



Bryssel den 6 mars 2019

**FRÅGOR OCH SVAR MED ANLEDNING AV FÖRENADE KUNGARIKETS UTTRÄDE UR  
EUROPEISKA UNIONEN OM TYPGODKÄNNANDE AV  
FORDON, SYSTEM, KOMPONENTER OCH SEPARATA TEKNISKA ENHETER**

Den 8 januari 2019 antog Europaparlamentet och Europeiska unionens råd förordning (EU) 2019/26<sup>1</sup> som kompletterar EU:s lagstiftning om typgodkännande med anledning av Förenade kungarikets utträde ur EU.<sup>2</sup>

**Följande frågor och svar (FoS) ger ytterligare vägledning baserad på förordningen i en situation där Förenade kungariket blir ett tredjeland den 30 mars 2019 kl. 00:00 (centraleuropeisk tid) (nedan kallad *utträdesdagen*) utan något ratificerat utträdesavtal och därmed**

– utan den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet<sup>3</sup>

och

– utan de bestämmelser om ”varor som släppts ut på marknaden” som finns i utträdesavtalet.

Frågorna och svaren kan komma att uppdateras och kompletteras vid behov och bör läsas tillsammans med förordning (EU) 2019/26, *Tillkännagivande till berörda aktörer – Förenade kungarikets utträde och EU-reglerna om typgodkännande av motorfordon*<sup>4</sup> och *Tillkännagivande till berörda aktörer – Förenade kungarikets utträde och EU-reglerna om typgodkännande av vissa fordon och motorer*<sup>5</sup>, som offentliggjordes av EU-kommissionen den 29 januari 2018 respektive den 28 mars 2018.

<sup>1</sup> EUT L 8, 10.1.2019, s. 1.

<sup>2</sup> Förordning (EU) 2019/26 antogs inom ramen för direktiv 2007/46/EG om godkännande av motorfordon, förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, förordning (EU) 2016/1628 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och förordning (EG) nr 765/2008 om marknadskontroll.

<sup>3</sup> Se fjärde delen i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT C 66 I, 19.2.2019, s. 1)

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/info/files/type-approvals-automotive-vehicles\\_sv](https://ec.europa.eu/info/files/type-approvals-automotive-vehicles_sv)

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/files/type-approval-vehicles-and-engines\\_sv](https://ec.europa.eu/info/files/type-approval-vehicles-and-engines_sv)

## A. BEGREPPET VAROR SOM SLÄPPTS UT PÅ EU:S MARKNAD (EU-27) FÖRE UTTRÄDESDAGEN

Om Förenade kungariket lämnar EU utan något ratificerat utträdesavtal kommer EU-lagstiftningen om typgodkännande att upphöra att gälla för och i Förenade kungariket på utträdesdagen. Detta betyder att den brittiska typgodkännandemyndigheten från och med den dagen kommer att upphöra att vara en typgodkännandemyndighet enligt EU-lagstiftningen om typgodkännande. Från och med utträdesdagen kommer det därför inte längre att vara möjligt att släppa ut produkter tillverkade i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande på EU:s marknad (EU-27).

Det relevanta kriteriet för att avgöra i vilken utsträckning Förenade kungarikets utträde får konsekvenser för ett visst fordon, ett visst system, en viss komponent eller en viss separat teknisk enhet, när de har tillverkats i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande, blir därför huruvida produkten har släppts ut på marknaden i EU (EU-27) före utträdesdagen. Begreppet *släppa ut på marknaden* är tillämpligt genomgående i EU:s produktlagstiftning för att fastställa vilka rättsliga krav som gäller för en viss produkt: en produkt måste uppfylla kraven i tillämplig EU-lagstiftning vid tidpunkten för utsläppandet på marknaden<sup>6</sup>.

Förordning (EU) 2019/26 innehåller i detta avseende en erinran om att fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter måste uppfylla de krav som gällde då de släpptes ut på marknaden. Begreppet *utsläppande på marknaden i EU (EU-27)* måste därför vara det begrepp som används även i detta sammanhang. Med *utsläppande på marknaden* avses leverans av en produkt för första gången för distribution, förbrukning eller användning på unionsmarknaden (EU-27) i samband med kommersiell verksamhet, mot betalning eller gratis<sup>7</sup>. Ett utsläppande på marknaden föregås av ett erbjudande eller ett avtal mellan två eller flera juridiska eller fysiska personer om överföring av äganderätt, innehav eller någon annan rättighet med avseende på en specifik produkt efter det att tillverkningen ägt rum. Begreppet utsläppande på marknaden avser varje enskild produkt, inte en produkttyp. Vidare behöver produkten inte ha levererats fysiskt för att den ska betraktas som utsläppt på marknaden, men tillverkningen av den måste vara klar<sup>8</sup>.

Dessa principer är tillämpliga på den EU-harmoniserade fordonssektorn, eftersom inga undantag anges i sektorns harmoniserade lagstiftning.

Fordon, både färdigbyggda och icke färdigbyggda, ska vid den tidpunkt då de släpps ut på marknaden i EU-27 ha ett giltigt intyg om överensstämmelse baserat på ett giltigt typgodkännande. Detta innebär att fordon, både färdigbyggda och icke färdigbyggda, som släpptes ut på marknaden i EU-27 före utträdesdagen med ett intyg om överensstämmelse baserat på ett giltigt brittiskt typgodkännande får fortsatt

---

<sup>6</sup> Se EU-kommissionens meddelande 2016/C 272/01 2016 års blåbok om genomförandet av EU:s produktbestämmelser (EUT C 272, 26.7.2016, s. 1).

<sup>7</sup> Se artikel 2.2 i 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 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30). Bestämmelserna om marknadskontroll i den förordningen är tillämpliga inom ramen för direktiv 2007/46/EG om godkännande av motorfordon. Se även förordningarna (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013 och (EU) 2016/1628.

<sup>8</sup> För mer information om begreppet utsläppande på marknaden, se kapitel 2 i den blåbok om genomförandet av EU:s produktbestämmelser som det hänvisas till ovan.

tillhandahållas på marknaden i EU-27. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om utsläppande på marknaden, registrering och ibruktagande av fordon i slutserier<sup>9</sup>, kommer det att vara möjligt att registrera och ta i bruk fordon på de villkor som anges i förordning (EU) 2019/26 (se avsnitt B nedan). Från och med utträdesdagen får fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter endast släppas ut på marknaden i EU-27 med ett intyg om överensstämmelse baserat på ett unionstypgodkännande (EU-27).

**1. Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som fysiskt befinner sig i distributionskedjan eller som redan används på marknaden i EU-27 på utträdesdagen.**

*Exempel A: Däck som redan har nått en importör i EU-27 eller ett motorfordon som redan har nått en återförsäljare i EU-27.*

De produkterna anses vara släppta på marknaden i EU (EU-27) före utträdesdagen och får därför fortsatt tillhandahållas på marknaden i EU-27 (förutsatt att fordonen har ett giltigt intyg om överensstämmelse) eller fortsatt användas utan att det behövs något (nytt) unionstypgodkännande, någon ommärkning eller ny märkning eller några produktändringar. Detta påverkar inte skyldigheten att utnämna ett nytt ”tillverkarens ombud”, som är etablerat i EU-27, om det nuvarande är baserat i Förenade kungariket och tänker släppa ut produkter på marknaden i EU-27 från och med utträdesdagen.

*Exempel B: En påbörjad lastbil byggd i EU (EU-27) före utträdesdagen i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande, byggd i etapper och med ett giltigt intyg om överensstämmelse. Den levereras därefter för ytterligare montering eller färdigbyggnad i EU (EU-27) före utträdesdagen.*

Exemplet gäller ett etappbyggt fordon där den första etappen omfattar chassi med hytt (dvs. ett icke färdigbyggt fordon). I fallet med en lastbil kan ett chassi med hytt bli typgodkänt som första etapp för en fordonstillverkare, och en påbyggare (dvs. ett annat företag) inneha godkännandet för en följande andra och avslutande etapp. En lastbil kan också byggas i etapper av en och samma tillverkare. Om det icke färdigbyggda fordonet kan anses vara släppt på marknaden i EU-27 genom en affärstransaktion mellan två företag inriktad på distribution eller användning på marknaden i EU-27 före Förenade kungarikets utträde, gäller samma slutsatser som för produkterna i exempel A.

**2. Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillverkats antingen i ett tredjeland eller i EU (EU-27) i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande och som levererats till en importör/tillverkarens ombud i EU-27 eller sålts till en återförsäljare eller kund i EU-27 före utträdesdagen efter avslutad tillverkning men som inte levererats fysiskt till EU-27 förrän efter Förenade kungarikets utträde.**

*Exempel: En motor för icke-väggående mobila maskiner som tillverkats i USA i överensstämmelse med ett typgodkännande från Förenade kungariket säljs till en EU-baserad (EU-27) importör eller tillverkare av originalutrustning för icke-*

---

<sup>9</sup> Artikel 27.3 i direktiv 2007/46/EG, artikel 39.3 i förordning (EU) nr 167/2013 och artikel 44.3 i förordning (EU) nr 168/2013. Jfr även skälen 15 och 19 i ingressen till förordning (EU) 2019/26.

*väggående mobila maskiner den 28 mars 2019 (dvs. dagen då motorn släpps ut på marknaden, transaktionsdatum), men anländer till EU:s tullmyndigheter först den 5 juni 2019.*

Samma gäller som för produkterna i svaret på fråga 1. Dagen för utsläppande på EU:s marknad (EU-27) är det datum då transaktionen görs mellan tillverkaren och importören eller originalutrustningstillverkaren i EU-27, förutsatt att tillverkningen är klar då. Produkten behöver inte levereras fysiskt för att anses vara utsläppt på marknaden.

- 3. Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillverkats i överensstämmelse med ett typgodkännande från Förenade kungariket och som antingen importerats till Förenade kungariket från ett tredjeland eller tillverkats i Förenade kungariket, i båda fallen före utträdesdagen, och som senare säljs till en kund i EU-27 på eller efter utträdesdagen.**

*Exempel: Ett icke färdigbyggt fordon har tillverkats i Japan i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande och har ett intyg om överensstämmelse. Det säljs till en påbyggare i Förenade kungariket den 25 februari 2019 och importerar av påbyggaren till Förenade kungariket den 10 mars 2019. Den brittiska påbyggaren säljer sedan fordonet till en återförsäljare i EU-27 den 20 april 2019, och det färdigbyggda fordonet når EU:s tullmyndigheter den 30 april 2019.*

I detta exempel släpps det icke färdigbyggda fordonet ut på EU:s marknad (EU-27) efter utträdesdagen, eftersom fordonet levereras för första gången till en kund i EU-27 på eller efter utträdesdagen. Det icke färdigbyggda fordonet anses vara en produkt som importeras från ett tredjeland och måste överensstämma helt och fullt med de bestämmelser i EU-rätten som var tillämpliga vid tidpunkten för utsläppandet på marknaden.

Produkter som släpps ut på marknaden i EU-27 från och med utträdesdagen måste ha ett intyg om överensstämmelse där det hänvisas till ett typgodkännande utfärdat av en typgodkännandemyndighet i EU-27.

- 4. Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som tillverkats i ett tredjeland i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande efter utträdesdagen.**

*Exempel: En bil tillverkad i Kina i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande den 5 april 2019 säljs till en återförsäljare i EU-27 den 15 april 2019 och når EU:s tullmyndigheter den 1 juni 2019.*

I detta exempel kan bilen inte släppas ut på marknaden i EU (EU-27) med ett intyg om överensstämmelse i vilket det hänvisas till det brittiska typgodkännandet. Samma orsak som i svar 3.

- 5. Hur kan man bevisa att en produkt släpptes ut på marknaden före utträdesdagen?**

Bevis på att en produkt släpptes ut på marknaden kan vara vilket som helst av de relevanta dokument som normalt används vid affärstransaktioner (t.ex.

försäljningsavtal för färdigtillverkade varor, faktura, handlingar rörande frakt av varor inför distribution eller liknande affärshandlingar).

I praktiken måste sådana bevis lämnas om varorna kontrolleras vid import till EU (EU-27) eller om varorna kontrolleras av marknadskontrollmyndigheterna, eller vid registreringstillfället för produkter som omfattas av det kravet. Det måste gå att säkerställa att dokumentationen gäller de enskilda varor och de mängder som visas upp för tullen eller kontrollerats av marknadskontrollmyndigheterna eller för vilka registrering har efterfrågats, t.ex. med hjälp av en hänvisning till produkternas unika identifikationsuppgifter.

## **B. BEVILJANDE AV UNIONSTYPGODKÄNNANDEN I ENLIGHET MED FÖRORDNING (EU) 2019/26**

Enligt artikel 4 i förordning (EU) 2019/26 får en tillverkare som har ett giltigt brittiskt typgodkännande fram till dess att EU-lagstiftningen om typgodkännande upphör att gälla för och i Förenade kungariket lämna in en ansökan hos en unionstypgodkännandemyndighet (EU-27) om samma typ av unionstypgodkännande.

### **1. Nytt unionstypgodkännande har beviljats och trätt i kraft före utträdesdagen**

I detta fall kommer det gamla brittiska typgodkännandet att upphöra att gälla från och med den dag då det nya unionstypgodkännandet träder i kraft.

Enligt artikel 5.6 tredje stycket i förordning (EU) 2019/26 får fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter tillverkade i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande som har blivit ogiltigt till följd av att ett unionstypgodkännande beviljats före utträdesdagen släppas ut på marknaden, registreras och tas i bruk i EU fram till dess att EU-lagstiftningen om typgodkännande upphör att gälla för och i Förenade kungariket. I fall där det brittiska typgodkännandet blir ogiltigt före den dagen av andra skäl får fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter endast släppas ut på marknaden, registreras och tas i bruk i EU fram till den dag då unionstypgodkännandet blir ogiltigt. När det gäller fordon måste tillverkarna ange det nya unionstypgodkännandenumret i ett tillägg till intyget om överensstämmelse.

I skäl 17 i ingressen till förordning (EU) 2019/26 klargörs följande: *Eftersom tidpunkterna för utsläppande på marknaden, registrering och ibruktagande kan skilja sig åt, bör den tidpunkt då den första av dessa åtgärder vidtas användas för att avgöra de tidsfrister som fastställs i denna förordning.* Således får ett fordon, ett system, en komponent eller en separat teknisk enhet som på de villkor som fastställs i artikel 5.6 tredje stycket har släppts ut på marknaden före utträdesdagen registreras och tas i bruk även på eller efter utträdesdagen.

### **2. Nytt unionstypgodkännande har beviljats på eller efter utträdesdagen**

Det är troligt att en unionstypgodkännandemyndighet, trots goda avsikter, eventuellt inte lyckas behandla alla ansökningar från olika tillverkare i tid, dvs. före utträdesdagen. Det är därför möjligt att det nya unionstypgodkännandet, som ersätter det tidigare brittiska typgodkännandet, kommer att utfärdas först på eller efter utträdesdagen.

I så fall gäller följande:

- Fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som har tillverkats i överensstämmelse med ett brittiskt typgodkännande, som omfattas av en ansökan om ett unionstypgodkännande i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EU) 2019/26 och som har släppts ut på marknaden i EU-27 före utträdesdagen får registreras och tas i bruk även på eller efter utträdesdagen i avvaktan på att det nya unionstypgodkännandet beviljas. När det gäller fordon måste tillverkarna styrka för de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där registrering och ibruktage söks att de i enlighet med artikel 4.1 i förordning (EU) 2019/26 har lämnat in en ansökan till en unionstypgodkännandemyndighet om samma typ av unionstypgodkännande.
- Från och med utträdesdagen får fordon, system, komponenter eller separata tekniska enheter som ska släppas ut på marknaden i EU-27 endast tillverkas på grundval av ett typgodkännande som beviljats av en typgodkännandemyndighet i EU-27.

### **C. FÖRTYDLIGANDE AV (O)GILTIGHET FÖR TYPGODKÄNNANDEN UTFÄRDADE I ENLIGHET MED DIREKTIV 97/68/EG**

Både skäl 20 och artikel 7 i förordning (EU) 2019/26 bygger på antagandet att de typgodkännanden som omfattas av undantagen och övergångsbestämmelserna i antingen direktiv 97/68/EG eller förordning (EU) 2016/1628 har blivit ogiltiga.

Direktiv 97/68/EG innehåller inte någon artikel motsvarande artikel 30 i förordning (EU) 2016/1628 där det anges när typgodkännanden blir ogiltiga.

I artikel 10.2 i direktiv 97/68/EG fanns dock en bestämmelse om slutserier som byggde på principen att ett typgodkännande utfärdat för en motorkategori i ett visst utsläppssteg upphör att gälla från och med den dag då nästa utsläppssteg i artikel 9.4 i det direktivet blir ett krav för utsläppande på marknaden.

Därför anses typgodkännanden beviljade i enlighet med direktiv 97/68/EG bli ogiltiga när nya utsläppskrav blir obligatoriska för utsläppande på marknaden. Detta är förenligt med bestämmelserna i artikel 7 i förordning (EU) nr 2019/26.

\* \* \*