordon, även för ett annat, identiskt fordon. För det ändamålet kan en databas som samlar detta slags information vara av värde, såväl för prövande organ som enskilda. Vägverket har inte haft möjlighet att i detta uppdrag utreda förutsättningarna för en sådan databas men anser det motiverat att gå vidare i frågan. Syftet med databasen torde endast kunna uppnås genom ett väl utvecklat samarbete mellan Vägverket och berörda aktörer – besiktningorgan, tillverkare, generalagenter och organ som utför provningar.


5.10 Sammanfattande slutsatser och förslag

- **Det nya ramdirektivet** (bilar och släpvagnar) bör beaktas – och avvaktas – i regleringen av importfrågorna.
- **Nya fordon** skall vara
 - ◊ EG-typgodkända,
 - ◊ nationellt typgodkända i Sverige (där så är möjligt),
 - ◊ uppfylla samtliga tillämpliga EG-särdirektiv, eller
 - ◊ styckevis godkända med tillämpning av alternativa krav om det finns godtagbara skäl och tvingande särdirektiv inte hindrar detta. De alternativa kraven skall vara i nivå med EG-kraven.
 - ◊ Generella avsteg härifrån skall begränsas till arv, testamente och fordon som är flyttsak. Generella avsteg för annan import ryms inte i direktivet.
- **Begagnade fordon** skall vara
 - ◊ EG-typgodkända,
 - ◊ uppfylla samtliga tillämpliga särdirektiv,
 - ◊ uppfylla nationella regler i ursprungslandet som bedöms likvärdiga med EG-kraven, eller
 - ◊ uppfylla nationella regler i ursprungslandet som bedöms likvärdiga med dem som gäller i Sverige för fordon av samma slag och fordonsår (äldre fordon).

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	55(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfardare
		Datum
		2006-10-16

◇ Generella avsteg härifrån skall begränsas till arv, testamente och fordon som är flyttsak.

- **Ett fordon skall anses som begagnat** när körsträckan överstiger 6 000 kilometer och det varit registrerat under mer än sex månader, eller – oavsett körsträckan – det varit registrerat under mer än 12 månader.
- **Verifiering av att kraven** uppfylls kan ske på två olika sätt – genom dokumentation (såsom CoC, typintyg, tillverkar- eller generalagentsintyg) eller provning/kontroll (teknisk tjänst, besiktningsorgan). I fråga om äldre fordon skall det dock finnas möjlighet att pröva den tekniska specifikationen på ett enklare sätt.
- **En databas med teknisk information** kan underlätta verifieringen när dokumentation saknas. Förutsättningarna för att inrätta en sådan databas bör undersökas.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	56(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarie nummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16


6 Konsekvenser

6.1 Privatimporten

Det skall inledningsvis understrykas att den stora strömmen av privatimporterade fordon sker inom EES och omfattar i huvudsak fordon som i tekniskt hänseende är harmoniserade och föremål för fri rörlighet. De behöver därmed inte utnyttja de undantag som finns för import för eget bruk; se avsnitt 2.2.3. För denna grupp innebär Vägverkets modell ingen egentlig ändring.

När det gäller nya fordon som inte är EG-harmoniserade innebär förslaget en viss åtstramning – i jämförelse med nuvarande undantag för import för eget bruk – eftersom det nya ramdirektivet som lägsta nivå anger s.k. alternativa krav som skall motsvara kraven i EG-direktiven. Vidare innebär förslaget att det krävs en prövning i varje enskilt fall. Samtidigt ökar flexibiliteten eftersom den föreslagna modellen, till skillnad mot den fastställda undantagskatalogen för import för eget bruk, möjliggör – i vart fall för bilar – att alternativa krav kan godtas oavsett utrustningsdetalj. Förslaget torde inte i sig påverka importen av nya, ej EG-anpassade, fordon inom EES. Sådana fordon är i nuläget knutna till ursprungslandet. Däremot innebär det nya ramdirektivet en ökad möjlighet till import eftersom såväl nationella typgodkännanden (små serier) som enskilda godkännanden kräver en nivå som i viss utsträckning kommer att kunna godtas trots att sådana fordon primärt inte är föremål för fri rörlighet. När det gäller tredje land är möjligheten till import i dag närmast obefintlig beträffande nya motorcyklar och mopeder. Skälet ligger primärt i avgaskraven enligt FMA. Å andra sidan kringgås hindret genom s.k. endagsregistrering. Den föreslagna modellen innebär å ena sidan en åtstramning kring begreppet nytt fordon – som förhindrar endagsregistrering – och å andra sidan en öppning att styckevis godta alternativa krav på motsvarande sätt som gäller för bil. Förutsättningen är dock att tvingande särdirektiv inte lägger hinder i vägen. För nya bilar från tredje land innebär förslaget samma tillämpning som vid import inom EES, dvs. styckevis kan alternativa krav godtas. Det kan i utgångsläget förutses att de amerikanska specifikationerna i stor utsträckning bedöms vara tillfyllest för godkännande. Problem uppstår dock i den situationen det finns EG-krav som helt saknar amerikansk motsvarighet. Ett exempel på detta är EG:s relativt nyligen införda krav på fotgängarskydd. Rimligen innebär detta att fordonet inte når upp till den nödvändiga nivån ”alternativa krav”.

I fråga om begagnade fordon som är EG-typgodkända innebär förslaget ingen ändring – ett sådant fordon är föremål för fri rörlighet. För andra fordon innebär förslaget (oavsett varifrån fordonet kommer) en övergång från en undantagskatalog

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	57(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

(import för eget bruk) till en generell skyddsnivå som skall vara likvärdig med EG:s. I praktiken torde detta inte betyda någon egentlig skillnad för privatimporten, i vart fall inte när det gäller fordon från USA. En fördel för den enskilde är dock att den kvantitativa begränsningen i nuvarande regler slopas.

De problem som redan nu kan förutses beträffande nya fordon enligt ovan – med exemplet fotgängarskydd – kan dock på sikt göra sig gällande även i fråga om begagnade fordon, dvs. i den mån diskrepansen mellan amerikanska krav och EG:s krav skulle öka, uppstår också problem att överbrygga likvärdighetskravet.


Sammantaget är det dock verkets bedömning att privatimporten påverkas relativt marginellt men att den ökade flexibiliteten i systemet också kräver en större tydlighet från Vägverkets och Bilprovningens sida i att ange kravnivåerna. Den databas som diskuteras i avsnitt 5.9 skulle kunna vara ett kraftfullt instrument för att förbättra den enskildes möjlighet att förutse om ett fordon kan godkännas eller inte.

6.2 Den yrkesmässiga importen

Vägverkets modell innehåller ingen särskild reglering för den import som allmänt benämns sidoimport (yrkesmässig men inte genom generalagent). Detta betyder att sådan import kan ske enligt de generella spelreglerna, med möjlighet att utnyttja de alternativa krav och den likvärdiga skyddsnivå som redogörs för i förslaget. I jämförelse med den nuvarande ordningen – som inte tillåter undantag enligt import för eget bruk i en yrkesmässig verksamhet – ökar detta möjligheterna till sidoimport av fordon som inte är EG-harmoniserade. Det skall dock understrykas att effekten torde vara begränsad i fråga om nya fordon med de krav som ställs. I fråga om begagnade fordon kan man dock säga att förslaget öppnar för en yrkesmässig import i annan omfattning än i dag, även om import för eget bruk de facto används utanför det nuvarande regelverkets begränsning till privatimport.

6.3 Konkurrensfrågor

Den föreslagna modellen är konkurrensneutral i den meningen att inga särskilda tekniska regler – eller generella undantag från sådana regler – skall gälla. Ett fordon skall uppfylla kraven oavsett vem som importerar och oberoende av syftet (privat eller yrkesmässigt). Därmed undanröjs de problem som finns i dag beträffande den del av privatimporten som i själva verket är av yrkesmässig karaktär. Genom att utnyttja det utrymme som finns i fråga om nya fordon, och anpassa kraven för begagnade fordon till en likvärdighetsnivå enligt avsnitt 5.4, möjliggörs en import

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	58(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

från tredje land – i dagsläget företrädesvis från USA – som bedöms främja konkurrensen på området utan att kravet på säkerhet och miljö eftersätts.


6.4 Trafiksäkerhet och miljö

Genom att fastställa en möjlig alternativ skyddsnivå som i övergripande termer skall vara i paritet med den som gäller för EG-typgodkända fordon, tillgodoses enligt verkets mening flera intressen – EU:s övergripande mål för den inre marknaden, den EG-rättsliga aspekten, nationella trafiksäkerhets- och miljömål samt enskildas och företags önskemål att kunna köpa, importera och handla med fordon via andra kanaler än generalagenter. Det senare intresset kan måhända anses mindre tillgodosett än de övriga, men den avvägning verket gjort bottnar i mångt och mycket i Sveriges åtaganden gentemot EU.

6.5 Vägverket och Bilprovningen

Tydlighet i regelverk och tillämpning är grundläggande förutsättningar för den som, privat eller yrkesmässigt, avser att importera fordon. Det primära ansvaret åvilar Vägverket men även Bilprovningen har en viktig roll i arbetet med att uppnå ett kundvänligt system. Verket förutser en hel del arbete för att uppnå detta men är också övertygat att det kommer att betala sig i längden.

Beträffande i första hand nya fordon kommer förslaget att initiera ärenden om undantag i enskilda fall. Den nuvarande dispenshanteringen hos Vägverket är relativt omfattande. Någon ändring förutses inte.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	59(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diariumnummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

7 Tidplaner


Det nya ramdirektivet kommer att träda i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning och medlemsstaterna torde ha 18 månader på sig att införliva direktivet – dvs. de delar av direktivet som innebär ändringar i sak i förhållande till nuvarande direktiv. Bestämmelserna skall sedan tillämpas från och med dagen efter den sista dagen för införlivandet (18 månader + en dag).

Med de antaganden som kan göras i fråga om tidpunkten för beslut om direktivet, blir halvårsskiftet 2008 en trolig brytpunkt mellan det nuvarande och det kommande regelsystemet. Vid den tidpunkten skall således de nationella bestämmelserna vara i kraft.

Eftersom det kan förutses behov av vissa justeringar i fordonslagen bör en proposition kunna föreläggas riksdagen senast under början av våren 2008. Underlaget för det arbetet bör vara klart för remissbehandling senast under augusti 2007.

Parallellt med detta arbete måste en översyn av fordonsförordningen göras och det ankommer naturligtvis i första hand på Vägverket att revidera myndighetens föreskrifter. I vårt fall verkets föreskrifter torde behöva notifieras innan de beslutas. En remissutgåva bör helst vara klar under augusti 2007. Notifieringen bör inte göras senare än oktober/november 2007. Det är vid den tidpunkten viktigt att samspelet mellan förordningen och myndighetsföreskrifterna är klart eftersom föreskrifterna i princip inte kan ändras efter notifieringen.

Det framstår som en rimlig arbetshypotes att översynen av fordonslagen och förordningen sker i ett sammanhang och att arbetet med myndighetsföreskrifterna sker parallellt och i nära samarbete med den utredningen. Under gynnsamma omständigheter kan det då föreligga en färdig paketslösning med förslag som remitteras under juli/augusti 2007. Samtliga ändringar bör sedan kunna beslutas (av riksdagen, regeringen och Vägverket) under maj/juni 2008.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	60(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Bilaga 1

AB Svensk Bilprovning (ASB)

Det behövs en tydlighet i reglerna så att alla vet vad som gäller. De s.k. ”bastardlösningarna” måste bort, d.v.s tillfälliga arrangemang av belysning o.dyl. som tas bort efter genomförd registreringsbesiktning. Färg och funktion bör behållas, men ”inborring” av positionslykta i huvudstrålkastare kan nog diskuteras.

I fråga om den föreslagna databasen finns tveksamheter, bl.a. beträffande kostnader och att det bara är under en begränsad tid på året som Bilprovningen kan göra buller- och bromsprov. ASB är också tveksam till att administrera en sådan databas.

Import eget bruk, flyttsak och arv borde kopplas till ett ägarförbehåll, d.v.s. en begränsning för försäljning under exempelvis sex mån.


Det kommer krav på fotgängarskydd någon gång under 2007-2008 inom EU. Frågan som uppkom är om Sverige då kan tillåta import från t.ex. USA där detta inte tillgodoses?

Ursprungskontrollen i ny tappning ansågs kunna påverka importprojektet genom längre ledtider. Där föreslogs att alla fordon skulle ges ”tillfällig registrering”. När det gäller USA-fordon använder sig Bilprovningen ofta av den certifieringsskylt som sitter på fordonet för att se att de uppfyller FMVSS (amerikanska regler) men bara fram till årsmodell 1996. Varför inte acceptera skylten också på ”trucks”? Nya fordon från USA har en Title of origin som följer med fordonet tills det har registrerats.

Metallförbudet bör förtydligas och det svenska certifieringskravet för motorer bör tas bort.

BIL Sweden

Den viktigaste frågan är importen av lätta lastbilar och att det nationella typgodkännandet för dessa bilar behöver ett smidigare system. Dagens behandlingsprocess är för byråkratisk och det tar för lång tid för ett godkännande (från sex mån till två år). Konsekvenserna blir illojal konkurrens från sidoimportörer som kan sälja bilar tidigare än de etablerade importörerna. Problemet beror på resursbrist hos alla inblan-

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	61(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

dade parter; Vägverket, Bilprovningen och importörerna. Det kommer nya regler 2008/2009 som innebär att lätta lastbilar kan typgodkännas inom hela EU, men fram tills dess borde systemet gå att förenkla.

Vägverket har två projekt som påverkar/påverkas av import – ursprungskontroll och registreringsbesiktning.

Det är vanligt att krockade bilar repareras av icke auktoriserade verkstäder och sedan säljs vidare. Oftast med brister som t.ex. att airbag inte fungerar eller att balkar svetsats så felaktigt att de går sönder vid en krock (vissa balkkonstruktioner har material som inte får svetsas utan måste nitas/limmas). Ett sätt att komma åt detta är att vid ursprungskontrollen av fordonshandlingarna registrera om bilen varit med om en krock, i det fall det framgår av handlingarna. Bilsweden driver ett projekt som heter Säkra reparationer som syftar till att fordonen repareras på rätt sätt så att problemen vid en krock inte uppstår.


Förslaget med att skapa en databas med information om fordon som enstycksgodkänts innebär inga problem för generalagenterna. Totalt sett är Bilsweden inte emot en förenkling av importsystemet om konkurrensneutraliteten bibehålls.

American Car Club Sweden (ACCS)

Ursprungskontrollen enligt Vägverkets förslag (framställning till regeringen mars 2006) kan innebära att det tar lite tid innan en registreringsbesiktning kan göras. Ett argument för denna ändring är att handeln med stulna bilar ska minska. Det är inga problem med stulna bilar från USA eftersom den amerikanska tullen är väldigt noggrann och ser till att inga stulna bilar kommer ut. ACCS tyckte att det fungerade ganska bra i dag när det gäller att importera bilar från USA.

Att upprätta en databas där information om fordon och tester sparas är en bra idé. Det är svårt att få ett intyg från tillverkarna när de inte finns i Sverige, t.ex. amerikanska Ford.

När det gäller gränsen mellan nytt och begagnat bör ett fordon vara sex mån till ett år gammalt för att anses vara begagnat.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	62(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Bilimportörernas Riksförbund (BIRF)

BIRF:s intentioner med deras förslag är att förenkla förfarandet vid import och på det sättet bidra till ökad konkurrens.

Det finns tre delar i detta:

- Teknisk dokumentation: avgas, broms...
- Juridiskt: ursprungskontroll
- Ekonomiskt: tull, moms (spara 250 miljoner till Sv som annars går till andra EU-länder)

BIRF:s förslag bygger på tre byggstenar:

- Yrkesmässiga importörer (mycket skärpta krav)
- Förenklat förfarande vid import
- Register över godkända fordon (+delar)

En fråga som togs upp var om ”Eget bruk” behövs? Om så är så borde ägarförbehåll införas (6 mån alt 1 år).

En annan knäckfråga som togs upp var när ska ett fordon anses vara nytt respektive begagnat.

BIRF har lämnat ett förslag till Vägverket.


Harley-Davidson Club Sweden (H-DSC)

H-DSC förespråkar ”One-Stop-Shop” med endast originalhandling (regbevis) och ett antal identifieringspunkter (motornr, växellådsnr mm).

Angående den föreslagna nya ursprungskontroll anser H-DSC att det i dag inte är något bekymmer med stulna MC (enligt Larmtjänst).

Enligt H-DSC har en motorcykelägare anmält vägningsförfarandet till EU och menar att motorcyklarna inte ska vägas.

HD importören i Sverige har startat en HOG (Hardy Owner Group) där alla som köper en motorcykel automatiskt blir medlemmar.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	63(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfärdare
		Datum
		2006-10-16

Kungliga Automobilklubben (KAK)

För att det i framtiden ska finnas entusiastbilar behövs det öppenhet i begreppen. Risken är att bilar som i dag inte räknas dit försvinner och på det sättet aldrig blir entusiastbilar. Ingen vet vad som blir en entusiastbil om några år. Det är viktigt att genom import kunna "fylla på" med entusiastbilar. Värna om motorhobbyn. Skrot-premien är för hög för den tar bort många fina bilar.

KAK är inte intresserad av ett register för importörer för att de ska få lättare att registrera fordon. Framtiden innebär säkert att du skall kunna köpa en bil via internet oberoende av var i Europa du handlar och bor. Viktigast är att värna medlemmarnas rätt att köpa bil var de vill.

En databas med godkända fordon är bra.

Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (MCRF)

Honda kan inte skriva ut intyg till en registreringsbesiktning för en MC eftersom de inte har tillgång till data för de MC som de inte säljer. Detta innebär att kunder blir besvikna eftersom Bilprovningen hänvisar till generalagenten. Suget efter exempelvis "amerikanska" Gold Wing är stort (fler eluttag m.m.).


Momsfrågan är viktig eftersom den innebär att konkurrens inte sker på lika villkor.

Import för eget bruk är inget problem om den hanteras på ett seriöst sätt. Parallellimporten är dock ett problem när dessa "importörer" lockar med priser som grundar sig på att de inte betalar moms och skatt. En "importör" kan enkelt köpa "momsfria" MC av exempelvis tyska handlare.

Vad innebär det när nya europeiska avgasreningskrav börjar gälla för MC? Nu motsvarar i princip de amerikanska reglerna de europeiska.

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)

Begreppet tagen i bruk för sitt ändamål borde ses över. Kanske borde det finnas en regel om att gamla fordon (20-30 år) som är dokumenterade skulle kunna tas in med rätt årsmodell.


 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	64(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

MHRF har lämnat in följande skriftliga synpunkter. (Kursiv text är kompletterande muntlig information lämnad under möte med MHRF).

Allmänt

MHRF:s medlemmar är ideella klubbar och föreningar med motorhistorisk anknytning. MHRF har i detta sammanhang att företräda föreningarnas medlemmars intressen, d.v.s. privatpersoners möjligheter att utöva sin motorhistoriska hobby. De fordon som MHRF:s verksamhetsområde omfattar är 20 år eller äldre och kan förväntas icke användas i vardagstrafik, utan ägs och bevaras för sitt kultur- och teknikhistoriska värde. *Åldersgräns(-er) diskuteras, såväl nationellt som internationellt förekommer såväl 20, 25, 30 år rullande för skärskild status i olika avseenden. En enhetlig gräns är svår att åstadkomma, men ofta drar mot 30 år.*

- Det är viktigt med tydliga och enkla regler som är lätta att förstå, och motivera, för så väl fordonsentusiaster som tjänstemän. Det finns en stor efterfrågan på information om ”vad som gäller”. När väl nya och förhoppningsvis förenklade regler införts, bör man eftersträva en informationsbas, exv. hemsida och/eller tryckt material där information från alla inblandade myndigheter/organisationer kan samlas, med steg-för-steg instruktioner kring importproceduren.
- MHRF har inget mot lättnader av regeln 1 fordon/12 månader, men accepterar en fortsatt begränsning om det är nödvändigt för att definiera ”privatimport”.
- De befintliga reglerna om undantag från svenska föreskrifter för privatimporterade fordon synes i vissa fall trots allt ställa orimligt höga krav på ägaren, exv. färg på blinkersglas, byte av hastighetsmätargradering, krav om intyg på bromsar och ljudnivå. MHRF stöder idén med en nationell databas i vilken provningsresultat/intyg från olika modeller kan lagras, samt att de amerikanska kraven på säkerhetsnivåer accepteras. *Krav bör kunna motiveras med ”varför”, för acceptans från allmänheten. Då de svenska kraven rör fordon från 1969 och senare, med ytterligare krav införda år efter år under 1970- och -80-talen, ökar nu antalet fordon inom MHRF ”verksamhetsområde” som berörs.*
- MHRF vill i sammanhanget påpeka att import och registrering av historiska intressanta fordon måste kunna ske även från andra länder än USA och EU. Exv. Indien, Japan, Sydamerika, Sydafrika, och Östeuropa har eller har haft produktion av fordon som till en början inte anpassats till svenska krav, men som nu, eller i framtiden måste anses som historisk intressanta och i form av privatimporterade kunna accepteras som uttryck för ett fordonshistoriskt

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	65(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Diarienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
	Utfärdare	
	Datum	2006-10-16

intresse. Alltså kan endast acceptans av amerikanska federala krav för fordon XX år eller äldre anses som tillräckligt.


- MHRF ser en risk med ett regelverk som kräver dispenser från Vägverket i ett flertal enskilda fall. Dispensansökningar riskera att bedömas subjektivt och utgången av ärenden kan vara beroende av vilka individer som på Vägverket har utfärdat dispenserna. *Förfarandet tar också upp onödiga resurser. VV eftersträvar redan nu föreskrifter som inte ger behov av flera och återkommande dispensärenden i samma frågor. Allmänheten har heller ingen möjlighet att känna till "vad som gäller"*
- I utlandet amatörbyggd, ombyggda eller ändrade fordons situation behöver belysas. Efter registrering bör det framgå i CBR och reg.bevis om fordon är amatörbyggt, ombyggt eller ändrat men dessa förhållanden bör inte hindra från import och registrering. SFRO och MHRF kan eventuellt vara behjälpliga i de fall kompetens saknas hos ASB, VV eller annorstädes, och en fungerande praxis i så fall utarbetas.
- *"Tagen-i-bruk" måste belysas. Fordon som är tillverkade för 20 år sedan eller mer, måste accepteras trots att bevis om tidigare registrering eller annat ibruktagande inte kan visas. Fordon kan vara renoverade, ha "fallit ur" ett utländskt register, eller helt enkelt ställts direkt på museum och aldrig tidigare använts. Om tveksamhet om tillverkningsår råder, kan MHRF kanske bistå med utredning/intyg.*

Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC) och Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO)

SMC förde fram att det finns två områden som borde ses över. Dels begreppet "tagen i bruk" som i dag många gånger innebär att fordon registreras en dag för att kunna importeras under detta begrepp, dels att USA-importen tas upp och importen från andra länder glöms bort.

Är det nödvändigt att väga motorcyklar vid registreringsbesiktningen?

Importen av ombyggda fordon kommer att öka med ökat tryck på SFRO och Vägverket.

 Vägverket Samhälle och trafik Fordonsteknik	Dokumenttyp	Sida
	Rapport	66(66)
	Projektnamn inklusive eventuellt objekt- eller projektnummer	Darienummer
	Import av fordon – redovisning av regeringsuppdrag	2006:6459
		Utfardare
		Datum
		2006-10-16

Det ska vara enkelt att importera fordon men minst lika viktigt är att du ska få samma besked när du vänder dig till myndigheter. I dag händer det ofta att du får olika besked från t.ex. Bilprovning och Vägverket.