

Promemoria

Jordbruks- och skogsbruksfordon – godkännande och
marknadskontroll

Näringsdepartementet

Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	5
2	Författningsförslag	6
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	6
2.2	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	7
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	9
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	11
2.5	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	14
2.6	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	17
2.7	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner	21
2.8	Förslag till förordning om ändring vägmärkesförordningen (2007:90)	24
2.9	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	26
3	Bakgrund	33
4	Gällande rätt	33
4.1	Fordonsbeteckningar	33
4.2	Godkännande av fordon	35
4.2.1	Typgodkännande av traktorer	36
4.2.2	Anmälan av tekniska tjänster	37
4.2.3	Registrering av fordon	37
4.3	Marknadskontroll	39
4.4	Annan närliggande tillsyn av fordonsområdet	40
4.4.1	Tillsyn enligt fordonslagen	40
4.4.2	Tillsyn över produktsäkerhet	40
4.4.3	Sanktioner	41
4.5	Behörighet att köra traktor	41
4.6	Trafikregler m.m.	44
4.6.1	Bakgrund	44
4.6.2	Generella bestämmelser	45
4.6.3	Trafikregler för traktorer på väg och i terräng	45
4.6.4	Bemyndiganden	45
4.7	Yrkesmässig trafik	46
4.7.1	Tillstånd till yrkesmässig trafik	46
4.7.2	Kör- och vilotider	48
4.7.3	Överlastavgift	49

4.8	Beskattning av traktorer	50
4.9	Något om behöriga myndigheter	51
5	Den nya ramförordningen nr 167	52
5.1	Ny fordonskategori	52
5.2	Godkännandemyndighet	53
5.3	Marknadstillsynsmyndighet	53
5.4	Tekniska tjänster	54
5.5	Sanktioner	54
6	Internationell jämförelse	55
6.1	Behörighet att köra traktor i några andra länder	55
6.1.1	Danmark	55
6.1.2	Finland	55
6.1.3	Norge	55
6.1.4	Belgien	56
6.1.5	Bulgarien	56
6.1.6	Kroatien	56
6.1.7	Storbritannien	56
6.1.8	Tyskland	57
6.1.9	Österrike	57
6.1.10	Luxemburg	57
6.1.11	Malta	57
6.1.12	Lettland	57
7	Överväganden och förslag	58
7.1	Allmänt om verkställande av ramförordningen nr 167	58
7.2	Nya fordonsbeteckningar	59
7.3	Registrering av släp dragna av traktorer	60
7.4	Godkännandemyndighet	60
7.5	Marknadskontrollmyndighet	61
7.6	Sanktioner	62
7.7	Behörighetskrav för att köra traktor b	63
7.8	Trafikregler för traktor b	64
7.9	Yrkesmässig trafik	69
7.10	Kör- och vilotider	70
7.11	Överlastavgifter	70
7.12	Beskattning av traktorer	72
7.13	Övriga författningsändringar	72
8	Ikraftträdandebestämmelser	73
9	Konsekvenser	73
9.1	Allmänt	73
9.2	Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter	74
9.2.1	Transportstyrelsen	74
9.2.2	Polismyndigheten	74
9.2.3	Domstolsväsendet	75
9.3	Ekonomiska konsekvenser för kommuner och länsstyrelser	75
9.4	Ekonomiska konsekvenser för företag	75
9.5	Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner	76

9.6	Konsekvenser för trafiksäkerheten	76
9.7	Konsekvenser för miljön	77
10	Författningskommentar	78
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift	78
10.2	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	78
10.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	79
10.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	79
10.5	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	79
10.6	Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	80
10.7	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner	81
10.8	Förslaget till förordning om ändring vägmärkesförordningen (2007:90)	82
10.9	Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	82
10.10	Övriga författningsändringar	83

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag på de författningar som behövs för att genomföra Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon¹.

Det gällande 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 har omarbetats och ersatts av Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon. Genom förordningen upphävs ramedirektivet 2003/37/EG.

I promemorian föreslås ändringar i

- lagen (1972:435) om överlastavgift
- körkortslagen (1998:488)
- lagen (2001:558) om vägtrafikregister
- lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
- fordonslagen (2002:574)
- trafikförordningen (1998:1276)
- förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner
- vägmärkesförordning (2007:90), och
- fordonsförordningen (2009:211)

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016, utom i fråga om ändringarna i vägmärkesförordningen (2007:90) som föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

¹ EUT L 60, 2.3.2013, s. 1, Celex 32013R0167.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Överlastavgift tas ut enligt denna lag om

1. en lastbil, som inte är en EG-mobilkran,
2. en buss,
3. en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller
4. en släpvagn, som dras av en bil, en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, *eller* av ett motorredskap klass I
4. en släpvagn, som dras av en bil, en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, av ett motorredskap klass I *eller av en traktor b*

framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Med väg avses allmän väg, gata eller annan allmän plats.

Högsta för fordonet tillåtna axeltryck, boggitryck och trippelaxeltryck bestäms med ledning av uppgiften i det senaste registreringsbeviset om den garanterade axelbelastningen.

Denna lag gäller inte i fråga om ett fordon som är registrerat i militära fordonregistret, används hos Försvarmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

¹ Senaste lydelse 2009:1349.

2.2 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Häri genom föreskrivs att 2 kap. 1, 2 och 5 §§ körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagna lydelse

2 kap.

1 §¹

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

Personbil, lastbil, buss, motorcykel och moped klass I, får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

2 §

Traktor med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Traktor a med gummihjul och motorredskap klass II får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort med behörigheten B.

Nuvarande lydelse

5 §²

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
A	två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2012:876.

- B 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
 2. terrängvagn
 3. motorredskap klass I
 4. trehjulig motorcykel
 5. fyrehjulig motorcykel
- BE bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

Föreslagen lydelse

5 §

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
A	två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt
B	1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. 2. trehjulig motorcykel 3. fyrehjulig motorcykel
BE	bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 12 och 13 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

12 §¹

Följande fordon *skall* med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas.

Följande fordon *ska* med de undantag som anges i 13–16 och 18 §§ vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas.

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.

2. Motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts,

b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) på en väg som inte är enskild.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer *klass I*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer *skatteklass I*, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

13 §²

Bestämmelserna i 12 § gäller inte i fråga om

1. fordon som används uteslutande inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en traktor *klass II*,

2. släpvagnar som dras av traktorer, motorredskap klass II eller sådana tunga terrängvagnar som är konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen, om fordonen i det enskilda fallet används endast på motsvarande sätt som en traktor *skatteklass II*,

3. fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) för

¹ Senaste lydelse 2006:239.

² Senaste lydelse 2010:95.

registreringsbesiktning eller, i fråga om fordon som har förts in i Sverige för testkörning enligt 23 § första stycket 4, för kontrollbesiktning, eller fordon som brukas kortaste lämpliga väg till eller från ett provningsorgan för provning inför ett enskilt godkännande,

4. fordon som provkörs vid besiktning eller inspektion av polisman eller sådan besiktningstekniker, bilinspektör eller tekniker som avses i fordonslagen i den utsträckning som behövs för att förrättningen ska kunna genomföras,

5. fordon som provkörs vid provning inför ett enskilt godkännande i den utsträckning som behövs för att provningen ska kunna genomföras,

6. fordon som provkörs av den som Trafikverket särskilt förordnat att utföra haveriundersökning eller av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utöva tillsyn enligt produktsäkerhetslagen (2004:451) eller att handlägga ett ärende,

7. ombyggda eller amatörbyggda fordon som provkörs inför en registreringsbesiktning av den som Transportstyrelsen särskilt förordnat att utföra sådan provkörning, eller

8. fordon som brukas med stöd av saluvagnslicens enligt 18 §.

I fall som avses i första stycket 3 ska handlingar som visar avtalad tid hos besiktningsorganet eller provningsorganet medföras och på tillsägelse visas upp för en polisman eller en bilinspektör.

Finner polisman anledning att anta att fordon som han anträffar i trafik inte är i föreskrivet skick tillämpas första stycket 4 på motsvarande sätt.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs att 2 och 2 a §§ lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Beteckning	2 § ¹ Betydelse
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap <i>och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet</i> . En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
Traktor <i>klass I</i>	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I
Traktor <i>klass II</i>	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

¹ Senaste lydelse 2012:875.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. <i>Traktorer delas in i traktor a och traktor b.</i>
<i>Traktor a</i>	<i>En traktor som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.</i>
<i>Traktor b</i>	<i>En traktor som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen.</i>
Traktor skatteklass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.
Traktor skatteklass II	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 a §²

Oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en *EG-rättsakt* höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

Oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en *EU-rättsakt* höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.
 2. En klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon som traktor klass I eller klass II gäller fortfarande.

² Senaste lydelse 2009:226.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,
2. kontroll av fordons last,
3. kontroll av färdskrivare och taxameter och kontroll av användningen av dessa, samt
4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns därutöver bestämmelser som kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

2 kap.

2 §¹

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

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

Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en

¹ Senaste lydelse 2011:324.

tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande).

Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i avgasreningsslagen (2011:318).

4 a §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en tillverkare av fordon ska förse en tillverkare av komponenter eller separata tekniska enheter med alla uppgifter som krävs för att denne ska kunna få

1. ett *EG-typgodkännande* för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller 1. ett typgodkännande *i enlighet med EU-rättsakter på området* för sina komponenter eller separata tekniska enheter, eller

2. tillstånd att sälja fordonsdelar eller fordonsutrustning som annars är förbjudna att sälja.

Information som inte är allmänt tillgänglig behöver dock inte lämnas ut om inte mottagaren av informationen förbinder sig att hålla denna konfidentiell.

5 kap.

8 §³

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning samt i fråga om de kontrollformer som avses i denna lag meddela ytterligare föreskrifter om

1. kontrollens omfattning och besiktningens organens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktningstekniker, samt
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

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

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

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

² Senaste lydelse 2009:224.

³ Senaste lydelse 2010:39.

rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 godkännande och marktillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §, *samt om*

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *samt om*

7. avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marktillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

2.6 Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 70 och 71 §§ samt 4 kap. 9 och 20 §§ trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

70 §

Vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I *skall* helljus användas, när förarens synfält med hänsyn till fordonets hastighet annars inte är tillräckligt för att fordonet *skall* kunna föras säkert.

Vid färd på väg med bil, *traktor b*, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I *ska* helljus användas, när förarens synfält med hänsyn till fordonets hastighet annars inte är tillräckligt för att fordonet *ska* kunna föras säkert.

Helljus får inte användas

1. på sträcka där vägen är tillfredsställande belyst,
2. på sådant avstånd från ett mötande fordon att dess förare kan bländas,
3. vid möte med ett spårbundet trafikmedel eller ett fartyg som förs längs vägen, om risk för bländning kan uppstå, eller
4. på ringa avstånd bakom ett annat fordon.

71 §

Vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I får i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter föranleder att halvljuset behöver vara tänt.

Vid färd på väg med bil, *traktor b*, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I får i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter föranleder att halvljuset behöver vara tänt.

I dimma och vid kraftig nederbörd får dimljus användas i stället för halvljus.

Sådant ljus som avses i första stycket, dimljus eller halvljus får inte användas samtidigt. Förbudet gäller inte vid färd med motorcykel under dagsljus.

4 kap.

9 §¹

Den som färdas med motorcykel eller moped *skall* använda skyddshjälm. Den som färdas med motorcykel, moped eller traktor *b utan karosseri ska* använda skyddshjälm.

Skyddshjälm behöver inte användas

1. av passagerare som inte fyllt sju år och som använder annat lämpligt huvudskydd,
2. när fordonet inte är i rörelse,
3. vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller liknande område,
4. på en moped som framförs med avstängd motor, eller
5. i en tre- eller fyrehjulig motorcykel med karosseri eller i en tre- eller fyrehjulig moped med karosseri om bilbälte används.

Föraren *skall* se till att passagerare som är under femton år använder skyddshjälm eller annat huvudskydd i enlighet med bestämmelserna i första och andra styckena.

Föraren *ska* se till att passagerare som är under femton år använder skyddshjälm eller annat huvudskydd i enlighet med bestämmelserna i första och andra styckena.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ytterligare undantag från kravet att använda skyddshjälm.

20 §²

Vid färd på väg får tung buss inte föras med högre hastighet än 90 kilometer i timmen. Tung buss får dock föras med 100 kilometer i timmen om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte. Tung lastbil får inte föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen. På motorvägar eller motortrafikleder får tung lastbil dock föras med 90 kilometer i timmen. Tung terrängvagn och motorredskap klass I får inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Vid färd på väg får tung buss inte föras med högre hastighet än 90 kilometer i timmen. Tung buss får dock föras med 100 kilometer i timmen om samtliga som färdas i bussen och som är äldre än tre år har tillgång till en plats försedd med bilbälte. Tung lastbil får inte föras med högre hastighet än 80 kilometer i timmen. På motorvägar eller motortrafikleder får tung lastbil dock föras med 90 kilometer i timmen. Tung terrängvagn, motorredskap klass I och traktor *b* får inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Om det till ett motorfordon, ett motorredskap klass I eller en tung terrängvagn har kopplats ytterligare fordon, får fordonen på väg inte föras med högre hastighet än som anges nedan.

¹ Senaste lydelse 2001:753.

² Senaste lydelse 2013:819.

Fordon	Förutsättningar	Hastighet kilometer i timmen
1. Motorfordon med en släpvagn	<p>a. Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms,</p> <p>b. släpvagnen har oledad dragstång och en totalvikt som inte överstiger 3,5 ton och är försedd med påskjutsbroms,</p> <p>c. släpvagnen har en totalvikt eller, när släpvagnen inte är lastad, en tjänstevikt som inte överstiger motorfordonets halva tjänstevikt, dock högst 750 kilogram, eller</p> <p>d. släpvagnen är kopplad till en motorcykel</p>	80
2. Bil med två släpvagnar	Släpvagnarna är utrustade med låsningsfria bromsar och utgörs av en dolly med tillkopplad påhängsvagn där dollyns vändskiva är vridbart lagrad kring en vertikal axel genom kopplingspunkten	80
3. Motorfordon med en släpvagn vilka är förbundna genom den gemensamma lasten	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorfordonets färdbroms och fordonen är särskilt inrättade för ändamålet samt godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för fordonståget	50
4. Motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn	Släpvagnen är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färdbroms	50
5. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med en släpvagn i andra fall än 1, 3 eller 4	Släpvagnen har en bruttovikt som inte överstiger dragfordonets bruttovikt	40

6. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med två släpvagnar i annat fall än 2

Släpvagnarna är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från dragfordonets färbroms

40

7. Bil, motorredskap klass I eller tung terrängvagn som drar ett fordon på minst fyra hjul, vars ena ände är upplyft genom en fast upphängningsanordning på dragfordonet eller en särskild bogseringsanordning så att minst ett av det dragna fordonets övriga hjulpar rullar på vägen

Fordonet är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av skadade fordon

40

8. Motorfordon, motorredskap klass I eller tung terrängvagn med ett eller flera fordon i andra fall än 1–7

30

Bil med dolly till vilken kopplats påhängsvagn får framföras med högst 80 kilometer i timmen även om kraven i andra stycket 2 inte är uppfyllda, om dollyn och påhängsvagnen registrerats och tagits i bruk före den 1 januari 1999, ingår i ett fordonståg som är högst 24,0 meter långt och är försedda med effektiva bromsar som kan manövreras från bilens färbroms.

Bestämmelserna i första, andra och tredje styckena gäller dock inte i den mån lägre hastighet är föreskriven för vägen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen samt att ett motorredskap klass I får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om att en bil med två släpvagnar även i andra fall än som anges i andra stycket 2 får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen samt att ett motorredskap klass I *och en traktor b* får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2016.

2.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

Härigenom föreskrivs att 2, 3 a och 7 §§ och bilaga 2 till förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

I denna förordning avses med

hjälpmotor: motor installerad i eller på ett motorfordon, men som inte har att göra med framdrivningen av fordonet,

lokomotiv: självgående rälsfordon avsett att flytta eller driva vagnar utformade för att transportera gods, passagerare eller annan utrustning, *mobil maskin som inte är avsedd att användas för transporter på väg*: en mobil maskin, en transportabel industriell utrustning eller ett mobilt fordon med eller utan karosseri som drivs utan hjälp av en förbränningsmotor enligt avsnitt 1.1 i bilaga 1 till denna förordning,

motorvagn: självgående rälsfordon särskilt avsett för transport av passagerare eller gods,

traktor: traktor enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2010/62/EU, och

traktor: traktor enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2010/62/EU, eller enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marktillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, och

utbytesmotor: nybyggd motor avsedd att ersätta en motor i en maskin, tillhandahållen endast för detta ändamål, och som uppfyller de gränsvärden som den motor den ersätter skulle uppfylla när den ursprungligen sattes på marknaden.

¹ Senaste lydelse 2013:501.

3 a §²

För att en traktor eller en motor till en traktor *skall* få tas i bruk för första gången *skall* motorn uppfylla kraven i bilaga 1 och omfattas av ett giltigt EG-typgodkännande som tillåter användning i fordonet.

Vad som sägs i första stycket gäller inte motorer som *skall* användas för militära ändamål och motorer som monteras i traktortyper ämnade för export till tredje land eller motorer som *skall* ersätta motorer i traktorer som är tagna i bruk.

För att en traktor eller en motor till en traktor *ska* få tas i bruk för första gången *ska* motorn uppfylla kraven i bilaga 1 och omfattas av ett giltigt typgodkännande *i enlighet med EU-rättsakter på området* som tillåter användning i fordonet.

Vad som sägs i första stycket gäller inte motorer som *ska* användas för militära ändamål och motorer som monteras i traktortyper ämnade för export till tredje land eller motorer som *ska* ersätta motorer i traktorer som är tagna i bruk.

7 §³

Sådana mobila maskiner och traktorer som avses i 3 § första stycket och 3 a § första stycket och som omfattas av krav på EG-typgodkännande kan av tillverkaren delas in i miljöklasser i enlighet med bilaga 2.

Sådana mobila maskiner och traktorer som avses i 3 § första stycket och 3 a § första stycket och som omfattas av krav på EG-typgodkännande *eller typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* kan av tillverkaren delas in i miljöklasser i enlighet med bilaga 2.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2016.

Nuvarande lydelse

Bilaga 2⁴

Indelning i miljöklasser enligt 7 § förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

1 Föroreningar i avgaser

Miljöklass 2

Maskiner och traktorer som uppfyller kraven i steg II bilaga 1 avsnitt 1.2 till denna förordning och omfattas av ett EG-typgodkännande. Traktorer och maskiner med motoreffekten

² Senaste lydelse 2000:761.

³ Senaste lydelse 2000:761.

⁴ Senaste lydelse 2000:761.

Miljöklass 3

$18 \leq P < 37$ skall dock hänföras till miljöklass 3.

Maskiner och traktorer som uppfyller kraven i steg I bilaga 1 avsnitt 1.2 till denna förordning och omfattas av ett EG-typgodkännande samt traktorer och maskiner med motoreffekten $18 \leq P < 37$.

Föreslagen lydelse

Bilaga 2

Indelning i miljöklasser enligt 7 § förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

1 Föreningar i avgaser

Miljöklass 2

Maskiner och traktorer som uppfyller kraven i steg II bilaga 1 avsnitt 1.2 till denna förordning och omfattas av ett EG-typgodkännande *eller typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området.* Traktorer och maskiner med motoreffekten $18 \leq P < 37$ ska dock hänföras till miljöklass 3.

Miljöklass 3

Maskiner och traktorer som uppfyller kraven i steg I bilaga 1 avsnitt 1.2 till denna förordning och omfattas av ett EG-typgodkännande *eller typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* samt traktorer och maskiner med motoreffekten $18 \leq P < 37$.


2.8 Förslag till förordning om ändring vägmärkesförordningen (2007:90)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 8 och 28 §§ vägmärkesförordningen (2007:90) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 kap.
8 §¹


Förbudsmärken är följande.

Märke	Närmare föreskrifter
C8 Förbud mot trafik med <i>traktor</i> och motorredskap klass II	Avser förbudet även trafik med motorredskap klass I anges det på en tilläggstavla
	

Föreslagen lydelse

2 kap.
8 §

Förbudsmärken är följande.

Märke	Närmare föreskrifter
C8 Förbud mot trafik med <i>traktor a</i> och motorredskap klass II	Avser förbudet även trafik med <i>traktor b</i> eller motorredskap klass I anges det på en tilläggstavla
	

¹ Senaste lydelse 2011:1221.

Nuvarande lydelse

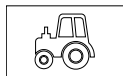
28 §²

Följande symboler används på lokaliseringsmärken eller tilläggstavlor för att ange ett visst fordonsslag, en viss trafikantgrupp eller viss verksamhet.

Symbol

Betydelse

S6 Traktor och motorredskap
klass II



Föreslagen lydelse

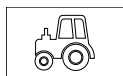
28 §

Följande symboler används på lokaliseringsmärken eller tilläggstavlor för att ange ett visst fordonsslag, en viss trafikantgrupp eller viss verksamhet.

Symbol

Betydelse

S6 Traktor a och motorredskap
klass II



Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2017.

² Senaste lydelse 2012:300.

2.9 Förslag till förordning om ändring i fordonförordningen (2009:211)

Härigenom föreskrivs i fråga om fordonförordningen (2009:211) dels att 3 kap. 23 § ska upphöra att gälla, dels att 1 kap. 8 §, 3 kap. 1, 2, 8, 13, 14, 16, 18, 19, 30 och 33 §§ samt 8 kap. 16 § ska ha följande lydelse, dels att det i förordningen ska införas två nya paragrafer, 1 kap. 9 och 10 §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

8 §

Godkännandemyndighet enligt fordonslagen (2002:574) och enligt denna förordning är Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen är godkännandemyndighet enligt fordonslagen (2002:574), enligt denna förordning, och enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

9 § Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet enligt förordning (EU) nr 167/2013.

10 § Transportstyrelsen är marknadskontrollmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll när det gäller fordon som inte är lekfordon.

Transportstyrelsen ska utöver vad som följer av förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn tillämpa förordning (EG) nr 765/2008 genom att

1. inrätta lämpliga förfaranden enligt artikel 18.2,

2. utföra de uppgifter som följer av artiklarna 20–22 och 23.2, och

3. samarbeta med andra enligt artikel 24.4.

Transportstyrelsen får vidare förstöra eller på annat sätt göra fordon som inte är lekfordon obrukbara enligt artikel 29.4 samma förordning.

3 kap.

1 §

Ett typgodkännande innebär att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet godkänns i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Av 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) framgår att typgodkännande kan ske i enlighet med *EG-direktiv* på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

Av 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) framgår att typgodkännande kan ske i enlighet med *EU-rättsakter* på området (EG-typgodkännande och *EU-typgodkännande*), i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.

2 §

Förfarandet med *EG-typgodkännande* tillämpas för

Förfarandet med *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* tillämpas för

1. EG-motorfordon och släpvagnar till sådana fordon,
2. mopeder och motorcyklar,
3. jordbruks- och skogsbrukstraktorer, samt
4. system, komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon som anges i 1–3.

8 §

EG- och ECE-typgodkännande meddelas på grundval av provning som har utförts av en teknisk tjänst.

Typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området och *ECE-typgodkännande* meddelas på grundval av provning som har utförts av en teknisk tjänst.

13 §¹

Ett *EG-typgodkännande* får meddelas för jordbruks- och skogsbrukstraktorer samt för

Ett *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* får meddelas för jordbruks- och

¹ Senaste lydelse 2010:791.

system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana traktorer trots att de inte uppfyller de tillämpliga tekniska kraven, under förutsättning att Europeiska kommissionen har lämnat tillstånd till det. En ansökan om sådant tillstånd görs av godkännandemyndigheten.

I avvaktan på kommissionens tillstånd får ett tillfälligt *EG-typgodkännande* meddelas. Om ett tillfälligt godkännande meddelas ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål underrätta kommissionen samt godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om kommissionen avslår en ansökan enligt första stycket, upphör det tillfälliga *EG-typgodkännandet* att gälla efter sex månader från det att kommissionen fattade sitt beslut. Godkännandemyndigheten ska omedelbart underrätta tillverkaren om kommissionens beslut och om följderna av detta.

skogsbrukstraktorer samt för system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana traktorer trots att de inte uppfyller de tillämpliga tekniska kraven, under förutsättning att Europeiska kommissionen har lämnat tillstånd till det. En ansökan om sådant tillstånd görs av godkännandemyndigheten.

I avvaktan på kommissionens tillstånd får ett tillfälligt *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* meddelas. Om ett tillfälligt godkännande meddelas ska godkännandemyndigheten utan dröjsmål underrätta kommissionen samt godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Om kommissionen avslår en ansökan enligt första stycket, upphör det tillfälliga *typgodkännandet* att gälla efter sex månader från det att kommissionen fattade sitt beslut. Godkännandemyndigheten ska omedelbart underrätta tillverkaren om kommissionens beslut och om följderna av detta.

14 §

Utöver vad som anges i 13 § får godkännandemyndigheten i fråga om *EG-typgodkännande* av jordbruks- och skogsbrukstraktorer i ett enskilt fall besluta om undantag från ett eller flera de föreskrivna kraven för fordon som tillverkas i små serier.

Utöver vad som anges i 13 § får godkännandemyndigheten i fråga om *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* av jordbruks- och skogsbrukstraktorer i ett enskilt fall besluta om undantag från ett eller flera av de föreskrivna kraven för fordon som tillverkas i små serier.

16 §

Även om de tillämpliga tekniska kraven är uppfyllda får ett nationellt typgodkännande *eller* ett *EG- eller ECE-typgodkännande* av EG-motorfordon, släpvagnar till EG-motorfordon eller jordbruks- och skogsbrukstraktorer, eller av

Även om de tillämpliga tekniska kraven är uppfyllda får ett nationellt typgodkännande, ett *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* eller ett *ECE-typgodkännande* av EG-motorfordon, släpvagnar till EG-

system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon inte meddelas, om fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, miljön, eller folkhälsan.

motorfordon eller jordbruks- och skogsbrukstraktorer, eller av system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon inte meddelas, om fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, miljön, eller folkhälsan.

18 §

Om en ansökan om typgodkännande beviljas eller avslås eller om ett typgodkännande återkallas ska godkännandemyndigheten utfärda ett typgodkännandeintyg. Om en ansökan beviljas ska de begränsningar och krav som typgodkännandet har förenats med anges i intyget.

Av typgodkännandeintyget ska det framgå om det är fråga om ett *EG-typgodkännande*, ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande. Om ett tillfälligt *EG-typgodkännande* har meddelats med stöd av 12 eller 13 § ska även detta anges i intyget. Detsamma gäller om godkännandemyndigheten har beslutat om undantag med stöd av 14 §.

Av typgodkännandeintyget ska det framgå om det är fråga om ett *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området*, ECE-typgodkännande eller nationellt typgodkännande. Om ett tillfälligt *typgodkännande* har meddelats med stöd av 12 eller 13 § ska även detta anges i intyget. Detsamma gäller om godkännandemyndigheten har beslutat om undantag med stöd av 14 §.

19 §²

I fråga om *EG-typgodkännande* av fordon ska godkännandemyndigheten lämna en kopia av typgodkännandeintyget för varje fordonstyp till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Om en ansökan om *EG-typgodkännande* avslås med stöd av 16 eller 17 § ska godkännandemyndigheten, utöver vad som anges i första stycket, underrätta

I fråga om *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* av fordon ska godkännandemyndigheten lämna en kopia av typgodkännandeintyget för varje fordonstyp till var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Om en ansökan om *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* avslås med stöd av 16 eller 17 § ska godkännandemyndigheten, utöver vad som anges i första stycket,

² Senaste lydelse 2010:791.

godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom EES samt Europeiska gemenskapernas kommission om beslutet och om skälen för detta.

underrätta godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom EES samt Europeiska gemenskapernas kommission om beslutet och om skälen för detta.

30 §

Godkännandemyndigheten ska underrätta var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ett *EG-typgodkännande* upphör att gälla.

Godkännandemyndigheten ska underrätta var och en av godkännandemyndigheterna i de andra staterna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet om ett *typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* upphör att gälla.

33 §³

Följande typgodkännanden som har meddelats av en godkännandemyndighet i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är giltiga i Sverige i samma utsträckning som om godkännandet hade meddelats här.

1. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

2. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av rådets direktiv 74/150/EEG av den 4 mars 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer med hjul, upphävt genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG.

3. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU2.

4. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- och skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

5. EG-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata

³ Senaste lydelse 2013:785.

tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, senast ändrat genom rådets direktiv 2013/15/EU.

6. EU-typgodkännanden som har meddelats med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

6. ECE-typgodkännanden.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte tillfälliga *EG-typgodkännanden* som har meddelats i avvaktan på tillstånd från Europeiska kommissionen att få meddela *EG-typgodkännande* med utnyttjande av teknik eller principer som är oförenliga med bestämmelserna i en eller flera rättsakter.

7. ECE-typgodkännanden.

Bestämmelserna i första stycket gäller inte tillfälliga *typgodkännanden* som har meddelats i avvaktan på tillstånd från Europeiska kommissionen att få meddela *ett typgodkännande i enlighet med EU-rättsakter på området* med utnyttjande av teknik eller principer som är oförenliga med bestämmelserna i en eller flera rättsakter.

Bestämmelserna i första stycket 1 och 4 gäller inte EG-typgodkännanden som avser fordon som tillverkas i små serier.

8 kap.

16 §⁴

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter

1. om fordons beskaffenhet och utrustning,
2. om omfattningen av den kontroll som avses i denna förordning,
3. om omfattningen av den kontroll av polisman som avses i 2 kap. 11 § fordonslagen (2002:574),
4. om den tekniska kompetensen och utrustningen samt kvalitetssäkringen hos besiktningsorgan och provningsorgan enligt fordonslagen samt sådana verkstäder som anges i 6 kap. 17 §,
5. om certifiering av en besiktningsstekniker och den utbildning och kompetens som krävs för sådan certifiering,
6. om erkännande av utbildning och yrkesverksamhet i enlighet med 3 e § tredje stycket,
7. om tekniska tjänster,
8. om tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen, denna förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av denna förordning,
9. om tillverkares tillhandahållande av information,
10. om skyldighet för besiktningsorgan att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för fullgörande av tillsyn enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen,

⁴ Senaste lydelse 2010:1616.

11. om avgifter för tillsyn enligt 5 kap. 3 a–c §§ fordonslagen och ärendehandläggning enligt den lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

12. om besiktningsorganens förande av protokoll och dokumentationsskyldighet i fråga om fordonsbesiktning,

13. om sådan underrättelseskyldighet för besiktningsorgan som avses i 4 kap. 5 § fordonslagen,

14. som i övrigt behövs för verkställigheten av fordonslagen och av denna förordning.

14. om avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon,

15. som i övrigt behövs för verkställigheten av fordonslagen, av denna förordning och av förordningen (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

Transportstyrelsen får vidare meddela föreskrifter om att

1. vissa fordonsdelar eller fordonstillbehör får tas i bruk, saluföras eller användas endast om de är märkta enligt styrelsens föreskrifter eller är av en typ som har godkänts av styrelsen eller någon annan myndighet,

2. förfarandet med nationellt typgodkännande under en övergångsperiod får tillämpas även för andra fordon än sådana som anges i 3 kap. 4 §, och

3. tekniska tjänster får vara etablerade i något land utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2016.

3 Bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr. 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, utfärdades den 5 februari 2013. Förordningen trädde i kraft den 22 mars 2013.

Förordningen kräver inget införlivande i nationell lagstiftning utan gäller direkt enligt sin lydelse och ska tillämpas av domstolar och myndigheter i sin EU-rättsliga form. Sverige kan inte ha författningar som strider mot EU:s regler och i den utsträckning nationell lag och EU-förordningen står mot varandra ska principen om EU-rättens företräde gälla. Förordningen kan dock i praktiken inte börja tillämpas förrän den kompletteras med genomförandeförordningar innehållande tekniska krav och krav på utformning av intyg om överensstämmelse. Förordningen kommer att kompletteras under perioden fram till den 1 januari 2016.

Genom förordningen tillkommer en traktor som till sin konstruktiva hastighet i nationell lagstiftning i dag skulle betraktas som lastbil eller motorcykel beroende på fordonsutformning och vikt. Vid en inledande analys har det konstaterats att den nya ramförordningen nr 167 för med sig nya risker i trafiken med nuvarande nationella lagstiftning. Ett flertal svenska bestämmelser måste därför ändras och/eller kompletteras.

4 Gällande rätt

4.1 Fordonsbeteckningar

I 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner finns olika beteckningar med angivna betydelser. Beteckningarna är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Trafikförordningen (1998:1276), körkortslagen (1998:488), fordonslagen (2002:574), lagen (2001:558) om vägtrafikregister – liksom andra författningar på vägtrafikområdet – hänvisar till lagen om vägtrafikdefinitioner. I dessa författningar anges att de beteckningar som används i respektive författning har samma betydelse som i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Av 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår följande beteckningar

Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte ett sådant eldrivet fordon som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
--------------------	--

Motorfordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat
-------------	---

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.
Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
Traktor klass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.
Traktor klass II	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

I regeringens prop. 2001/02:130 Fordonslag, m.m. anförde regeringen att en utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet var att de svenska definitionerna så långt möjligt ska stämma överens med de definitioner som fanns i EG:s lagstiftning på området. I samband med att en ny fordonslag trädde i kraft ändrades även ett antal beteckningar i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Liksom i förarbetet till fordonslagen konstaterades i regeringens prop. 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m., att de EU-rättsliga fordondefinitionerna i praktiken har en vidare betydelse än annars i svensk lagstiftning på området. I prop. 2008/09:53 s. 30, yttrades följande med anledning av detta:

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

Mot denna bakgrund infördes, genom SFS 2009:226, bestämmelsen 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner enligt vilken följer att ett fordon, oavsett vad som anges i 2 §, som registrerats med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt ska höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

Ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt, hör således till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet.

4.2 Godkännande av fordon

Inom fordonsområdet har en omfattande lagharmonisering skett med tyngdpunkt i förfarandet för typgodkännande av olika slag av fordon avsedda för färd på väg. Lagharmoniseringen har skett genom att tre så kallade ramdirektiv² beslutats. Inom loppet av drygt 35 år har den inre marknaden blivit en realitet, inte bara när det gäller personbilar utan även för lastbilar, bussar, släpvagnar, traktorer, motorcyklar och mopeder.

Typgodkännande kan enligt 2 kap. 2 § fordonslagen (2002:574) meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning. Typgodkännande kan ske i enlighet med EU-rättsakter på området (EG-typgodkännande), i enlighet med överenskommelser

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana. 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.

upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande. Typgodkännande kan även meddelas för en fordonstyp som inte är färdigbyggd eller för en fordonstyp som byggs med en tillverkningsprocess som är uppdelad i separata etapper, om fordonstypen i det tillverkningsstadium där den befinner sig uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning (etappvist typgodkännande). Bestämmelser om typgodkännande i fråga om avgasrening finns i lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner. I 2 kap. 1–5 a §§ fordonslagen finns vissa bestämmelser om vad ett typgodkännande innebär och vilka grundläggande skyldigheter tillverkaren som ansöker om typgodkännande har. Dessa bestämmelser i fordonslagen gäller oberoende av vilket fordonslag som ska typgodkännas.

Fordonsförordningen (2009:211) innehåller ytterligare föreskrifter om fordons beskaffenhet, utrustning och kontrollformer. Även fordonsförordningen är, liksom fordonslagen, tillämplig på andra slag av fordon än jordbruks- och skogsbruksfordon.

Ett EG-typgodkännande för fordon innebär att en medlemsstat, genom ett harmoniserat förfarande, bekräftar att en fordonstyp uppfyller kraven i ramdirektiven och i de tillämpliga särdirektiven/särförordningarna. Av direktiven framgår att fordonstillverkaren ska bekräfta att ett fordon med angivet identifieringsnummer överensstämmer med den godkända fordonstypen. Bekräftelsen görs med ett ”intyg om överensstämmelse” (Certificate of Conformity, CoC). De tekniska och administrativa kraven för EG-typgodkännande är harmoniserade och fordonen har fri rörlighet inom gemenskapen. Detta innebär att medlemsstaterna inte får ställa ytterligare krav för att fordonen ska få saluföras, registreras och brukas.

4.2.1 Typgodkännande av traktorer

De nuvarande bestämmelserna om typgodkännande av jordbruks- och skogsbruksfordon finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG av den 26 maj 2003 om typgodkännande av jordbruks- eller skogsbrukstraktorer, av släpvagnar och utbytbara dragna maskiner till sådana traktorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon och om upphävande av direktiv 74/150/EEG.³ Direktivet är genomfört i svensk rätt genom fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner samt genom Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:72, TSFS 2010:112 och TSFS 2012:97).

³ EUT L 171, 9.7.2003, s. 1 (Celex 32003L0037).

4.2.2 Anmälan av tekniska tjänster

Ett EG-typgodkännande sker alltså genom att provning och bedömning av om fordon, komponenter och separata tekniska enheter som är representativa för den typ som ska godkännas, överensstämmer med de tekniska bestämmelser som anges i respektive direktiv, 2002/24/EG, 2003/37/EG och 2007/46/EG.

Av de tre ramdirektiven framgår att en ”teknisk tjänst” är en organisation eller organ som har utsetts av en medlemsstats godkännandemyndighet för att som kontrollaboratorium utföra provning eller för att som organ för bedömning av överensstämmelse utföra inledande bedömningar och andra provningar eller inspektioner för godkännandemyndighetens räkning. Bestämmelserna i ramdirektiven har inarbetats i 1 kap. 4 § fordonsförordningen varav framgår att en teknisk tjänst är ett organ som utsetts för att utföra provning och inspektion för godkännandemyndighetens räkning.

Av 3 kap. 5 och 8 §§ fordonsförordningen framgår att frågor om typgodkännande prövas av godkännandemyndigheten efter ansökan av tillverkaren och EG-godkännande meddelas på grundval av provning som har utförts av teknisk tjänst. Godkännandemyndigheten kan även själv utöva denna funktion. Transportstyrelsen är den myndighet som utser den tekniska tjänsten och ska anmäla den tekniska tjänsten på det sätt som anges i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll.

Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, ska på begäran av den som vill utses till organ, som ska anmälas som teknisk tjänst, göra en bedömning av om den tekniska tjänsten har den kompetens som behövs för den uppgift som anmälan avser och i övrigt är lämplig för uppgiften. Även om Transportstyrelsen är den myndighet som utser den tekniska tjänsten har Swedac därmed en viktig roll. Uppdelningen mellan de två myndigheterna skapades med grund i artikel 42 ramdirektivet 2007/46/EG, som öppnade för att den som skulle upprätta en bedömningsrapport antingen var den godkännande myndigheten eller en utsedd myndighet eller ett ackrediteringsorgan som agerar på godkännandemyndighetens vägnar. Detta förfarande skiljer sig från hur det är reglerat i ramförordningen nr 167.

Bestämmelser om tekniska tjänster finns även i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:72) om utseende och anmälan av organisation för Transportstyrelsens räkning som teknisk tjänst. Samma regler gäller även tekniska tjänster som idag ingår i ramdirektiven för traktor, mc/moped samt avgaser för mobila maskiner och därtill hörande rättsakter samt för ECE-reglementen.

4.2.3 Registrering av fordon

För att ett fordon ska få brukas måste det vara registrerat i vägtrafikregistret. Registrering av fordon regleras i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Normalt ska fordonet också vara påställt, jfr 17 § lagen om vägtrafikregister. En påställning av ett fordon görs genom en anmälan till Transportstyrelsen.

Lagen om vägtrafikregister gäller inte fordon som tillhör Försvarmakten, Försvarets materielverk eller Försvarets radioanstalt, motordrivna fordon som är avsedda att föras av gående eller släpfordon som har kopplats till något sådant fordon eller mopeder klass II, se 1 §.

Enligt 12 § lagen om vägtrafikregister ska följande fordon som huvudregel vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas:

1. Bilar, motorcyklar, mopeder klass I, traktorer, motorredskap klass I och terrängmotorfordon.

2. Motorredskap klass II när de används

a) för persontransport på en väg som inte är enskild, om det sker i annat fall än vid passage över vägen, vid färd kortaste sträcka till eller från ett arbetsställe för fordonet eller liknande, eller undantagsvis vid färd kortare sträcka i andra fall än som nu har nämnts, eller

b) för transport av gods i andra fall än som avses i 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen (2006:227) på en väg som inte är enskild.

3. Släpfordon som dras av bilar.

4. Släpvagnar som dras av traktorer klass I, motorredskap klass I eller tunga terrängvagnar.

5. Släpvagnar som dras av ett sådant motorredskap klass II som används på det sätt som anges i 2, om motorredskapets tjänstevikt är över två ton eller om motorredskapet är en till motorredskap ombyggd bil.

Vid registrering av fordon används de beteckningar och dess betydelse (klassificering av fordon) som anges i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Beteckningarna stämmer dock inte helt överens med begreppen i EU-lagstiftningen.

I 13–16 och 18 §§ lagen om vägtrafikregister anges vissa undantag från kravet på registrering. Exempelvis behöver inte fordon som uteslutande används inom inhägnade järnvägs- eller industriområden eller inom inhägnade tävlingsområden eller andra liknande områden vara registrerade.

I 6 kap. 7 a § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anges att fordon som inte yrkesmässigt tillverkats i eller importerats till Sverige, dvs. fordon som omfattas av direktivet 2003/37/EG, endast får registreras om det finns ett giltigt typgodkännande, ett intyg om överensstämmelse, CoC, ska alltså lämnas. Bestämmelsen i 6 kap. 7 a § gäller inte för begagnade fordon eller för nya fordon som godkänts vid enskild godkännande. I 8 kap. 15 § anges vidare att ett sådant fordon, dvs. ett fordon som omfattas av ett typgodkännande och som har registrerats med stöd av ett CoC, får ställas på första gången endast om det intyget fortfarande är giltigt.

Vanligtvis behöver inte släpvagnar som dras av traktorer vara registrerade för att brukas, men om släpvagnen ska dras av en traktor klass I måste släpvagnen vara registrerad för att fordonsskatt ska kunna påföras, jfr ovan.

4.3 Marknadskontroll

Marknadskontroll är sedan 2008 reglerat på gemenskapsnivå genom förordningen (EG) nr 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll⁴ vilken är en del av det så kallade varupaketet. Förordningen innehåller ett övergripande ramverk med huvudsakligen regler om ackreditering och marknadskontroll.

Syftet med de gemensamma reglerna om marknadskontroll kan sägas vara att se till att kontroll bedrivs på ett likvärdigt sätt i medlemsstaterna och därigenom se till att produkter som omfattas av den fria rörligheten för varor inom unionen uppfyller krav som tillgodoser en hög skyddsnivå för allmänna intressen som bland annat hälsa och säkerhet i allmänhet. Samtidigt ska säkerställas att den fria rörligheten för varor inte begränsas mer än vad som tillåts enligt harmoniserad gemenskapslagstiftning eller annan relevant gemenskapslagstiftning. Förordningen (EG) nr 765/2008 är direkt tillämplig i Sverige, men eftersom förordningen riktar sig mot medlemsstaterna medför detta att det finns ett behov av nationella bestämmelser som gör att förordningen kan tillämpas och få genomslag. Vad gäller ackreditering och CE-märkning har förordningen (EG) nr 765/2008 kompletterats i nationell rätt genom lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll samt förordningen (2011:811) om ackreditering och teknisk kontroll. Med stöd av lagen (2014:140) med bemyndigande att meddela vissa föreskrifter om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn har regeringen även meddelat förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn som kompletterar förordningen (EG) nr 765/2008 vad avser marknadskontroll.

Begreppet marknadskontroll är inte entydigt, men används unionsrättsligt för kontroll av att produkter uppfyller harmoniserad unionslagstiftning. Enligt 2 § förordningen om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn betyder marknadskontroll ”den verksamhet som en statlig myndighet eller en kommun bedriver och de åtgärder som den vidtar för att se till att en vara som tillhandahålls på marknaden uppfyller gällande krav”.

Ett flertal bestämmelser i förordningen (EG) nr 765/2008 riktar sig direkt till marknadskontrollmyndigheter. I förordningen om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn anges inte vilka myndigheter som ska vara behöriga myndigheter enligt EU-förordningen. Istället utgår förordningen från en definition av statliga marknadskontrollmyndigheter, som enligt 3 § bland annat årligen ska utarbeta och genomföra program för marknadskontroll och följa upp tidigare års program. På vissa varuområden finns utpekade marknadskontrollmyndigheter enligt (EG) nr 765/2008, men det finns inte någon sådan utpekad myndighet på motorfordonsområdet.

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.

4.4 Annan närliggande tillsyn av fordonsområdet

Förutom den ram som förordningen (EG) nr 765/2008 anger finns andra särskilda bestämmelser på en rad områden som kan sägas ha samma syfte och delvis vara av samma natur eller med samma verkan. Motorfordonsområdet är föremål för omfattande tillsyn i olika hänseenden.

4.4.1 Tillsyn enligt fordonslagen

Med stöd av 5 kap. fordonslagen (2002:574) utövar Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac, och Transportstyrelsen tillsyn över besiktningssverksamheten enligt fordonslagen. Tillsynen är uppdelad så att Swedac utövar tillsyn över de ackrediterade besiktningföretagen medan Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningssverksamheten fungerar väl med avseende på trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet. Transportstyrelsen ska även enligt 8 kap. 22 § fordonsförordningen (2009:211) utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen, fordonsförordningen och de föreskrifter som meddelats med stöd av fordonsförordningen, jfr 5 kap. 3 b § fordonslagen. Därigenom kan tillsyn utövas över bland annat den som saluför fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter eller annan utrustning till fordon.

Transportstyrelsen har även ett bemyndigande enligt 3 kap. 31 § fordonsförordningen och åtagande att, som typgodkännandemyndighet, fortlöpande kontrollera att serietillverkade fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter stämmer överens med den typ som myndigheten har godkänt. Det finns således redan ett mandat att utöva tillsyn och tillsynssverksamhet rörande typgodkännande, men som är begränsat till sådana fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter som Transportstyrelsen typgodkänt.

4.4.2 Tillsyn över produktsäkerhet

I produktsäkerhetslagen (2004:451) finns bestämmelser tillämpliga i fråga om varor och tjänster som tillhandahålls i näringsverksamhet och varor som tillhandahålls i offentlig verksamhet. En förutsättning för tillämpligheten av lagen är att varan eller tjänsten är avsedd för konsumenter eller kan antas komma att användas av konsumenter.

Den centrala tillsynsmyndigheten på produktsäkerhetsområdet är Konsumentverket, som enligt 3 § produktsäkerhetsförordningen (2004:469), ska se till att bestämmelserna i produktsäkerhetslagen samt föreskrifter och beslut som har meddelats med stöd av lagen efterlevs.

Av 3 § produktsäkerhetsförordningen följer dock att en statlig myndighet, som enligt någon annan författning har tillsyn över efterlevnaden av särskilda bestämmelser om produktsäkerhet i fråga om vissa varor, tjänster eller risker, är tillsynsmyndighet även enligt produktsäkerhetslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Därigenom är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn enligt produktsäkerhetslagen inom fordonsområdet.

4.4.3 Sanktioner

Enligt 5 kap. 1 § fordonslagen döms den som uppsåtligen hindrar eller försvårar en inspektion eller kontroll enligt 2 kap. 10–14 §§ fordonslagen till böter. I övrigt kan dömas till böter enligt föreskrifter som beslutats med stöd av de bemyndiganden som anges i 5 kap. 8 § fordonslagen. I 8 kap. 5–12 §§ fordonsförordningen finns bestämmelser om sådana sanktioner.

Av 8 kap. 5 § fordonsförordningen framgår bland annat att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnat oriktig uppgift i samband med ansökan om typgodkännande, i ett intyg om överensstämmelse eller i typgodkännande kan dömas till böter.

I regeringens prop. 2008/09:53 Godkännande av motorfordon m.m. uttalas på s. 54 följande angående behovet av tillsynsmyndighet:

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

4.5 Behörighet att köra traktor

Gemensamma bestämmelser för körkort och behörighet att föra motorfordon inom EU och EES finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG, körkortsdirektivet.

I artikel 4 körkortsdirektivet anges körkortskategorier och åldersgränser för motorfordon. I artikeln anges också att jordbruks- och skogsbrukstraktorer inte omfattas av direktivets definition av motorfordon. Därmed reglerar körkortsdirektivet inga bestämmelser om körkort för att få köra traktor. Behörigheten får således regleras helt genom nationella regler.

Kraven för att få framföra en traktor regleras i körkortslagen (1998:488) och i körkortsförordningen (1998:980). Av 2 kap. 1 § framgår att det krävs behörighet för att köra vissa angivna fordon. För att få köra personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, terrängvagn och motorredskap klass I krävs att man har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha

körkortsbeförädlighet även för släpfordonet. I 2 kap. 4 § körkortslagen finns de körkortsbeförädligheter och beteckningar som kan anges i körkort.

AM	moped klass I
A1	lätt två- eller trehjulig motorcykel
A2	1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. 2. lätt trehjulig motorcykel
A	två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
B	1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil. 2. terrängvagn 3. motorredskap klass I 4. trehjulig motorcykel 5. fyrehjulig motorcykel
BE	bil som omfattas av beförädlighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
C1	tung lastbil med totalvikt av högst 7,5 ton
C1E	bil som omfattas av beförädlighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
C	tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
CE	bil som omfattas av beförädlighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil.

D1	buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
D1E	buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.
D	buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.
DE	buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.

Enligt 2 kap. 2 § körkortslagen får en traktor med gummihjul (och motorredskap klass II) köras på väg endast av den som har gällande körkort (AM, A1, A2, A, B, BE, C1, C1E, D1, D1E, C, CE, D och DE) eller traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål.

Ett traktorkort får enligt 3 kap. 16 § körkortslagen utfärdas för den som

1. har fyllt 16 år eller, om det finns särskilda skäl, 15 år,
2. har körkortstillstånd och som
3. genom godkänt kunskapsprov visat sig uppfylla de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

Med ett godkänt traktorkort får förutom traktor även motorredskap klass II (motorredskap konstruerade för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen) och moped klass II (mopeder konstruerade för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen) framföras. Den som vill erhålla behörighet att köra traktor kan som alternativ till traktorkort genomföra godkänt prov för moped klass I, AM. Vid godkänt prov för AM erhåller den sökande ett körkort och uppfyller därmed kravet i 2 kap. 2 § körkortslagen – att ha ett gällande körkort – för att få köra traktor. Ålderskravet för AM är 15 år.

En del traktorförare arbetar i yrkesmässig trafik, vilket betyder att de ställer fordon och förare till allmänhetens förfogande, transporterar gods eller passagerare och tar betalt för transporten. Om traktorföraren då ska köra s.k. traktortåg (traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon) i yrkesmässig godstrafik krävs behörigheten C eller CE enligt 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen (2012:210). Regeringen har tidigare klargjort som sin uppfattning, i propositionen 2011/12:80, Nya lagar för yrkestrafik och taxi, s. 65, att persontransporter med terrängmotorfordon och traktortåg inte omfattas av den s.k. trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och därmed inte heller av tillståndskrav för yrkesmässig trafik i enlighet med den förordningen, jfr nedan avsnitt 4.7.1. Vid transporter av passagerare i yrkesmässig trafik finns

därför inga särskilda EU-rättsliga behörighetskrav – här gäller bestämmelserna i körkortslagen.

Av 1 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens framgår att bestämmelserna i lagen endast avser grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon. Eftersom traktorn inte är ett motorfordon omfattas förare av traktortåg inte av kravet på yrkeskompetensbevis, något som annars gäller för fordon som enligt 2 kap. 5 § körkortslagen kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE i de fall föraren arbetar i yrkesmässig trafik, jfr 2 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

4.6 Trafikregler m.m.

4.6.1 Bakgrund

Sverige har, liksom de flesta länder i Europa, ratificerat FN:s konvention om vägtrafik, given i Wien den 8 november 1968. Genom ratifikationen har Sverige åtagit sig folkrättsligt att följa konventionen. Konventionen gäller emellertid inte direkt som svensk lag, utan myndigheter och domstolar utövar myndighet enligt bestämmelserna i den nationella lagstiftningen. Det är riksdagen och regeringen som ansvarar för att Sverige uppfyller sina folkrättsliga förpliktelser. Sverige har valt att anpassa lagstiftningen genom så kallad transformeringsmetod, främst genom att föra över bestämmelser i konventionen till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276). Sverige har även ratificerat FN:s konvention om vägmärken och signaler, given i Wien den 8 november 1968 och genomfört denna i bestämmelser i vägmärkesförordningen (2007:90) och föreskrifter med stöd av denna. Till skillnad från fordonslagstiftningen har således trafiklagstiftningen inte sitt ursprung i gemenskaps- eller unionsrättsliga bestämmelser.

Konventionerna beskriver ett internationellt system för trafikregler, vägmärken och anvisningar för trafik. Syftet med båda konventionerna är att underlätta för trafikanter som rör sig över landsgränser genom att reglerna, utmärkningen och anvisningar för trafik i princip är desamma oavsett vilket land du som trafikant befinner dig i. Genom konventionerna har således Sverige anslutit sig till det internationella system som finns för trafikregler och som tillämpas i de flesta länder.

Inom områden som saknar reglering i konventionerna finns vissa möjligheter att besluta om avvikande regler. Vid framtagande av nya trafikregler måste konventionernas bestämmelser, och de eventuella begränsningar konventionen sätter för nationell lagstiftning, beaktas. I samband med sådana beslut krävs också en bedömning av om den tänkta ändringen är förenlig med Sveriges internationella åtaganden.

4.6.2 Generella bestämmelser

Bestämmelser om trafik med fordon på väg och i terräng finns således främst i trafikförordningen (1998:1276) och i föreskrifter meddelade med stöd av den. Vidare innehåller vägmärkesförordningen (2007:90) bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på vägar och i terräng.

Trafikförordningen innehåller dels bestämmelser med specifika krav på föraren hur fordon får eller inte får framföras vid vissa situationer, dels bestämmelser som kan beskrivas som generella aktsamhetskrav. Exempel på generella aktsamhetskrav är allmänt hållna krav på föraren om hastighetsanpassning och anpassning av körsätt. Exempel på specifika krav är krav på vilket körfält som ska användas, krav på att fordon inte får framföras under vissa förutsättningar och att föraren ska ge tecken vid byte av körfält.

I förordningen finns även bemyndiganden till kommuner och förvaltningsmyndigheter att meddela föreskrifter med särskilda trafikregler.

4.6.3 Trafikregler för traktorer på väg och i terräng

Traktorer är motordrivna fordon som är inrättade för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och är konstruerade för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen, jfr ovan. Traktorer framförs därför i lägre hastigheter än de flesta andra motordrivna fordon och ligger närmare de hastigheter som cyklar, mopeder och motorredskap klass II framförs i. Av den anledningen finns det särskilt reglerat vad som gäller för dessa fordon när de framförs i olika trafiksituationer, framför allt av trafik- och framkomlighets skull. Dessa fordon som framförs långsamt ska därför föras så nära som möjligt den högra vägkanten av vägrenen eller av den bana som används. De får inte framföras på motorväg eller motortrafikled. Det kan även finnas skäl för att meddela särskilda trafikregler genom lokal trafikföreskrifter som förbjuder trafik med traktor på andra vägar. I övrigt gäller samma trafikregler för traktorer på väg som för övriga motordrivna fordon.

Vid förande av motorfordon i terräng finns särskilda trafikregler i trafikförordningen. Bland annat råder det väjningsplikt mot gående och väjningsplikt mot andra fordon när man kör ut på en väg från terräng. Traktorer får vidare framföras i terräng enligt de särskilda bestämmelser som gäller enligt terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594).

4.6.4 Bemyndiganden

Med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har regeringen genom trafikförordningen meddelat föreskrifter för trafik på väg eller i terräng, p. 8. Vidare har regeringen med stöd av 2 § samma lag i trafikförordningen bland annat överlåtit åt kommun och länsstyrelse att meddela särskilda trafikregler på väg och i terräng. I trafikförordningen

finns även bemyndiganden till kommuner och förvaltningsmyndigheter att meddela föreskrifter med särskilda trafikregler. Regeringen har även genom vägmärkesförordningen meddelat bestämmelser om trafik på väg och i terräng samt bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg och i terräng.

4.7 Yrkesmässig trafik

4.7.1 Tillstånd till yrkesmässig trafik

Bestämmelser om rätten att bedriva yrkesmässig trafik samt utövande av yrket återfinns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Yrkestrafiklagen (2012:210) och yrkestrafikförordningen (2012:237) innehåller kompletterande bestämmelser till förordningen (EG) nr 1071/2009 samt bestämmelser om vissa internationella vägtransporter.

Ett företag som uppfyller villkoren i förordningen (EG) nr 1071/2009 får tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Enligt artikel 2 avses med yrkesmässig trafik dels sådan verksamhet som bedrivs av ett företag, som med motorfordon eller fordonskombinationer, transporterar gods för annans räkning (yrkesmässigt bedrivande av godstransporter på väg), dels sådan verksamhet som bedrivs av ett företag som, med motorfordon byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera fler än nio personer – inklusive föraren – och avsedda för detta ändamål, bedriver persontrafik för allmänheten eller särskilda användarkategorier mot ersättning som betalas av de transporterade personerna eller av organisatören (yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg).

Fordonsbegreppen i yrkestrafiklagen har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Däremot sägs i förarbetena, propositionen 2011/12:80, Nya lagar för yrkestrafik och taxi, s. 65, att

”[E]n definition av begreppet motorfordon finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Av artikel 3 i ramdirektivet framgår att med motorfordon avses alla färdigbyggda, etappvis färdigbyggda eller icke färdigbyggda motordrivna fordon som framdrivs av egen kraft och som har minst fyra hjul och en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim. Denna definition är dock inte uttryckligen tillämplig på trafiktillståndsförordningen.

[---]

Eftersom begreppet motorfordon inte definieras i trafiktillståndsförordningen och det inte heller finns någon generell inom EU tillämplig definition av begreppet måste grunden för bedömningen av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde sökas på annat sätt. Av förordningen framgår att ett syfte med att reglera villkoren för tillträde till marknaden för yrkesmässig trafik i en

förordning, och inte som tidigare i ett direktiv, har varit att få reglerna att tillämpas mer enhetligt inom unionen. Grunden för förordningens tillämpningsområde vilar i stor utsträckning på begreppet motorfordon. Att varje medlemsstats nationella definition av begreppet skulle utgöra grunden för förordningens tillämpningsområde skulle inte bidra till en enhetlig tillämpning och kan enligt regeringens mening knappast ha varit avsikten. I avsaknad av en generell definition av begreppet ligger det därför närmast till hands att tillämpa definitionen i ramdirektivet. Vidare bör enligt samma resonemang hänvisningar i förordningen till begreppet fordon tolkas som hänvisningar till de motorfordon eller fordonskombinationer som omfattas av förordningens tillämpningsområde.”

En traktor ska således betraktas som ett motorfordon vid tillämpning av förordningen (EG) nr 1071/2009.

I propositionen konstateras vidare:

”Yrkesmässig trafik med terrängmotorfordon bedrivs i dag bland annat som beställningstrafik med buss, dvs. som persontransporter. Även transporter med traktortåg kan bedrivas som persontransporter. [– – –] Definitionen av yrkesmässigt bedrivande av persontransporter på väg i artikel 2.2 i trafiktillståndsförordningen omfattar endast persontransporter med motorfordon som är lämpliga att transportera fler än 9 personer och avsedda för det, dvs. bussar. Vidare avses transporter på väg. Persontransporter med terrängmotorfordon och traktortåg omfattas således enligt regeringens uppfattning inte av trafiktillståndsförordningens tillämpningsområde och därmed inte heller av tillståndskrav.

Företag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg med terrängmotorfordon eller traktorer som har minst fyra hjul, en maximal konstruktionshastighet som överstiger 25 km/tim och en vikt överstigande 3,5 ton omfattas dock enligt regeringens uppfattning som huvudregel av förordningens tillämpningsområde. Uttryckliga undantag kan dock vara tillämpliga.”

Trafiktillstånd krävs således endast för godstransporter med traktor – inte för persontransporter med traktor.

Enligt artikel 1 punkt 4 ska förordningen, förutsatt att inte annat föreskrivs i nationell lagstiftning, inte tillämpas på följande:

- Företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg endast med motorfordon eller fordonskombinationer med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton. Medlemsstaterna får dock sänka denna tröskel för alla eller vissa typer av vägtransportverksamhet. Av 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen framgår att förordningen (EG) nr 1071/2009 ska tillämpas även på företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg med lätta lastbilar eller personbilar med en högsta tillåten vikt av 3,5 ton.
- Företag som bedriver persontransporter på väg uteslutande i icke-kommersiellt syfte eller som yrkesmässigt huvudsakligen bedriver annan verksamhet än persontransporter på väg.

- Företag som bedriver yrkesmässig trafik uteslutande med motorfordon med en högsta tillåten hastighet som inte överstiger 40 kilometer i timmen.

Enligt artikel 1 punkt 5 förordningen (EG) nr 1071/2009 får medlemsstaterna undanta från tillämpningen av alla eller vissa bestämmelser i denna förordning endast sådana vägtransportföretag som uteslutande bedriver nationella transporter med endast föga inverkan på transportmarknaden på grund av

- det transporterade godsets karaktär, eller
- det korta transportavståndet.

Av 1 kap. 2 § yrkestrafikförordningen framgår att bestämmelserna i förordningen (EG) nr 1071/2009, yrkestrafiklagen och yrkestrafikförordningen inte ska tillämpas på företag som uteslutande bedriver

- transporter med utryckningsfordon,
- transporter av döda,
- transporter av snö och is samt av sand, vägsalt, flis eller annat material i samband med snöröjning eller halkbekämpning,
- transporter som endast avser sådan renhållning som en kommun är skyldig att tillhandahålla,
- transporter som endast gäller bärgning av fordon med bilar som är särskilt inrättade för detta ändamål,
- transporter av sockerbetor, potatis, grönsaker, frukt och bär till förädlingsindustrier och transport därifrån av biprodukter som uppkommit vid bearbetning av dessa produkter, eller
- transporter med traktortåg i jordbruket eller skogsbruket av produkter från eller förnödenheter för dessa näringar.

Även gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg och för persontransporter med buss regleras i förordningen (EG) nr 1071/2009.

4.7.2 Kör- och vilotider

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 beskriver kör- och vilotidsregler för fordon över 3,5 ton.

Enligt artikel 2 förordning (EG) nr 561/2006 ska förordningen tillämpas på fordon som används för vägtransporter av gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

Artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006 innehåller bestämmelser om fordon och vägtransporter som inte omfattas av förordningen och därmed kravet på användning av färdskrivare.

Undantagna enligt artikel 3 i förordningen är bl.a. transporter med fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen.

Om totalvikten överstiger 3,5 ton för fordonet eller fordonskombinationen och fordonet får framföras med en hastighet som överstiger 40 kilometer i timmen omfattas även traktorer av förordning (EG) nr 561/2006 och därmed kravet på färdskrivare.

Enligt artikel 13 förordningen 561/2006 får medlemsstaterna medge undantag från föreskrifterna i artiklarna 5 – 9. Undantagen finns i 2 kap. 2 § förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Traktorer kan omfattas av följande undantag:

1. Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödnings- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget är beläget.

2. Jordbruks- och skogsbrukstraktorer som används i jordbruks- och skogsbruksverksamhet, inom en radie av högst 100 kilometer från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.

4.7.3 Överlastavgift

Av 1 § lagen (1972:435) om överlastavgifter framgår bland annat att överlastavgift tas ut om

- en lastbil, som inte är EG-mobilkran,
- en buss,
- en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller
- en släpvagn, som dras av en bil, en tung terrängvagn, som är konstruerad för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, eller av ett motorredskap klass 1

framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

En överlastavgift enligt lagen om överlastavgifter ska således tas ut av en fordonsägare vars lastbil, buss eller visst annat fordon förs på väg med högre vikt eller större dimensioner än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Vad som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen i fråga om allmän väg, gata eller annan allmän plats bestäms inte i lagen om överlastavgifter, utan framgår av bestämmelser för trafik på väg och i terräng som i huvudsak finns i trafikförordningen (1998:1276) och föreskrifter meddelade med stöd av den förordningen.

Bestämmelserna om indelning av vägar i bärighetsklasser omfattar inte enskilda vägar. På enskilda vägar avgör den enskilda vägens ägare i vilken utsträckning trafik med motordrivna fordon eller visst eller vissa slag av sådan får ske. Med uttrycket väg i lagen om överlastavgifter avses också endast allmän väg, gata eller annan allmän plats. På enskilda vägar är således inte lagen om överlastavgifter tillämplig.

Trafikförordningen är i stort uppbyggd kring ett system med allmänna trafikregler, dit bestämmelserna om bärighetsklasser hör, och förutsättningar för olika myndigheter att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter. Systemet med bärighetsklasser utgör

trafikregler med bestämmelser om indelningen av vägar i bärighetsklasser samt bestämmelser om tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt vid färd på vägar som inte är enskilda. Bestämmelserna om bärighetsklasser och vad som är tillåtet för respektive bärighetsklass finns främst i 4 kap. 11–14 §§ trafikförordningen och bilaga 1–3 till förordningen.

Så som framgår av 1 § lagen om överlastavgifter är lagen inte tillämplig på alla motordrivna fordon. Traktorer, liksom motorredskap oberoende av klass och samtliga tunga terrängvagnar, omfattades tidigare av lagen om överlastavgifter, men sedan ändringen SFS 1992:1732 omfattas istället – vad gäller motorredskap och tunga terrängvagnar – endast tunga terrängvagnar som är konstruerade för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen, släpvagnar som dras av sådana samt släpvagnar som dras av motorredskap klass I. Idag omfattar lagen om överlastavgift bland annat *inte* traktorer, motorredskap klass II och tunga terrängvagnar med en konstruktiv hastighet upp till 30 kilometer i timmen.

4.8 Beskattning av traktorer

Enligt 2 kap. 15 § vägtrafikskattelagen (2006:227) delas traktorer i skattehänseende in i skatteklass I och skatteklass II. Av 1 kap. 6 § vägtrafikskattelagen framgår att skattevikten för traktorer (och motorredskap) är densamma som tjänstevikten. Med tjänstevikt för traktorer avses den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med

- det tyngsta karosseri som hör till fordonet,
- verktyg och reservhjul som hör till fordonet
- bränsle
- smörjolja
- vatten
- föraren.

Till *skatteklass I* hör enligt 2 kap. 16 § vägtrafikskattelagen traktorer som har en tjänstevikt över 2 ton och som används för transport på allmänna vägar, om inte annat följer av 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen. Till skatteklass I hör också bilar som har byggts om till traktorer och traktorer som är särskilt konstruerade för att användas för på- och avlastning av påhängsvagnar inom hamn- och terminalområden eller andra liknande områden.

Fr.o.m. den 1 januari 2011 är skatten för traktorer och motorredskap som hör till skatteklass I

Skattevikt, kilogram	Skatt, kronor	Tilläggsbelopp för varje helt hundratal kilogram över den grundbelopp lägsta vikten i klassen
0– 1 300	370	0
1 301– 3 000	425	55
3 001– 7 000	1 360	95
7 001–	5 160	168

Som ett exempel blir alltså skatten för en traktor i skatteklass I, som väger 3,5 ton, 1 740 kronor per helt år. Skatten kan också tas ut för del av år och blir då följaktligen lägre.

Till *skatteklass II* hör enligt 2 kap. 17 § vägtrafikskattelagen sådana traktorer som avses i 2 kap. 16 1. om de uteslutande eller så gott som uteslutande används för transport av produkter från eller förnödenheter för lantbruk, skogsbruk, yrkesmässig växtodling eller yrkesmässigt fiske. Vid användning i skogsbruk får lasten emellertid inte sammanlagt överstiga 15 ton. Till skatteklass II hör vidare traktorer som endast används för transporter som är begränsade till

- transport av endast traktor med förare
- godstransport vid passage över en väg
- transport av gods som är lastat på traktorn
- transport vid färd till eller från en arbetsplats, ett försäljningsställe eller dylikt av redskap som ska drivas med traktorn eller av sådant gods som behövs för driften av traktorn eller redskapet eller som behövs för dess förare.

Till skatteklass II hör också traktorer som inte hör till skatteklass I

Traktorer skatteklass II är normalt inte skattepliktiga. Emellertid är en sådan traktor enligt 2 kap. 18 § 1 st. vägtrafikskattelagen skattepliktig om den används tillfälligt på ett sådant sätt som avses i 2 kap. 16 § vägtrafikskattelagen. Fordonsskatt tas alltså ut för en traktor skatteklass II om den används tillfälligt som en traktor skatteklass I, dvs. för transporter på allmänna vägar. Skatteverket meddelar allmänna råd om beskattning av traktorer som kan användas som vägledning.

4.9 Något om behöriga myndigheter

Transportstyrelsen har behörigheter inom de flesta områden som påverkas av den nya ramförordningen nr 167.

Transportstyrelsen har flera bemyndiganden att meddela föreskrifter på fordonområdet och är utsedd av vara typgodkännandemyndighet samt att utse och anmäla tekniska tjänster. Vidare har Transportstyrelsen bemyndigande att meddela föreskrifter och föreskriva undantag inom trafikregleringsområdet.

Enligt 8 kap. 5–6 §§ körkortsförordningen samt 7 och 12 §§ förordningen om trafikskolor (1998:978) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om förarprov och kursplan för traktorkort. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:50) om kunskapsprov för traktorkort samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:26) om kursplan, traktorkort regleras vad som gäller vid avläggande av kunskapsprov för traktorkort samt vilka kunskapskrav som ställs för att klara kunskapsprovet.

Transportstyrelsen är även behörig myndighet att utfärda tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, att tillfälligt dra in eller återkalla dessa tillstånd samt utöva tillsyn över tillståndshavare.

Transportstyrelsen ansvarar också för frågor om överlastavgift och får meddela föreskrifter om inbetalning av överlastavgift enligt lag (1972:435) om överlastavgift (1972:435).

Kommerskollegium får enligt 21 § förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn meddela föreskrifter om verkställighet av 11–12 §§ och 15 § samt 17 § andra stycket. Transportstyrelsen har alltså inte bemyndigande att utföra marknadskontrollsåtgärder enligt förordningen (EU) nr 765/2008.

5 Den nya ramförordningen nr 167

Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon ersätter 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. Ytterligare ett antal direktiv som finns angivna i ramdirektivet upphör att gälla. Ramförordningen nr 167 trädde i kraft den 22 mars 2013 och ska tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Omfattningen av ramförordningen nr 167 har utökats jämfört med ramdirektivet 2003/37/EG genom att bestämmelser om marknadstillsyn har införts. Ramförordningen nr 167 ska tillämpas för godkännande av hjultraktorer, bandtraktorer och släpvagnar som är avsedda att dras av traktorer samt dragen utrustning som är avsedd för användning inom jordbruk eller skogsbruk och som dras av traktorer. Den ska även tillämpas vid godkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon.

Vidare innehåller ramförordningen nr 167 administrativa och tekniska krav för typgodkännande, definitioner om tillverkare, kategorier för klassificering av traktorer och släpvagnar, bestämmelser om skyldigheter för medlemstaterna, godkännandemyndigheterna, tillverkare, marknadskontrollmyndigheter samt bestämmelser om teknisk tjänst, fordons funktionssäkerhet och arbetarskydd.

Ramförordningen nr 167 innehåller även ett antal skyldigheter för medlemsstaterna. Svensk lagstiftning måste bland annat kompletteras med bemyndiganden till olika myndigheter för att fullgöra de skyldigheter som följer av den nya ramförordningen. Enligt ramförordningen nr 167 ska bland annat typgodkännandemyndighet och marknadstillsynsmyndighet utses.

5.1 Ny fordonskategori

Enligt ramförordningen nr 167 blir det möjligt att godkänna hjultraktorer konstruerade för hastigheter över 40 kilometer i timmen, så kallade traktor b. På motsvarande sätt kan släpvagnar avsedda att dras av traktor godkännas för en hastighet över 40 kilometer i timmen. I och med den

högre hastigheten förväntas dessa snabbare traktorer ge ett bredare användningsområde för jordbruksnäringen. Användningen ger ökad tillgänglighet för bland annat jord- och skogsbrukare med utspridda ägor och skogsskiften. Transporter som idag kräver att jord- och skogsbrukare både har en traditionell traktor och en lastbil för att klara av vissa typer av godstransporter (till exempel hämta utsäde) kommer att kunna genomföras med bara ett fordon – en snabbare traktor.

Om ingen nationell reglering görs innebär detta att traktor b kommer att få framföras i den hastighet som gäller för vägen eller i terrängen. Det gäller även för traktor med en eller flera släpvagnar tillkopplade. Traktor b kommer dock inte att få framföras på motorväg eller motortrafikled i Sverige, eftersom endast fordon som betecknas som motorfordon i enlighet med lagen om vägtrafikdefinitioner får föras in på dessa vägar.

5.2 Godkännandemyndighet

Enligt artikel 5 ramförordningen nr 167 ska medlemsstaterna inrätta eller utnämna de godkännandemyndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden.

Godkännandemyndigheterna ska se till att tillverkare som ansöker om typgodkännande uppfyller sina skyldigheter enligt ramförordningen nr 167. Av artikel 6 framgår att godkännandemyndigheterna endast ska godkänna sådana fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som uppfyller kraven i ramförordningen. Vidare framgår att godkännandemyndigheten ska upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som önskar utnämnas har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven ramförordningen. Som nämnts under avsnitt 4.2.2 skiljer sig denna reglering från det tidigare ramdirektivet 2003/37/EG.

5.3 Marknadstillsynsmyndighet

Enligt artikel 5 ramförordningen nr 167 ska medlemsstaterna också inrätta eller utnämna de marknadstillsynsmyndigheter som är behöriga i fråga om marknadstillsyn enligt förordningen.

Ramförordningen nr 167, innehåller regler om marknadstillsyns-åtgärder samt hantering av produkter som utgör en allvarlig risk. Enligt ramförordningen ska marknadstillsynsmyndigheterna i tillräcklig omfattning utföra lämplig dokumentkontroll för typgodkända fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter. För övriga delar och annan utrustning är artikel 19.1 förordningen (EU) nr 765/2008 om krav för ackreditering och marknads kontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 tillämplig.

Ramförordningen nr 167 är direkt tillämplig i Sverige men det åligger Sverige som medlemsstat att utse de myndigheter som ska utföra uppgifter enligt förordningen. Att en myndighet får ett bemyndigande att

utföra tillsyns- och marknadskontrolluppgifter enligt förordningen är en förutsättning för att Sverige ska fullgöra sina förpliktelser.

5.4 Tekniska tjänster

I och med ramförordningen nr 167 ändras förutsättningarna för tekniska tjänster avseende EU-typgodkännanden. Det kan även antas att samma förfarande kommer att finnas med i den kommande EU-ramförordningen för motorfordon, vilken ska ersätta ramdirektivet 2007/46/EG.

Både enligt ramförordningen nr 167 och gällande nationell lagstiftning ska en teknisk tjänst vara kompetent och lämplig för verksamheten, detta ska fastställas i en bedömningsrapport. Därefter ska den tekniska tjänsten anmälas till Europeiska kommissionen.

Ramförordningen ställer inget krav på ackreditering, såvida det inte rör sig om en tillverkare som vill agera som teknisk tjänst.

Enligt artikel 62 ramförordningen nr 167 ska den utnämmande godkännandemyndigheten upprätta en bedömningsrapport som visar att den tekniska tjänst som vill bli utnämnd har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i förordningen och de delegerade akter som antagits enligt förordningen. En skillnad mellan ramdirektivet 2007/46/EG och ramförordningen nr 167 är att begreppet "behörig myndighet" i fråga om upprättande av bedömningsrapporter inte finns i den nya ramförordningen. Istället anges bland annat att det är godkännandemyndigheten som ska upprätta bedömningsrapporten. Detta förfarande skiljer sig således, som redovisats under avsnitt 4.2.2., från förfarandet i 7 kap. 6 § fordonsförordningen (2009:211), som reglerar en del av den roll som Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll har i fråga om anmälan av tekniska tjänster.

5.5 Sanktioner

Enligt artikel 72 ramförordningen nr 167 ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer vid överträdelse av förordningen och de delegerade akter eller genomförande akter som antas enligt förordningen. Medlemsstaterna ska vidare vidta nödvändiga åtgärder för att se till att sanktionerna tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Av artikel 72 följer således en skyldighet för Sverige att fastställa sanktioner för vissa aktörer. I artikel 72 punkten 2 anges vilka överträdelse som bland annat ska medföra sanktioner. Det utsluts således inte att även andra överträdelse ska kunna leda till sanktioner. Det finns dock endast övergripande krav vad gäller typen av sanktioner.

6 Internationell jämförelse

6.1 Behörighet att köra traktor i några andra länder

De flesta länder i EU/EES-området har redan traktorer som får köras i högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Flertalet länder har en åldersgräns på 18 år för de snabbare traktorerna. Vissa har speciella trafiktraktorkort medan andra tillåter den som har lägst B-körkort att köra dessa fordon. Några få länder har samma krav oavsett traktorernas hastighet. Nedan följer några exempel.

6.1.1 Danmark

Det är tillåtet att ta körkort för traktor vid 16 års ålder. Körkort klass B berättigar också körkortshavaren att köra traktor. En traktor får inte köras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen på väg. Danmark verkar inte ha några planer på förändringar av nuvarande regler med anledning av ramförordningen.

6.1.2 Finland

I Finland finns en s.k. trafiktraktor som kan köras i en högre hastighet än 40 kilometer i timmen dock högst 50 kilometer i timmen. För att få framföra ett sådant fordon ska man ha LT-körkort som är ett särskilt körkort för just trafiktraktorer. Ett LT-körkort kräver att man fyllt 18 år, har avlagt ett teoriprov för fordonskategorin och utfört ett manöverprov. Det finns inga krav på någon obligatorisk förarutbildning.

Trafiktraktor definieras som en lastbärande traktor med hydraulisk ledningsstyrning som är avsedd för godstransporter. Den högsta konstruktiva hastigheten för en trafiktraktor är 50 kilometer i timmen och tekniska krav begränsar fordonskombinationens massa. Yrkeskompetens för lastbilsförare (utbildning 140 timmar och fortbildning 35 timmar) tillämpas på förare av trafiktraktorer vid andra transporter än lantbrukstransporter. Kategorierna C1 och C innehåller kategori LT.

6.1.3 Norge

I Norge har behovet av effektiva transporter mellan jordbruksegendomar ökat och då även behovet av traktorer som kan köras upp till en hastighet av 50 kilometer i timmen. Det finns flera tusen traktorer inom lantbruket som är konstruerade för högre hastigheter än 40 kilometer i timmen. Stora traktorer som går snabbare än 40 kilometer i timmen klassificeras som T5 traktorer och för att få köra en sådan krävdes behörighet för C eller CE vilket upplevdes som både dyrt och tidskrävande. Den 1 september 2014 infördes därför nya regler, vilket innebär att alla som

har tagit körkort efter den 1 januari 2005 ska ha CE behörighet för att få köra traktor över 50 kilometer i timmen med släpvagn alternativt gå en kompletterande kurs (50-lappen). Detta är nationella föreskrifter i Norge.

6.1.4 Belgien

Förare födda före 1 oktober 1982 behöver inte ha körkort för att köra traktor, oavsett hastighet. Förare som är födda efter den 1 oktober 1982 ska ha ett nationellt körkort klass G (eller lägst B). Om traktorn inte ska köras för jordbruksprodukter krävs minst B-behörighet (beroende av vikt på traktor eller släp). Utländska medborgare är undantagna från krav på körkort klass G.

6.1.5 Bulgarien

Föraren måste ha uppnått en ålder av 18 år för att få köra traktor.

6.1.6 Kroatien

Samma krav gäller oavsett traktor. Lägsta ålder för att ta ett traktorkörkort, klass F är 16 år.

6.1.7 Storbritannien

I Storbritannien är T5 traktorer tillåtna och får köras upp till 64 kilometer i timmen under förutsättning att de är utrustade med ABS-broms, däck som inte sliter på vägen och oberoende fjädring (independent suspension). Släpvagnen ska ha däck som är lämpliga för hastigheten.

Jordbrukstraktorer används främst för att köra utanför allmänna vägar på jordbruksegendomar. Eftersom åkrar/fält många gånger korsar allmänna vägar har man beslutat om ett särskilt körkort för dessa fordon. Kategori F är den nationella körkortsklassen för en jordbruks- eller skogstraktor. En jordbruks- eller skogstraktor definieras som ett fordon som främst används utanför allmänna vägar för jordbruk eller skogsbruk. B-körkort ger också rätt att köra traktorer, oavsett hastighet.

”Full Category f” ger behörighet att bogsera ett fordon eller en trailer av fri storlek, men det får endast fraktas sådant som härrör till jordbruks- och/eller skogsbruksproduktion. En förare som fraktar annan typ av gods kan bara göra detta med ett lämpligt körkort baserat på fordonets vikt.

För att erhålla ett ”full category f” körkort krävs ett körprov för bil eller traktor. Minimialdern för att få köra en jordbrukstraktor på väg är 16 år för fordon som har en begränsad bredd (2,45 meter för traktorn och släpfordon högst 2,45 meter breda med två hjul eller fyra hjul tätt ihop) och 17 år övriga fall.

Storbritannien diskuterar just nu att höja högsta tillåtna vikt på traktortransporter från 18,29 och 24,39 ton till 21 och 31 ton. Det skulle ge lantbrukaren möjlighet att transportera mer produkter samtidigt och på så sätt bättre motsvara ett modernt jordbruk. Samtidigt undersöks också möjligheterna att tillåta vanliga traktorer att köra i en hastighet av

40 kilometer i timmen (25 mph) att jämföra med nuvarande 32 kilometer i timmen (20 mph) i linje med EU-regler. Inga beslut har tagits ännu.

6.1.8 Tyskland

I Tyskland får man köra traktor som går i högst 40 kilometer i timmen när man fyllt 16 år och en traktor som går i 60 kilometer i timmen när man fyllt 18 år. För att få köra i högst 40 kilometer i timmen ska man genomgå en teoretisk och praktisk utbildning som avslutas med ett teoretiskt prov. Samma gäller för den som ska köra traktorer över 40 kilometer i timmen men då ingår också ett praktiskt prov. Inga förändringar i lagstiftningen planeras med anledning av ramförordningen.

6.1.9 Österrike

I Österrike kan man ta körkort (nationellt körkort kategori F) för traktor när man fyllt 16 år med vissa begränsningar. Från att man fyllt 18 år får man köra en traktor som högst går i 50 kilometer i timmen. Inga förändringar i lagstiftningen planeras.

6.1.10 Luxemburg

Minimiålder för att köra en traktor i högst 40 kilometer i timmen är 16 år och tills man fyller 18 år får man bara köra på en omkrets av 15 kilometer från jordbruket. Det krävs antingen körkort B eller nationellt körkort klass F. När man fyllt 18 år får man, under förutsättning att man har körkort enligt ovan, köra en traktor med en hastighet över 40 kilometer i timmen.

6.1.11 Malta

Malta gör skillnad mellan olika traktorer men inte baserad på hastighet utan på vikt. För att få köra en traktorkombination måste föraren vara minst 18 år samt ha genomgått ett teoretiskt och praktiskt prov.

6.1.12 Lettland

Det finns ett speciellt körkort för förare av jordbrukstraktorer. Körkortet ska vara anpassat för vilken typ av traktor man kör.

7 Överväganden och förslag

7.1 Allmänt om verkställande av ramförordningen nr 167

Förslag: Kompletterande bestämmelser till ramförordningen nr 167 förs in i fordonslagen och fordonsförordningen. Kompletterande bestämmelser och följdändringar förs också in i körkortslagen, lagen om vägtrafikregister, lagen om vägtrafikdefinitioner, trafikförordningen, förordningen om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner och vägmärkesförordningen.

En EU-förordning är, i enlighet med artikel 288 andra stycket i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater. EU-förordningen ska tillämpas av domstolar och myndigheter i medlemsstaterna som direkt gällande rätt och kan åberopas av enskilda.

En EU-förordning får inte införlivas eller transformeras till nationell rätt och medlemsstaterna får inte utfärda bestämmelser i sådana frågor som regleras i förordningen. Det förekommer dock att EU-förordningarna innehåller bestämmelser av direktivliknande karaktär som innebär en uppmaning till medlemsstaterna att anta nationella bestämmelser i vissa frågor. Ändringar i nationell rätt blir också nödvändiga om de nationella bestämmelserna strider mot förordningen.

En EU-förordning hindrar inte att en medlemsstat inför regler av verkställande karaktär. Exempelvis kan det behövas nationella regler om vilken myndighet som ska ansvara för tillämpningen av förordningens bestämmelser. Medlemsstaterna är vidare skyldiga att se till att det finns bestämmelser som gör att en EU-förordning kan tillämpas i praktiken och få effektivt genomslag. I detta syfte kan det t.ex. behöva införas administrativa och processuella regler.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marktillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, ramförordningen nr 167, är således bindande och direkt tillämplig i Sverige. Enligt ramförordningen ska dock medlemsstaterna bland annat inrätta eller utnämna myndigheter som är behöriga i fråga om godkännanden och marktillsyn. I detta kapitel lämnas förslag på de ändringar och kompletteringar som behövs i svensk lagstiftning.

I Sverige är det vanligt att de kompletterande bestämmelserna införs i en ny förordning eller, i vissa fall, en ny lag. Fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2009:211) innehåller bestämmelser om typgodkännande som bland annat bygger på tre EG-direktiv, se

avsnitt 4.2. Ramförordningen nr 167 ersätter, tillsammans med en annan ramförordning⁵, två av direktiven. Det tredje direktivet, ramdirektivet 2007/46/EG, gäller dock fortfarande och ska tillämpas parallellt med de nya ramförordningarna. Det innebär att ändringar måste göras i såväl fordonslagen som fordonsförordningen. Det är därför lämpligt att även de kompletterande bestämmelserna förs in där istället för i ny författning.

7.2 Nya fordonsbeteckningar

Förslag: Lagen om vägtrafikdefinitioner kompletteras med två nya fordonskategorier, traktor a och traktor b. De nuvarande beteckningarna traktor klass I och klass II byter namn till traktor skatteklass I respektive traktor skatteklass II.

Skälen för förslagen: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadsstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, ramförordningen nr 167, skapar en möjlighet att EU-typgodkänna traktorer som är konstruerade för en högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Med nuvarande lydelse av 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner omfattas inte den typen av motordrivna fordon av beteckningen/definitionen av traktorer.

Under förutsättning att ett sådant fordon registreras med stöd av ett godkännande enligt en EU-rättsakt hör dock fordonet, med tillämpning av 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner, till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. EU-typgodkända och registrerade traktorer bör därför höra till fordonslaget traktorer – oberoende av vår nuvarande definition av traktorer. Detta kan sägas innebära problem i den lagstiftning som hänvisar till de beteckningar som definieras i lagen om vägtrafikdefinitioner. Det finns därför skäl att ändra nuvarande definition av traktorer för att, i den mån det bedöms lämpligt, kunna särreglera traktorer som är konstruerade för maximalt 40 kilometer i timmen från traktorer som är konstruerade för en högre hastighet. Regleringen av de svenska definitionerna på fordonsområdet bör så långt möjligt stämma överens med de definitioner som finns i EU:s lagstiftning på området. Även detta utgör anledning att ändra definitionen av ”traktor” utifrån ramförordningen.

I ramförordningen nr 167 avser *kategori T* traktorer med hjul. Traktorer som är konstruerade för en hastighet på högst 40 kilometer i timmen markeras med ett ”a” och traktorer som är konstruerade för en hastighet på mer än 40 kilometer i timmen med ett ”b”. Det föreslås att samma markering används i lagen om vägtrafikdefinitioner och att traktorer därför ska kunna indelas i *traktor a* respektive *traktor b*.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadsstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga ersätter Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG. Denna ramförordning behandlas inte i denna promemoria.

De nuvarande beteckningarna traktor klass I och traktor klass II föreslås ändras till traktor skatteklass I respektive skatteklass II för att få en närmare koppling till att klassificeringen avser skatt. Ändringar görs i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner och följdändringar görs i 12 och 13 §§ lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

7.3 Registrering av släp dragna av traktorer

Bedömning: Några ändringar bör inte göras i lagen om vägtrafikregister beträffande registrering av släp.

Skälen för bedömningen: Som redogjorts för i avsnitt 4.2.3 omfattas, i enlighet med 12 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister, släpvagnar som dras av traktorer klass I (föreslagen skatteklass I) av registreringsplikt. Ett av de främsta skälen med registreringskravet är att skatt ska kunna påföras de traktorer och de traktortåg som i huvudsak används för verksamhet utanför ordinarie jord- och skogsbruksverksamhet. Bedömningen är att dagens registreringsbestämmelser är tillämpliga även för släp som dras av traktor b. Någon förändring av bestämmelserna föreslås därför inte i dagsläget. Genom det nya besiktningdirektivet⁶, som ska införlivas 2018, kan dock registreringskraven för släp komma att utökas.

7.4 Godkännandemyndighet

Förslag: Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara behörig godkännandemyndighet enligt ramförordningen nr 167 och fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt förordningen.

Skälen för förslaget: Frågan om vilken myndighet som ska vara behörig myndighet enligt ramförordningen nr 167 regleras lämpligen i förordning. Enligt ramförordningen 167 ska den behöriga myndigheten handlägga samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, dels handha tillståndsförfarandet. Godkännandemyndigheten ska ha behörighet att utfärda och, i förekommande fall, återkalla eller vägra att utfärda intyg om godkännande. Vidare ska godkännandemyndigheten fungera som kontaktpunkt med godkännandemyndigheterna i övriga medlemsstater. Godkännandemyndigheten ska också utnämna de tekniska tjänsterna och se till att tillverkaren uppfyller sina skyldigheter när det gäller produktionsöverensstämmelse. Den behöriga myndigheten ska även

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG.

fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 74 i ramförordningen nr 167.

Transportstyrelsen är i dag godkännandemyndighet enligt fordonslagen (2002:574) och enligt fordonsförordningen (2009:211), se 1 kap. 8 § fordonsförordningen. I Transportstyrelsens uppgifter ingår bland annat att meddela olika typer av typgodkännande samt att utöva tillsyn över efterlevnaden av fordonslagen, fordonsförordningen förordning och föreskrifter som har meddelats med stöd av fordonsförordningen. Transportstyrelsen har också andra bemyndiganden. Mot bakgrund av detta synes det rimligt att Transportstyrelsen utses till godkännandemyndighet även enligt ramförordningen nr 167 och att en ändring görs i 1 kap. 8 § fordonsförordningen.

7.5 Marknadskontrollmyndighet

Förslag: Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara behörig marknadskontrollmyndighet enligt ramförordningen nr 167. Regeringen bör också utse marknadskontrollmyndighet i enlighet med förordningen (EG) nr 765/2008.

Skälen för förslagen: Även frågan om vilken myndighet som ska vara behörig marknadskontrollmyndighet enligt ramförordningen nr 167 regleras lämpligen i förordning. Med hänsyn till att Transportstyrelsen redan i dag utövar tillsyn över den centrala fordonslagstiftningen och föreslås bli godkännandemyndighet enligt ramförordningen nr 167 är det lämpligt att Transportstyrelsen också utses till marknadskontrollmyndighet enligt samma ramförordning.

Samtidigt föreslås att regeringen också utser Transportstyrelsen till marknadskontrollmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 när det gäller fordon. I departementspromemorian Marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn, Ds 2013:12, s. 66 sägs:

”Framöver bör det därför i svensk rätt uttryckligen anges vilken myndighet som är ansvarig marknadskontrollmyndighet för ett visst produktområde. Lämpligen görs detta i samband med genomförandet av nya eller reviderade direktiv som är anpassade till bestämmelserna om marknadskontroll i förordningen (EG) 765/2008 eller när bestämmelser som kompletterar EU-förordningar beslutas. Anpassning till marknadskontrollbestämmelserna i förordningen (EG) 765/2008 har redan skett på vissa områden. Lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor och förordningen (2010:1075) om brandfarliga varor är en del av genomförandet av flera direktiv på området. Lagen (2011:579) om leksakers säkerhet samt förordningen (2011:703) om leksakers säkerhet som genomför det reviderade leksaksdirektivet är ett annat exempel. Nya och reviderade rättsakter som reglerar produkter

kommer på motsvarande sätt anpassas till förordningen (EG) nr 765/2008.”

Som konstaterats i avsnitt 4.3 finns inte någon utpekad marknadskontrollmyndighet på motorfordonsområdet. Av 5 § förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn framgår att det ska finnas ett marknadskontrollråd vid Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Swedac. Vidare framgår av 6 § samma förordning att marknadskontrollrådet består av statliga marknadskontrollmyndigheter, Kommerskollegium och Tullverket. Enligt bilagan till förordningen ingår Transportstyrelsen i rådet. Det framstår därför som lämpligt att regeringen utnyttjar detta tillfälle för att utse Transportstyrelsen till marknadskontrollmyndighet enligt förordningen (EG) nr 765/2008.

Transportstyrelsens roll som marknadskontrollmyndighet i enlighet med de båda EU-rättsakterna föreslås införas i två nya paragrafer i fordonsförordningen (2009:211).

Marknadskontroll eller marknadstillsyn?

Enligt artikel 3 ramförordningen nr 167 definieras ”marknadstillsynsmyndighet” som en myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att genomföra marknadstillsyn på sitt territorium.

I den svenska versionen av ramförordningen nr 167 används begreppet ”marknadstillsyn” med samma definition som ”marknadskontroll” i den svenska versionen av förordningen (EU) nr 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll. I båda rättsakternas engelska version används begreppet ”market surveillance”. Motsvarande förhållande råder beträffande de franska och tyska versionerna där begreppen ”surveillance du marché” respektive ”Marktüberwachung” används i båda förordningarna med samma definition. Det är oklart varför man valt begreppet ”marknadstillsyn” i den svenska versionen av ramförordningen nr 167. I de svenska författningar som reglerar något slags granskning av marknaden, exempelvis lagen (2011:579) om leksakers säkerhet, förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan närliggande tillsyn samt plan- och byggförordningen (2011:338), används genomgående begreppet marknadskontroll. Det finns ingen anledning att frågå denna inarbetade terminologi.

7.6 Sanktioner

Förslag: Bestämmelserna om straff i fordonslagen anpassas till att avse även förseelser mot den nya ramförordningen.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 72 ramförordningen nr 167 ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för ekonomiska aktörer vid överträdelse av förordningen och de delegerade akter eller genomförande akter som antas enligt förordningen. Sanktionerna ska

vara effektiva, proportionella och avskräckande. I artikel 72 anges att vissa särskilda överträdelse ska medföra sanktioner.

Av 5 kap. 1 § andra stycket fordonslagen (2002:574) framgår att böter kan dömas ut enligt föreskrifter som beslutats med stöd av sådant bemyndigande som anges i 5 kap. 8 § fordonslagen. Stycket är avsett som en upplysning om att straffbestämmelser även finns i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandena i 5 kap. 8 §.

Av 5 kap. 8 § fordonslagen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om bland annat registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon. Vidare får föreskrifter beslutas om tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter samt tillsynen över efterlevnaden av fordonslagen och av föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

I 8 kap. 5 § fordonsförordningen (2009:211) anges bland annat att den som uppsåtligt eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift i en ansökan om typgodkännande, i ett intyg om överensstämmelse eller i ett typintyg kan dömas till böter.

De överträdelse som anges i artikel 72 motsvarar i princip dem som anges i fordonsförordningen. Gällande svenska regler torde därför vara tillräckliga. Emellertid föreslås att 5 kap. 8 § fordonslagen ändras så att det klart framgår att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer (idag Transportstyrelsen), får besluta föreskrifter om tillsynen över efterlevnaden av förordningen nr 167.

7.7 Behörighetskrav för att köra traktor b

Förslag: För att få köra en traktor b krävs att man har körkortsbehörighet B eller högre.
--

Skälen för förslaget: Befintliga traktorer ska idag ha en högsta konstruktiv hastighet på 40 kilometer i timmen. Vilken förarbehörighet som krävs beror på hur de används. De får normalt köras på väg endast av den som har gällande körkort eller traktorkort, men om körningen på vägen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats, mellan en gårds ägor eller liknande ändamål ställs inga krav på minimiålder eller förarbehörighet. Om traktorer däremot används i yrkesmässig trafik, d.v.s. där traktorföraren med sin traktor och mot ekonomisk ersättning utför godstransporter och drar ett eller flera släpfordon, ett s.k. traktortåg, krävs enligt 2 kap. 10 § yrkestrafiklagen (2012:210) behörighet C eller CE.

Det kan konstateras att behörighetskraven för att framföra dagens traktorer inom den egna verksamheten är relativt sett låga såväl när det gäller ålder som krav på mer specifik kompetens. Då även med hänsyn tagen till att fordonets maxhastighet är 40 kilometer i timmen. Krav på praktisk utbildning att köra traktor, med eller utan släpfordon saknas, och nuvarande krav på körkort och traktorkort innebär att traktorer får

framföras av en person som fyllt 15 år och som innehar körkort med behörighet AM (moped klass I) samt av den som är 16 år och endast har genomgått ett godkänt teoretiskt kunskapsprov för traktorkort. I det perspektivet får det anses mer eller mindre självklart att införa krav på högre behörighet för dessa tyngre och snabbare traktorer – traktor b. Det kan i sammanhanget inte heller anses rimligt att en person under 18 år får framföra ett tungt och effektivt fordon på väg i en trafikmiljö med andra fordon och trafikanter utan att samtidigt ha uppnått samma ålder som krävs för att få framföra en personbil.

Vid bedömningen av vilken behörighet som är lämplig för traktor b bör ett naturligt vägval vara att utgå från de behörighetskrav som idag gäller för motorredskap klass I eftersom fordonens funktion och utformning är jämförbara. Därför föreslås att krav på körkortsbehörighet B – eller högre – införs. Det föreslagna behörighetskravet är tydligt kopplat till förslaget om att högsta tillåtna hastighet för traktor b ska vara 50 kilometer i timmen. Denna regel gäller även för motorredskap klass I. Den begränsade hastigheten bör i sig bidra till bibehållen konkurrensneutralitet mellan olika fordonsslag/utövare.

När det gäller användningen av traktor b i yrkesmässig trafik föreligger däremot inte något behov av att ytterligare skärpa kraven på föraren. Ingen förändring föreslås varför såväl traktor a som traktor b även fortsättningsvis kommer att omfattas av kraven på behörighet C och CE om traktortåg används i yrkesmässig trafik. Traktor b kommer enligt förslaget visserligen att få framföras med en högsta hastighet av 50 kilometer i timmen men fordonsslaget traktor omfattas idag inte av bestämmelserna i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Det bedöms inte heller som nödvändigt att införa något slags yrkeskompetensbevis för en traktorförare som arbetar inom yrkesmässig trafik.

Den sammantagna bedömningen är att det föreslagna behörighetskravet kommer att bidra till såväl ökad trafiksäkerhet som till ett begripligt och logiskt regelverk för jämförbara fordon.

7.8 Trafikregler för traktor b

<p>Förslag: Traktor b får inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.</p>

Skälen för förslaget: Utförande och användning av en traktor påminner främst om terrängvagn och motorredskap jämfört med andra fordonsslag. Dessa fordon används både i terräng och på väg, både som bärare av redskap och som utrustade eller inrättade för gods- eller personbefordran. Traktor och motorredskap klass II har en konstruktiv begränsning upp till en viss hastighet medan motorredskap klass I har en konstruktiv begränsning från en viss hastighet och uppåt. För terrängvagn finns inga motsvarande bestämmelser om konstruktiv hastighet. I 4 kap. 20 § trafikförordningen (1998:1276) regleras att tung terrängvagn och motorredskap klass I inte får föras i högre hastighet än

50 kilometer i timmen. För att framföra dessa fordon krävs enligt körkortsbestämmelserna i körkortslagen (1998:488) behörighet B.

En förare med behörighet B får i dag utan vidare utbildning köra tung terrängvagn, motorredskap klass I och traktor. Med hänsyn till att utformningen av dessa fordon konstruktionsmässigt skiljer sig från personbilar och att förandet av dem skiljer sig från hur en personbil framförs, har det av bland annat trafiksäkerhetsskäl varit lämpligt att begränsa i vilken hastighet dessa fordon får framföras. Att framföra traktor b, med eller utan tillkopplade fordon, i hastigheter över 50 kilometer i timmen kräver sannolikt mer av föraren än vad kunskaperna genom en B-behörighet ger. För att tillåta en traktor b att framföras i högre hastigheter än motsvarande hastigheter för tung terrängvagn eller motorredskap klass I krävs troligtvis en högre behörighet än B, förmodligen behövs kunskaper och färdigheter motsvarande behörighet C.

Majoriteten av terrängvagnar, motorredskap och traktorer framförs sällan längre sträckor och används främst inom ett relativt begränsat område. Det kan skilja sig på olika platser i landet, men det är fordon som sällan används för något annat än i någon form av arbete eller för transport av gods. Med hänsyn dock till att traktorer generellt får framföras på väg som inte är enskild med påmonterat redskap eller utrustning även om fordonet är bredare än 260 centimeter, redskap eller utrustning inräknad, är det lämpligt att hastigheten begränsas till 50 kilometer i timmen. Bestämmelser om detta förs lämpligen in i 4 kap. 20 § trafikförordningen.

De hastighetsgränser som ska gälla kan utmärkas med en s.k. KM-skylt. Flera länder i Europa, däribland Tyskland och Sverige, har under lång tid valt att på vissa fordon, som får framföras i en särskild högsta tillåten hastighet, använda sig av en skylt baktill på fordonet som visar den högsta tillåtna hastigheten för just det fordonet. Syftet har främst varit att göra andra trafikanter uppmärksamma på att en högsta tillåten hastighet gäller för dessa fordon och att de framförs på vägen i en lägre hastighet än andra fordon. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter ska motorredskap klass I och tung terrängvagn vid färd på väg vara utrustade med en särskild skylt som anger den högsta hastighet som fordonet får framföras på väg, en KM-skylt. Skyltens utseende, mått och placering på fordonet respektive tillkopplat fordon är också reglerat genom Transportstyrelsens föreskrifter.

För vissa långsamgående fordon såsom cykel, moped och fordon som är konstruerade för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen gäller i vissa fall särskilda trafikregler. Enligt 3 kap. 12 § trafikförordningen ska dessa fordon på väg använda vägrenen och fordonen ska föras så nära den högra kanten av vägrenen eller den bana som används. Traktor b föreslås få framföras i högre hastighet än ovan nämnda fordon och i motsvarande hastighet som gäller för tung terrängvagn och motorredskap klass I. Det är därför lämpligt att en traktor b framförs på körbana. Någon särskild bestämmelse om placering av traktor b föreslås därför inte. Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik får vägrenen dock tillfälligt användas även vid färd med traktor b på samma

sätt som andra fordon. Har körbanan avgränsats med heldragen linje får dock endast tidigare nämnda långsamtgående fordon använda vägrenen.

Förslag: Vid färd med traktor b ska föraren använda helljus när dennes synfält med hänsyn till fordonets hastighet annars inte är tillräckligt för att fordonet ska kunna föras säkert.

Skälen för förslaget: Bestämmelserna om belysning i 3 kap. 70 § trafikförordningen kräver att helljus används på bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel och moped klass I när förarens synfält med hänsyn till fordonets hastighet annars inte är tillräckligt för att fordonet ska kunna föras säkert. Med hänsyn till risk för bländning av andra trafikanter och trafiksäkerhetsproblem i anslutning till detta är det förbjudet att använda helljus på vägar där det finns tillfredställande belysning samt på sådant avstånd att det finns risk för att mötande fordons förare kan bländas. Det är inte heller tillåtet att använda helljus vid möte med ett spårbundet trafikmedel eller ett fartyg som förs längs vägen, om risk för bländning kan uppstå, eller på ringa avstånd bakom ett annat fordon. Eftersom den högsta tillåtna hastigheten för traktor b föreslås bli 50 kilometer i timmen och med hänsyn till bestämmelserna för liknande fordon, bör kraven för användning av helljus vara desamma för traktor b som för motorredskap klass I och tung terrängvagn.

Förslag: Vid färd med traktor b ska man få använda alternativ till halvljus.

Skälen för förslaget: Bestämmelserna i 3 kap. 71 § trafikförordningen gör det möjligt att vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I i stället för halvljus använda annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter föranleder att halvljuset behöver vara tänt. I dimma och vid kraftig nederbörd får dimljus användas i stället för halvljus. Dimljus och halvljus får dock inte användas samtidigt. Förbudet gäller inte vid färd med motorcykel under dagsljus. Med hänsyn till att bestämmelserna om belysning bör vara desamma för liknande motordrivna fordon är det lämpligt att även traktor b under vissa förutsättningar kan använda annat ljus än halvljus. Bestämmelserna i 3 kap. 71 § trafikförordningen föreslås därför ändras.

Förslag: Den som färdas med traktor b utan karosseri ska använda skyddshjälm. Transportstyrelsen bör få meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om skyddshjälm.

Skälen för förslaget: Traktor b kommer att säljas i flera olika storlekar och utförande och med stor sannolikhet kommer traktor b även att säljas i ett utförande utan karosseri som påminner om en fyrhjuling. De mindre modellerna av traktor b utan karosseri kommer sannolikt att användas på

liknande sätt som andra fyrhjulingar används idag. Det finns mycket som pekar på att detta fordon blir attraktivt från användarsynpunkt eftersom traktor b inte kommer ha de begränsningar som en fyrhjulig motorcykel har i motoreffekt, eller de begränsningar som en terrängskoter har för färd på enskild eller allmän väg.

Idag används begreppet "fyrhjuling" som ett samlingsnamn för att beskriva en rad olika fordonstyper. Begreppet "fyrhjuling" är inte definierat i svensk lagstiftning men innefattar i dagligt tal bland annat terränghjulingar, fyrhjuliga motorcyklar, mindre traktorer och motorredskap. Gemensamt för dessa fyrhjulingar är att de ofta saknar karosseri och har en liknande utformning och storlek.

Det säljs i dag cirka 11 000 registrerade fyrhjulingar per år. Vid årsskiftet 2012–2013 fanns över 90 000 fyrhjulingar registrerade som terränghjuling eller motorcykel i trafik. Till det kommer sådana fyrhjulingar som är registrerade som traktor eller motorredskap samt ett okänt antal oregistrerade fyrhjulingar. Antalet traktorregistrerade fyrhjulingar är för närvarande litet, men det ökar. I och med införandet av traktor b kommer den utvecklingen sannolikt att fortsätta.

Reglerna kring fyrhjulingar är komplicerade, mycket beroende på att begreppet fyrhjuling inte står för en särskild fordonstyp utan avser ett flertal skilda kategorier av fordon där olika regler gäller. En fyrhjuling som är registrerad som en traktor eller som en motorcykel får till exempel framföras på alla vägar och under vissa förutsättningar även i terräng. En fyrhjuling som är registrerad som terränghjuling är framtagen för att användas i terräng och får endast föras där och bara under vissa förutsättningar framföras på enskild väg eller korsa allmän väg. Andra skillnader mellan nämnda fyrhjulingar är att en traktor sedan lång tid haft en konstruktiv hastighet på högst 30–40 kilometer i timmen medan den fyrhjuliga motorcykeln haft en begränsad effekt på 15 kilowatt.

Fram till nu har det emellertid funnits flera skillnader mellan terrängskoter och traktor som gjort att traktorn inte varit särskilt intressant mer än för vissa målgrupper. När nu en ny typ av traktor introduceras på den svenska marknaden förändras förmodligen förutsättningarna. Den stora skillnaden gentemot dagens traktor är att den nya traktortypen (traktor b) inte kommer att ha någon begränsning vad gäller den konstruktiva hastigheten, som den traktor som finns idag har, utan i stället föreslås få en högsta tillåten hastighet.

På fyrhjulingar utan karosseri sitter förare och passagerare i princip helt oskyddade på samma sätt som på ett motsvarande två- eller trehjuligt fordon. Viktiga skydd för förare och passagerare förutom skyddshjälm är ryggskydd och grova kängor eller stövlar som är anpassade för ändamålet. Vad gäller krav på huvudskydd för förare och passagerare har det under lång tid, av trafiksäkerhetsskäl, funnits krav i lagstiftningen på att använda skyddshjälm vid färd på motorcykel. Det har inte funnits skäl att ha frågå detta, oavsett om motorcykeln har två, tre eller fyra hjul.

Det har hittills inte funnits någon anledning att av trafiksäkerhetsskäl införa krav på användning av skyddshjälm vid förande av mindre traktorer utan kaross eftersom traktorer utan kaross inte har varit särskilt framträdande i olycksstatistiken vad gäller olyckor med huvudskador som följd. Det beror sannolikt på traktorernas begränsning i konstruktiv hastighet, storlek och användningsområde.

Däremot har krav på användning av skyddshjälm för andra fordonstyper än traktor, motorcykel och moped diskuterats, till exempel för terrängskoter i SOU 2005:45, Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling. Det ansågs då inte finnas tillräckliga skäl för att införa krav på användning av skyddshjälm på terrängskoter, men flera myndigheter och organisationer rekommenderar sedan flera år förare av terrängskoter att använda skyddshjälm både vid färd i terräng och på väg.

För närvarande är det olyckor med terränghjulingar som står för störst andel skadade och omkomna vid färd med någon sorts så kallad fyrhjuling. I de flesta allvarliga olyckorna välter fordonet eller kolliderar med ett fast föremål. De allvarligaste skadorna är huvudskador och/eller att de som färdats på fordonet kläms fast under det. Traktor b är ett fordon som påminner om en terränghjuling på flera olika sätt, bland annat sett till användningsområde, effekt och styrka på motorerna. En traktor får dessutom som tidigare nämnts framföras på alla vägar vilket inte en terränghjuling får. Eftersom terränghjulingen och traktorn i utförande som en fyrhjuling är så pass lika, går det inte att utesluta att olyckor och konsekvenser med den nya traktor följer de som redan inträffat med terränghjuling. Trots krav på behörighet B och en högsta tillåten hastighet för traktor b på 50 kilometer i timmen kommer olyckor att inträffa med traktor b. För att mildra de allvarliga skadorna på förare och passagerare vid en olycka med denna typ av traktor utan karosseri föreslås därför att krav på användning av skyddshjälm införs.

Det bör finnas möjlighet att meddela undantag från bestämmelserna om skyddshjälm. Transportstyrelsen har i dag ett bemyndigande i 13 kap 3 § trafikförordningen (1998:1276) att under vissa villkor medge undantag från bestämmelserna om skyddshjälm; undantag får endast medges om behövs av särskilda skäl och kan ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet, jfr 13 kap 4 § trafikförordningen. Det tidigare Trafiksäkerhetsverket utfärdade föreskrifter om skyddshjälm, TSVFS 1987:10. Föreskrifterna gäller visserligen fortfarande men är tämligen otidsenliga och behöver moderniseras. Transportstyrelsen har inte något sådant tydligt bemyndigande enligt gällande lagstiftning. Ett bemyndigande att meddela föreskrifter för undantag från kravet på skyddshjälm bör därför införas.

Förslag: Betydelsen av vägmärket C8 som anger förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II ändras så att fordonsslaget traktor delas upp i traktor a och traktor b. Namnet på symbolen S6 traktor och motorredskap klass II ändras så att symbolen i stället anger traktor a och motorredskap klass II.

Skälen för förslagen: Vägmärke C8 förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II anger att en särskild trafikregel genom en lokal trafikföreskrift har meddelats. Bestämmelsen märks ut med det avsedda vägmärket. Särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter meddelas med stöd av 10 kap 1 § trafikförordningen, exempelvis förbud mot trafik med vissa fordon.

Utmärkning av de särskilda trafikreglerna genom lokala trafikföreskrifter sker med vägmärken i enlighet med vägmärkesförordningen (2007:90). Utmärkning av förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II sker med märke C8 *Förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II*. Om förbudet avser motorredskap klass I anges detta på tilläggstavla.

Genom att den nuvarande beteckningen traktor delas upp i två olika beteckningar, a och b, behöver märkets betydelse ändras så att märket anger förbud mot traktor a och motorredskap klass II – de långsammare fordonen. Med hänsyn till att det på motsvarande sätt är skillnad vad gäller hastigheten mellan motorredskap klass I och klass II bör förbud mot trafik med traktor b kunna anges på tilläggstavla på samma sätt som förbud mot trafik med motorredskap klass I anges enligt gällande regler. Om förbudet fortsättningsvis även ska gälla traktor b måste förbudet således anges på tilläggstavla.

Genom ändring av betydelsen av märke C8 *Förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II* och de närmare föreskrifterna till detta märke föreslås att förbud mot trafik med traktor b anges på tilläggstavla. Antalet lokala trafikföreskrifter av detta slag torde vara begränsade. Med hänsyn till beslutsmyndigheterna och väghållarna, som kommer att behöva viss tid för att införa de nya reglerna, bör de nya betydelseerna av vägmärkena träda i kraft först den 1 januari 2017.

Förslag: Namnet på symbolen S6 Traktor och motorredskap klass II ändras så att symbolen anger traktor a och motorredskap klass II.

Skälen för förslaget: I 2 kap. 28 § vägmärkesförordningen finns symboler som används på lokaliseringsmärken och tilläggstavlor för att ange visst fordonsslag, trafikantgrupp eller viss verksamhet. Symbolerna har den betydelse som framgår av deras namn om inte annat anges i förordningen. Symbolerna används bland annat för att ange att ett förbud eller påbud gäller ett visst fordonsslag.

Symbolen S6 anger traktor och motorredskap klass II. För att inte symbolen ska innefatta samtliga traktorer behöver betydelsen av symbolen ändras så att den endast anger traktor a och motorredskap klass I. Det har tidigare inte framkommit några skäl för att införa en särskild symbol för motorredskap klass I och något behov torde inte heller finnas för en symbol för traktor b. Finns det behov av att ange motorredskap klass I eller traktor b på lokaliseringsmärken och tilläggstavlor kan det ske med text.

7.9 Yrkesmässig trafik

Bedömning: Några ändringar bör inte göras i yrkestrafiklagen eller yrkestrafikförordningen.

Skälen för bedömningen: Som redogjorts för i avsnitt 4.7.1 omfattas, med de undantag som anges i artikel 1 punkt 4 förordningen (EG) nr

1071/2009, endast godstrafik på väg av tillståndskrav. Om ett företag framdeles avser att bedriva yrkesmässig trafik med traktorer som är konstruerade för en hastighet över 40 kilometer i timmen, traktor b, kommer företaget att omfattas av kravet på yrkestrafiktillstånd i enlighet med 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (2012:210). Bedömningen är att detta är rimligt. Någon ändring av bestämmelserna föreslås därför inte.

7.10 Kör- och vilotider

Bedömning: Några ändringar bör inte göras i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Skälen för bedömningen: Förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. innehåller kompletterande bestämmelser till bland annat Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Av artikel 3 förordningen nr 561 framgår att förordningen inte ska tillämpas på vägtransporter med fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen. Dagens traktorer omfattas således inte av förordningen nr 561. Däremot kommer den nya traktor b att omfattas eftersom den kommer att få framföras i högst 50 kilometer i timmen.

Av i 2 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. framgår dock bland annat att traktorer som används i vissa sammanhang är undantagna från bestämmelserna i förordningen, jfr avsnitt 4.7.2. Det är rimligt att undantagen gäller även fortsättningsvis och några ändringar i förordningen krävs inte.

7.11 Överlastavgifter

Förslag: Lagen om överlastavgifter ändras så överlastavgift kan tas ut om en släpvagn som dras av en traktor b framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen.

Skälen för förslagen: Som redogjorts för under avsnitt 4.7.3 är inte lagen (1972:435) om överlastavgifter tillämplig på alla motordrivna fordon – bland annat omfattas inte traktorer eller släpvagnar som dras av traktorer av bestämmelserna.

Traktorer har i många fall ett liknande användningsområde som motorredskap och terrängmotorfordon. Sedan tidigare finns en indelning av motorredskap i olika klasser beroende på konstruktiv hastighet. Det föreslås nu att lagen om vägtrafikdefinitioner ändras så att traktorer får olika beteckningar beroende på konstruktiv hastighet. I regeringens proposition 1992/93:28 s. 15 om ändrade bestämmelser för traktorer och

motorredskap, m.m. uttryckte departementschefen bland annat följande med anledning av den föreslagna ändringen av lagen om överlastavgifter:

”De ändringar som gjorts i lagen (1972:435) om överlastavgift och som innebär att lagens tillämpningsområde vidgas till att gälla även tunga terrängvagnar samt släpvagnar som dras av motorredskap eller traktorer eller tunga terrängvagnar grundas i huvudsak på att användningsområdet för de nämnda fordonen blir större när den nuvarande konstruktiva hastighetsbegränsningen till 30 km/tim slopas. Om de nuvarande bestämmelserna om en högsta konstruktiv hastighetsgräns för traktorer på 30 km/tim behålls bör enligt min mening lagen om överlastavgift tills vidare inte omfatta dessa fordon. Även andra typer av fordon som har en begränsning av den konstruktiva hastigheten till 30 km/tim bör av samma skäl undantas från lagen om överlastavgift. Om den konstruktiva hastighetsgränsen senare höjs för de ifrågakvarande fordonen bör regeringen återkomma till riksdagen även i denna fråga.”

Sedan ändringen av lagen om överlastavgifter genom SFS 1992:1732 har definitionen av traktorer ändrats så att den konstruktiva hastighetsgränsen för traktorer höjts till 40 kilometer i timmen. Detta har skett utan att lagen om överlastavgifter har ändrats. Det har inte framkommit att detta utgjort ett problem. Genom att det, som det nu föreslås, i lagen om vägtrafikdefinitioner öppna för fordon som ska kategoriseras som traktorer, trots att de har en högre konstruktiv hastighet än 40 kilometer timmen (traktor b), finns det dock anledning att på nytt överväga om i vart fall släpvagnar som dras av vissa traktorer ska omfattas av bestämmelserna i lagen om överlastavgifter.

Idag finns en indelning av exempelvis motorredskap i olika klasser beroende på konstruktiv hastighet. Motorredskap klass I kan ha en konstruktiv hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen. I trafikförordningen finns bestämmelser om att sådana fordon inte får föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Motorredskap klass I kan, i och med att dessa kan och får föras med en högre hastighet, antas i större utsträckning dra släpvagnar än motorredskap klass II. För traktorer, som är inrättade huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller arbetsredskap, torde användningsområdet som dragfordon av last på annat än på enskilda vägar bli större när den konstruktiva hastigheten nu höjs. Med en högre hastighet uppstår sannolikt också ett ökat slitage på vägarna. Det finns en bristande konsekvens som även kan sägas vara konkurrenssnedvridande om lastbilar och motorredskap klass I, som båda inom exempelvis tätbebyggt område i allmänhet inte får föras i högre hastighet än 50 kilometer i timmen, ska omfattas av lagen om överlastavgifter medan släpvagnar som dras av traktorer som kan och får föras i samma hastighet inte omfattas av lagen. Således bör sådana släpvagnar som dras av traktorer som har en konstruktiv hastighet som överskrider 40 kilometer i timmen också omfattas av lagen om överlastavgifter.

7.12 Beskattning av traktorer

Bedömning: Några ändringar i vägtrafikskattelagen behöver inte göras.

Skälen för bedömningen: Som redogjorts för i avsnitt 4.8 beskattas traktorer efter användningsområde. En ny traktor klass b kommer att tillhöra skatteklass I om den används för de ändamål som anges i 2 kap. 16 § vägtrafikskattelagen (2006:227). Om traktorn används i enlighet med 2 kap. 17 § samma lag kommer den att tillhöra skatteklass II. Några skäl att utforma bestämmelserna i vägtrafikskattelagen på något annat sätt finns inte och föreslås därför inte.

7.13 Övriga författningsändringar

Bedömning och förslag: Följändringar i ytterligare paragrafer i ett antal författningar görs med anledning av ramförordningen nr 167.

Skälen för bedömningen och förslaget: En EU-förordning är direkt tillämplig i varje medlemsstat och har företräde framför nationell rätt. I vissa fall måste dock föreskrifter kunna meddelas i nationell rätt för att bestämmelserna ska kunna fungera i verkligheten, jfr ovan avsnitt 7.1.

I flera författningar på fordonsområdet finns vidare hänvisningar till EG-rätt och tidigare EG-direktiv. Enligt artikel 1 i det ändrade EU-fördraget har Europeiska unionen numera ersatt Europeiska gemenskapen. Därför bör begreppet "EG-rätt" generellt ersättas med "EU-rätt". I en del av paragraferna behöver således hänvisningen till EG-rätt bytas mot en hänvisning till EU-rätt.

I gällande rätt finns fordonsdefinitioner som hänvisar till äldre EG-direktiv och bestämmelser om typgodkännanden som skett enligt tidigare EG-direktiv. Eftersom såväl fordonsdefinitionerna som typgodkännandena fortfarande är giltiga måste de behållas. De aktuella paragraferna bör dock kompletteras med bestämmelser om fordonsdefinitioner och typgodkännanden i enlighet med EU-rättsakter på området.

Ytterligare hänvisningar till EG-rätt som bör ändras och/eller kompletteras, och som inte har kommenterats särskilt i denna promemoria, finns i följande författningar och paragrafer:

- 2 a § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
- 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 4 a §§, 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:242)
- 3 kap. 1, 2, 8, 13, 14, 16, 18, 19, 30 och 33 §§ samt 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: De föreslagna författningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2016, utom i fråga om ändringarna i vägmärkesförordningen som föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 78 förordningen (EU) nr. 167/2013 ska ramförordningen tillämpas från och med 1 januari 2016. Vidare sägs att nationella myndigheter, från och med den 22 mars 2013, efter en begäran från en tillverkare, inte får vägra att bevilja ett EU-typgodkännande eller ett nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, utsläppande på marknaden eller ibruktagande av ett nytt fordon om det berörda fordonet uppfyller kraven i ramförordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antas enligt ramförordningen.

De föreslagna författningsändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt.

Antalet lokala trafikföreskrifter som förbjuder trafik med dagens traktor och motorredskap klass II torde vara begränsade. Med hänsyn till att väghållare och beslutsmyndigheter, kommuner och länsstyrelser, kommer att behöva viss tid för att införa de nya reglerna, bör de nya betydelseerna av vägmärkena träda i kraft först den 1 januari 2017.

9 Konsekvenser

9.1 Allmänt

I takt med att jord- och skogsbruksföretagen blir större och arealerna växer ökar transportbehovet såväl för den enskilde lantbrukaren som för näringen i stort. Utvecklingen kommer sannolikt att fortsätta, något som innebär ett ökande antal transporter med traktorer på väg. En traktor som får köras snabbare än dagens traktorer kommer rent konkret att kunna bidra med effektivare transporter för jord- och skogsbruksnäringen som helhet. Från en marknadsaspekt kan vidare antas att traktorn kommer att få ett utökat användningsområde än idag, inte minst inom den yrkesmässiga trafiken. Antalet sålda traktorer per år i Sverige uppgår i dagsläget till ca 3 000. Enligt återförsäljarledet finns uppskattningar att ca 200 av dessa inom en nära framtid kommer att utgöras av traktor b. De föreslagna ändringarna ger en tillräckligt hög säkerhetsnivå för framförandet av traktor b samtidigt som de generellt inte beräknas innebära några större anpassningsproblem för förare och företagare. De nationella regler som införs begränsar därför inte möjligheten för traktor b att introduceras på den svenska marknaden.

Om ingen nationell reglering görs kommer traktor b att få framföras i den hastighet som gäller för vägen eller i terrängen. Det gäller även för traktorer med en eller flera släpvagnar tillkopplade.

9.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

9.2.1 Transportstyrelsen

Godkännandemyndighet

Transportstyrelsen har redan idag ansvar för typgodkännanden inom fordonsområdet. Förslaget kan innebära en något utökad verksamhet mot nuvarande men påverkar inte myndighetens kostnader i någon nämnvärd omfattning som inte går att hantera inom befintliga anslagsramar.

Marknadskontrollmyndighet

Transportstyrelsen är redan idag marknadskontrollmyndighet inom fordonsområdet, men saknar direkt bemyndigande att agera fullt ut enligt förordningen (EG) nr 765/2008 om ackreditering och marknadskontroll. Förslaget att peka ut Transportstyrelsen som ansvarig myndighet enligt ovan nämnda förordningen kommer således att ge myndigheten de verktyg som man idag saknar för att kunna agera kontrollmyndighet på det sätt som förordningen anger. Förslaget bedöms inte komma att påverka myndighetens kostnader i nämnvärd omfattning som inte går att hantera inom befintliga anslagsramar.

Informationsinsatser

Initialt kommer Transportstyrelsen att behöva genomföra informationsinsatser om det nya regelverket för traktor b till såväl bransch- och intresseorganisationer som till berörda myndigheter. Insatsen bedöms dock kunna hanteras inom ordinarie budget.

9.2.2 Polismyndigheten

Förslagen innebär att Polismyndighetens kontrollfunktion kompliceras något i den meningen att det kommer att finnas två typer av traktorer där regler för hastighet, behörighet och överlast skiljer sig åt. För att undvika oklarheter är det lämpligt att Transportstyrelsen använder sin möjlighet att föreskriva om att traktor b ska förses med en KM skylt baktill på fordonet. En sådan åtgärd kan underlätta vid Polismyndighetens kontrollverksamhet. Förslagen bedöms inte leda till någon ökad kostnad för Polismyndigheten.

9.2.3 Domstolsväsendet

Förslagen bedöms inte få några omedelbara konsekvenser för domstolsväsendet. Förslagen bedöms kunna leda till en ytterst begränsad måltillströmning till domstolarna som kan hanteras inom befintliga anslagsramar.

9.3 Ekonomiska konsekvenser för kommuner och länsstyrelser

Förslaget som helhet bör inte belasta regionala och kommunala myndigheter i någon större omfattning. Förslaget om ändring i vägmärkesförordningen innebär dock att de lokala trafikföreskrifter som meddelats om förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II behöver ändras i det fall väghållaren beslutar att förbudet inte ska gälla traktor b. En sådan översyn innebär en viss arbetsinsats för berörda kommuner och länsstyrelser I nuläget finns ett femtiotal lokala trafikföreskrifter som innehåller förbud mot trafik med traktor. Förbuden är meddelade både på riksvägar och länsvägar samt i vissa fall på kommunala vägar. För att ge väghållaren rimlig tid för översyn och för att kunna vidta eventuella åtgärder föreslås ändringen träda i kraft den 1 januari 2017. Detta bör inte innebära några problem eftersom innehavet och användandet av traktor b kan förväntas öka successivt och över tid.

9.4 Ekonomiska konsekvenser för företag

Förslagen har ingen direkt ekonomisk påverkan på de företag som tillverkar traktorer i och med att typgodkännandeverksamheten i sig inte förändras. Det kan vidare konstateras att Sverige sedan länge saknar nationell traktortillverkning. Svenska företag som däremot berörs är de ca 240 000 företag som idag är verksamma inom jord- och skogsbruk och som kan antas ha behov av en snabbare traktor. För den enskilde företagaren innebär det i praktiken möjlighet att bedriva ett effektivare jordbruk, dels genom snabbare transporter över de egna ägora, dels genom effektivare transporter mellan olika målpunkter för leverans respektive hämtning av gods eller redskap. Vad effektivare transporter innebär i monetära termer har inte utretts men generellt sett kan det antas att alla former av tidsvinster bör ha en positiv effekt på såväl enskilda företag som på näringen i stort. Den högre hastigheten kan vidare bidra till att traktor b kan användas i yrkesmässig trafik, exempelvis för snöröjning och kortare transporter i närområdet.

Inledningsvis kommer troligen större företag med längre transporter vara de som först investerar i en traktor b. På längre sikt är det dock rimligt att anta att traktor b, trots sitt ca 15 % högre inköpspris, kommer att bli mer vanlig även hos mindre lantbruksföretag. Redan idag finns ett antal traktorer i Sverige som har lagstadda 40 kilometer i timmen som maxhastighet men som är förberedda för en högre hastighet. Tillverkaren kan i dessa fall genom en omprogrammering av maskinvaran öka

maxhastigheten till knappt 50 kilometer i timmen. Branschorganisationen Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) gör bedömningen att intresset är mycket stort för att till en rimlig kostnad på detta sätt ”uppdatera” sin befintliga traktor till en snabbgående traktor.

Det torde heller inte innebära några större problem för företagaren själv eller för eventuella anställda med krav på körkort med behörighet B för att få framföra traktor b. De flesta företag inom jord- och skogsbruk finns på landet vilket oftast innebär att de transporter som utförs, både för privat bruk och inom verksamheten, kräver tillgång till en personbil.

I de fall som ett företag avser att använda traktor b i yrkesmässig trafik kommer företaget i likhet med exempelvis renodlade åkeriföretag att omfattas av krav på yrkestrafiktillstånd. Förslaget bör därför inte innebära någon konkurrensnackdel eller annan försämring för åkerinäringen. Kravet på trafiktillstånd samt att även låta traktor b omfattas av kravet på överlastavgifter syftar således till en bibehållen konkurrensneutralitet mellan olika fordonsslag vad gäller olika utövare inom den yrkesmässiga trafiken.

9.5 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

Majoriteten av de personer som är sysselsatta inom jord- eller skogsbruk och är över 18 år, bedöms inneha körkort med minst behörighet B varför de inte kommer att påverkas ekonomiskt.

Förslagen skulle emellertid kunna få en direkt negativ effekt för personer under 18 år som har sin sysselsättning inom ett företag där man väljer att ersätta traktor a med traktor b. Dessa yngre personer, som dock beräknas vara ett fåtal, riskerar då bli utan anställning eftersom de är för unga för att kunna skaffa sig behörighet för att få framföra fordonet.

9.6 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Utförande och användning av en traktor kan jämföras med terrängvagn och motorredskap. Dessa fordon används såväl i terräng som på väg, både som bärare av redskap och som utrustade eller inrättade för gods- eller personbefordran. Tung terrängvagn och motorredskap klass I får inte föras i högre hastighet än 50 kilometer i timmen och föraren ska ha körkort med behörighet B. Det har varit lämpligt av trafiksäkerhetsskäl att begränsa i vilken hastighet dessa fordon får framföras. I likhet med framförandet av terrängvagn och motorredskap I är det motiverat att traktor b inte får framföras i en högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Det skulle sannolikt kräva större kunskap, än den en B-behörighet ger, att framföra en traktor b i hastigheter över 50 kilometer i timmen på ett trafiksäkert sätt.

Införandet av körkortsbehörighet B som lägsta nivå för att få framföra en traktor b kommer generellt sett att bidra till ökad trafiksäkerhet i jämförelse med nuvarande regler för traktorer. Behörighetskravet är en viktig markering för behovet av ökad och dokumenterad förarkompetens och är en förutsättning för att förslaget om höjd maxhastighet för dessa

traktorer ska kunna genomföras. B-behörighet i kombination med en högsta tillåten hastighet på 50 kilometer i timmen avser att säkerställa att olyckor där traktorer är inblandade inte ökar utan istället, förhoppningsvis, minskar.

I och med introduktionen av traktor b på marknaden har behörighetsfrågan för dessa typer av fordon aktualiserats, något som på sikt även skulle kunna ge positiva trafiksäkerhetseffekter även för framförande av traktor a. I praktiken kan det betyda att den som i sin vardag kör en traktor a även kommer att behöva kunna köra en traktor b och då får ett incitament att skaffa en B-behörighet.

Traktor b är en ny modell av traktor utan begränsning vad gäller den konstruktiva hastigheten. De mindre modellerna av denna traktor utan karosseri kommer sannolikt att användas på liknande sätt som andra fyrhjulingar används idag. Det finns fyrhjulingar som är registrerade som traktor, moped, motorcykel, terränghjuling eller som motorredskap. Antalet fyrhjulingar som är registrerade som traktorer är få men en ökning sker. På senare år har det skett flera allvarliga olyckor med fyrhjulingar och 30–40 personer omkommer eller skadas svårt varje år i olyckor. För att mildra skadorna på förare och passagerare vid en olycka med denna typ av traktor utan karosseri föreslås därför att krav på skyddshjälm införs. Detta krav ställs redan på fyrhjulingar som är registrerade som motorcyklar eller mopeder utan karosseri. Krav på skyddshjälm även vid förande av terrängskoter finns i kommande förslag till författningsändringar med anledning av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Avslutningsvis bör de trafikregler som föreslås för traktor b – hastighet, plats på väg etc. – bidra till att minska de eventuella störningsmoment som ett långsamtgående fordon kan orsaka i den omgivande trafikmiljön. En högre maxhastighet ger bättre förutsättningar för traktor b att smälta in i trafikrytmen. Som nämnts ovan har Transportstyrelsen möjlighet att föreskriva att traktor b ska märkas ut med sin maxhastighet (s.k. KM-skylt). En sådan åtgärd bedöms som en viktig kompletterande åtgärd och bör ha en allmänt trafiksäkerhetshöjande effekt eftersom skylten signalerar viktig information till omgivande medtrafikanter.

9.7 Konsekvenser för miljön

Marknadsintroduktionen av traktor b och de regler som föreslås bedöms inte innebära några ytterligare belastningar för miljö eller hälsa. Om den snabbgående traktorn bidrar till att vissa transporter kan ske på ett mer effektivt sätt än idag bör införandet av traktor b istället kunna ge positiva miljöeffekter. Ett exempel på detta är att traktor b kan köras i en högre hastighet men med ett reducerat motorvarvtal vilket förbättrar både bränsle- och miljöekonomin. I förlängningen kan en marknadsintroduktion av traktor b även bidra till en snabbare utfasning av äldre traktorer som har en högre grad av negativ miljöpåverkan.

10 Författningskommentar

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

1 §

Första stycket 4 ändras så att det blir möjligt att ta ut överlastavgift om en släpvagn som dras av en traktor b framförs på väg med högre axeltryck, boggitryck, trippelaxeltryck eller bruttovikt än som är tillåtet för fordonet, fordonståget eller vägen. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.11.

10.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

2 kap.

1 §

Behörighetskrav för terrängvagn och motorredskap klass I omfattas inte av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Bestämmelserna ändras inte i sak men detta är ett lämpligt tillfälle att samla övriga behörighetskrav i samma paragraf. Bestämmelserna flyttas därför till 2 kap. 2 § körkortslagen, jfr nedan.

2 §

Andra stycket är nytt och innehåller behörighetskrav för vissa fordon.

För att få köra en traktor b ska krävas att man har körkortsbehörighet B eller högre. Inte heller denna behörighet omfattas av det ovan nämnda tredje körkortsdirektivet. Bestämmelserna förs lämpligen in i ett nytt andra stycke. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.

5 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om körkortsbehörighet och ändras till följd av ändringarna i 1 och 2 §§, jfr ovan.

10.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

12 §

Ändringen i *andra stycket* är en följd av att de nuvarande traktorbeteckningarna traktor klass I och klass II byter namn till traktor skatteklass I respektive traktor skatteklass II. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.2.

13 §

Även ändringen i denna paragraf, *första stycket*, är en anpassning efter de nya traktorbeteckningarna skatteklass I respektive traktor skatteklass II, jfr ovan.

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

2 §

Genom Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon, ramförordningen nr 167, kommer en ny, snabbare traktor att typgodkännas och marknadsföras. Fordonsbeteckningen traktor får ändrad betydelse och beteckningarna traktor klass I och klass II byter namn till skatteklass I respektive skatteklass II. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.2.

2 a §

Se nedan under avsnitt 10.10.

10.5 Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

1 kap.

1 §

För att bestämmelserna i ramförordningen nr 167 ska kunna tillämpas i praktiken måste regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kunna besluta kompletterande föreskrifter. Denna möjlighet införs genom ett nytt *andra stycke*. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.1.

2 kap.

2 §

Se nedan under avsnitt 10.10.

4 a §

Se nedan under avsnitt 10.10.

5 kap.

8 §

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller för den myndighet regeringen bestämmer. *Andra stycket 4* kompletteras med bestämmelser om tillsyn över efterlevnaden av ramförordningen nr 167.

I paragrafens andra stycke införs också en *ny punkt 7* för att möjliggöra att avgifter kan tas ut för tillsyn och ärendehandläggning i enlighet med ramförordningen nr 167.

10.6 Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)

3 kap.

70 §

Paragrafen reglerar användningen av helljus vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I. Samma regler ska gälla vid färd med traktor b. *Första stycket* kompletteras med traktor b. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.8.

71 §

Paragrafen reglerar användningen av halvljus vid färd på väg med bil, motorredskap klass I, tung terrängvagn, motorcykel eller moped klass I. Samma regler ska gälla vid färd med traktor b. *Första stycket* kompletteras med traktor b. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.8.

4 kap.

9 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om användande av skyddshjälm vid färd med motorcykel eller moped. Samma regler ska gälla för traktor b utan karosseri. Ändringen införs i *första stycket*.

Transportstyrelsen bör få möjlighet att meddela undantag från bestämmelserna om skyddshjälm och har i dag ett bemyndigande i

13 kap 3 § trafikförordningen (1998:1276) att under vissa förutsättningar medge undantag från bestämmelserna om skyddshjälm. Det tidigare Trafiksäkerhetsverket utfärdade föreskrifter om skyddshjälm, TSVFS 1987:10. Med stöd av dessa föreskrifter har undantag från kravet på skyddshjälm exempelvis meddelats för polisman i tjänsteutövning och vid färd med sådan trehjulig motorcykel och moped vilka har överbyggnad till skydd för föraren. Transportstyrelsens bemyndigande är något otydligt enligt gällande lagstiftning varför ett bemyndigande att meddela föreskrifter för undantag från kravet på skyddshjälm bör införas. Bemyndigandet införs i ett *nytt fjärde stycke*. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.8.

20 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hastighet på väg med vissa motordrivna fordon och fordonskombinationer. Samma regler ska gälla vid färd med traktor b som för tung terrängvagn och motorredskap klass I utan släpvagn. *Första stycket* ändras och kompletteras med traktor b.

Även *femte stycket* kompletteras med traktor b.

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.8.

10.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1998:1709) om avgaskrav för vissa förbränningsmotordrivna mobila maskiner

2 §

Se nedan under avsnitt 10.10.

3 a §

Se nedan under avsnitt 10.10.

7 §

Se nedan under avsnitt 10.10.

Bilaga 2

Se nedan under avsnitt 10.10.

10.8 Förslaget till förordning om ändring vägmärkesförordningen (2007:90)

2 kap.

8 §

Förbudsmärket C8 Förbud mot trafik med traktor och motorredskap klass II, ändras till att avse förbud mot trafik med traktor a. De närmare föreskrifterna till märket ändras så att eventuellt förbud mot trafik med traktor b eller motorredskap klass I ska anges på en tilläggstavla. Paragrafen behandlas i avsnitt 7 8.

28 §

Symbolen S6 Traktor och motorredskap klass II ändras till att avse traktor a och motorredskap klass II. Paragrafen behandlas i avsnitt 7 8.

10.9 Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

1 kap.

8 §

Transportstyrelsen är enligt gällande rätt godkännandemyndighet enligt fordonslagen (2002:574) och enligt fordonsförordningen. Paragrafen ändras så att Transportstyrelsen även blir godkännandemyndighet i enlighet med ramförordningen nr 167. Paragrafen behandlas i avsnitt 7 4.

9 §

Paragrafen, som är ny, innebär att Transportstyrelsen utses till marknadskontrollmyndighet enligt ramförordningen nr 167. Paragrafen behandlas i avsnitt 7 5.

10 §

Denna paragraf är ny och innebär att Transportstyrelsen utses till marknadskontrollmyndighet även enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll. Eftersom Konsumentverket är marknadskontrollmyndighet enligt samma förordning i fråga om leksaker, bör det särskilt anges att Transportstyrelsens marknadskontroll endast omfattar fordon som inte är lekfordon.

I *andra stycket* sägs att Transportstyrelsen ska följa bestämmelserna i förordningen (2014:1039) om marknadskontroll av varor och annan

närliggande tillsyn. Därutöver ska Transportstyrelsen tillämpa förordningen nr 765/2008 genom att inrätta lämpliga förfarande enligt artikel 18.2, dvs. för att

a) följa upp klagomål och rapporter om risker relaterade till produkter som omfattas av harmoniserad gemenskapslagstiftning,

b) bevaka olyckor och hälsoskador som dessa produkter misstänks ha orsakat,

c) kontrollera att korrigerande åtgärder har vidtagits,

d) följa upp vetenskaplig och teknisk kunskap i säkerhetsfrågor.

Vidare ska Transportstyrelsen utföra de uppgifter som följer av artiklarna 20–22 och 23.2, dvs. bland annat säkerställa att produkter som utgör en allvarlig risk, även en allvarlig risk utan omedelbar effekt, och som kräver snabbt ingripande återkallas, dras tillbaka eller att tillhandahållandet på deras marknad förbjuds, och att kommissionen utan dröjsmål informeras i enlighet med artikel 22.

Transportstyrelsen ska också samarbeta med andra enligt artikel 24.4, dvs. med kommissionen, andra medlemsstater och ekonomiska aktörer.

Av *tredje stycket* framgår att Transportstyrelsen har rätt enligt artikel 29.4 förstöra eller på annat sätt göra fordon som inte är lekfordon obrukbara om fordonen utgör en allvarlig risk och om Transportstyrelsen anser det vara en nödvändig och proportionell åtgärd.

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.5.

3 kap.

1, 2, 8, 13, 14, 16, 18, 19, 30 och 33 §§

Se nedan under avsnitt 10.10.

8 kap.

16 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om Transportstyrelsens möjlighet att meddela föreskrifter på vissa områden. Transportstyrelsen bör få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och för ärendehandläggning enligt ramförordningen nr 167. Genom en ändring av *första stycket 14* framgår denna möjlighet.

Första stycket får också en *ny punkt 15*. Lydelsen är densamma som i den gamla punkten 14 – med en kompletterande hänvisning till ramförordningen nr 167. Paragrafen behandlas i avsnitten 7.4 och 7.5.

10.10 Övriga författningsändringar

I flera författningar på fordonsområdet finns hänvisningar till EG-rätt och tidigare EG-direktiv. Exempelvis nämns endast godkännande enligt en EG-rättsakt i 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner. Ramförordningen nr 167 utgör en EU-rättsakt. Begreppet ”EG-rättsakt” ersätts därför med ”EU-rättsakt”.

I en del av paragraferna behöver hänvisningen kompletteras så att det framgår att bestämmelserna avser såväl de nya EU-rättsakterna som de tidigare EG-rättsakterna. De övriga författningsändringarna har kommenterats i avsnitt 7.13.