

Promemoria

Två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar –
godkännande och marknads kontroll

Näringsdepartementet

Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	4
2	Författningsförslag	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	5
2.2	Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	13
2.3	Förslag till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276)	16
2.4	Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	19
3	Bakgrund	25
4	Gällande rätt	26
4.1	Fordonsbeteckningar	26
4.2	Godkännande av fordon	29
4.2.1	Typgodkännande av mopeder och godkännande av cyklar	30
4.2.2	Anmälan av tekniska tjänster	30
4.2.3	Registrering av fordon	31
4.3	Marknadskontroll	32
4.4	Annan närliggande tillsyn av fordonsområdet	33
4.4.1	Tillsyn enligt fordonslagen	33
4.4.2	Tillsyn över produktsäkerhet	34
4.4.3	Sanktioner	34
4.5	Behörighet att framföra moped och cykel	35
4.6	Trafikregler m.m.	35
4.6.1	Bakgrund	35
4.6.2	Generella bestämmelser	36
4.6.3	Trafikregler för mopeder och cyklar	36
4.6.4	Bemyndiganden	37
4.7	Beskattning av motorcykel, moped och cykel	38
4.8	Trafikförsäkring	38
4.9	Något om behöriga myndigheter	38
5	Den nya ramförordningen nr 168	39
5.1	Vikt och effekt på vissa två-, tre- och fyrhjuliga motorfordon	40
5.1.1	Ändrade viktbegrepp	40
5.1.2	Ändrade vikt- och effektgränser	41
5.2	Nya fordonskategorier	41
5.3	Godkännandemyndighet	42
5.4	Marknadstillsynsmyndighet	42
5.5	Tekniska tjänster	43
5.6	Sanktioner	43
6	Internationell jämförelse	44

6.1	Sammanfattning av synen på och reglerna för motoriserad cykel och tvåhjulig moped.....	44
7	Överväganden och förslag.....	45
7.1	Allmänt om verkställande av ramförordningen nr 168.....	45
7.2	Ändrad betydelse av vissa fordonsbeteckningar.....	47
7.3	Anpassad betydelse av vissa fordonsbeteckningar	51
7.3.1	Vikt i körklart skick.....	52
7.4	Godkännandemyndighet.....	54
7.5	Marknadskontrollmyndighet	55
7.6	Sanktioner.....	57
7.7	Trafikregler.....	57
7.7.1	Moped klass I	57
7.7.2	Moped klass II	61
7.7.3	Terrängskoter.....	62
7.7.4	Undantag från kravet på skyddshjälm	63
7.8	Övriga författningsändringar	64
8	Ikraftträdandebestämmelser	64
9	Konsekvenser	65
9.1	Allmänt.....	65
9.2	Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter	65
9.2.1	Transportstyrelsen	65
9.2.2	Polismyndigheten	66
9.2.3	Domstolsväsendet.....	66
9.3	Ekonomiska konsekvenser för kommuner.....	67
9.4	Ekonomiska konsekvenser för företag.....	67
9.5	Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner	67
9.6	Konsekvenser för trafiksäkerheten	68
9.7	Konsekvenser för miljön	69
10	Författningskommentar	69
10.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	69
10.2	Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)	70
10.3	Förslaget till förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).....	71
10.4	Förslaget till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)	73
10.5	Övriga författningsändringar	74

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian lämnas förslag på de författningar som behövs för att genomföra Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadsstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar¹.

Det gällande Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om tygodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG har omarbetats och ersatts av Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadsstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Genom förordningen upphävs ramdirektivet 2002/24/EG.

I promemorian föreslås ändringar i

- lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
- fordonslagen (2002:574)
- trafikförordningen (1998:1276) och
- fordonsförordningen (2009:211)

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016.

¹ EUT L 60, 2.3.2013, s. 52, Celex 32013R0168.

2 Författningsförslag

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

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

Nuvarande lydelse

Beteckning	2 § ¹ Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	1 Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lefordon. 2. Ett eldrivet fordon <i>utan</i> tramp- eller vevanordning <i>som är</i> a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i> b. <i>inrättat för att föras av den åkande,</i> och c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i> 3. Ett eldrivet fordon <i>med en</i> tramp- eller vevanordning <i>om elmotorn</i> a. <i>endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i> b. <i>inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen,</i> och c. <i>har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.</i>

¹ Senaste lydelse 2012:875.

Cykelkärra

Ett fordon som är avsett att drivas av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har

1. två hjul samt
 - a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller
 - b. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift,
2. tre hjul samt
 - a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,
 - b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller
 - c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift, eller
3. fyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram samt
 - a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,
 - b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller
 - c. om det drivs av en elektrisk

motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift.

Vid beräkningen av en fyrehjulig mopeds massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

Moped klass I

En moped som inte hör till klass II.

Moped klass II

En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.

Motorcykel

1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

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.

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.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	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 och vatten, samt föraren.

Föreslagen lydelse

Beteckning	2 § Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. Ett eldrivet fordon <i>med en</i> tramp- eller vevanordning <i>om elmotorn</i> <i>a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,</i>

b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och

c. har en kontinuerlig märkeffekt som inte överstiger 250 watt.

3. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är avsett för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning, och är

a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,

b. inrättat för att föras av den åkande, och

c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.

4. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som uppfyller villkoren i 3 a–c och som antingen

a. har en elmotor vars kontinuerliga märkeffekt inte överstiger 250 watt, eller

b. är självbalanserande.

Cykelkärra

Ett fordon som är avsett att dras av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.

Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn

Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Moped

Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen som, om det drivs av en förbränningsmotor med gnisttändning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter eller om det drivs av en förbränningsmotor med kompressionständning, har en slagvolym av högst 500 kubikcentimeter, eller är försett med annan motor för framdrivande och som har

1. två hjul samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,

2. tre hjul och en vikt i körklart

skick av högst 270 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt, eller

3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 4 kilowatt,

eller

4. fyra hjul, ett karosseri med högst tre dörrar och en vikt i körklart skick av högst 425 kilogram samt en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt.

Vid beräkningen av en mopeds vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

Moped klass I

En moped som inte hör till klass II.

Moped klass II

En moped som *har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och*

1. är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, eller

2. är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

Motorcykel

Ett motorfordon vars *nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har*

1. två hjul, eller

2. tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilogram, eller

3. fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilogram eller högst 600 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt.

Vid beräkningen av en motorcykels vikt ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte

räknas in.
Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

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.
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.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 450 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 450 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	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 och vatten, samt föraren.

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

Oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en

² Senaste lydelse 2009:226.

EG-rättsakt höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. *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 moped, motorcykel, personbil, terrängskoter eller terrängvagn gäller fortfarande.

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

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 §, 2 kap. 2 och 4 a §§, 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 168/2013 av den 15 januari 2013 godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

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 avgasreninglagen (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 besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för besiktnings tekniker, samt
6. avgifter.

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

1. registrering, ibruktage, 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.

5. skyldighet för besiktningssorganen 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.

rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar,

5. skyldighet för besiktningssorganen 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 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2016.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om trafikförordningen (1998:1276) dels att 4 kap. 9 och 20 §§ samt 14 kap. 3 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas en ny paragraf, 6 kap. 4 b §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

9 §¹

Den som färdas med motorcykel eller moped skall använda skyddshjälm.

Den som färdas med motorcykel, moped eller terrängskoter 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 fyrhjulig motorcykel med karosseri eller i en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri om bilbälte används.

6. vid färd med moped klass II som är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen.

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

Vid färd på väg får tung buss inte föras med högre hastighet än

¹ Senaste lydelse 2001:753.

² Senaste lydelse 2013:819.

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.

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. *Moped klass I får inte föras med högre hastighet än 45 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.

6 kap.

4 b § Den som färdas med en tvåhjulig moped klass II som är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

14 kap.

3 §³

Till penningböter döms en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1. bestämmelserna i

a) 2 kap.

– 1 § fjärde stycket,

– 2 § om inte straff kan dömas ut enligt 2–4,

– 3, 5–7 § eller 8 § andra eller tredje stycket,

b) 3 kap.

– 2, 3, 5–11 §, 12 § första stycket, 13, 16 eller 17 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 17 §,

– 18, 19, 21–25 §, 26 § andra eller tredje stycket, 27 §, 29 § om det där hänvisas till bestämmelserna i 25 §, 26 § andra eller tredje stycket eller 27 §,

– 30–33, 35–40, 43, 45, 50, 51, 57–62, 64, 65, 67–74 eller 76–83 §,

³ Senaste lydelse 2013:779.

- c) 4 kap.
 – 1, 2, 5–8 §, 9 § första stycket, 10 §, 10 a § första stycket, 10 e, 15, 15 a, 17, 17 a, 18 eller 19–24 §,
- d) 5 kap.
 – 1 eller 3–5 §,
- e) 6 kap. e) 6 kap.
 – 3 *eller* 5 §, – 3, 4 b, eller 5 §,
- f) 8 kap.
 – 1 § första stycket 1 eller 3 eller andra stycket eller 2 § första stycket, eller
- g) 9 kap.
 – 1 § eller föreskrift som har meddelats med stöd av 1 §,
 – 2 §,
 2. andra lokala trafikföreskrifter enligt 10 kap. 1 § än sådana som rör stannande eller parkering,
 3. förbud mot trafik med motordrivna fordon eller med fordon med viss största bredd, längd eller vikt enligt 10 kap. 10 § första stycket, om förbudet har utmärkts med vägmärke eller på annat tydligt sätt,
 4. annan föreskrift enligt 10 kap. 14 § än sådan som rör stannande eller parkering, eller
 5. föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 3 kap. 80–83 § eller 4 kap. 2, 9, 10 eller 20 §.

8 §⁴

<p>Passagerare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 4 kap. 6 eller 9 §, 10 § eller 10 a § första stycket, 6 kap. 3 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 4 kap. 10 § döms till penningböter.</p>	<p>Passagerare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 4 kap. 6 eller 9 §, 10 § eller 10 a § första stycket, 6 kap. 3 <i>eller</i> 4 b § eller föreskrifter som meddelats med stöd av denna förordning för tillämpningen av 4 kap. 10 § döms till penningböter.</p>
--	---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2016.

⁴ Senaste lydelse 2008:46.

2.4 Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Häri genom 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, 16, 18, 19, 30 och 33 §§, 4 kap. 35 §
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 168/2013 av
den 15 januari 2013 om
godkännande av och
marknadstillsyn för två- och
trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

9 § *Transportstyrelsen är*
marknadskontrollmyndighet enligt
förordning (EU) nr 168/2013.

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 beskaftenhet 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 *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.

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 system, komponenter eller separata tekniska enheter till sådana fordon

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-motorfordon eller jordbruks- och skogsbrukstraktorer, eller av

inte meddelas, om fordonen, systemen, komponenterna eller de separata tekniska enheterna utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten, miljön, eller folkhälsan.

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 §¹

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 godkännandemyndigheterna i de andra medlemsstaterna inom EES

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, underrätta godkännandemyndigheterna i de

¹ Senaste lydelse 2010:791.

samt Europeiska gemenskapernas kommission om beslutet och om skälen för detta.

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 §²

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

² Senaste lydelse 2013:785.

6. *EU-typgodkännanden som har meddelats med stöd 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.*

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.

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

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.

4 kap.

35 §

Om en godkänd moped klass II har ändrats så att den inte längre stämmer överens med uppgifterna i ett sådant typintyg eller instrument över mopedbesiktning som har legat till grund för godkännandet, får den inte användas förrän den har godkänts vid en mopedbesiktning. Detsamma gäller om en *EG-typgodkänd* moped klass II har ändrats så att den inte längre stämmer överens med intyget om överensstämmelse.

Trots vad som anges i första stycket får en moped klass II användas för färd kortaste lämpliga väg till eller från ett besiktningsorgan för besiktning. Detsamma gäller om mopeden används av en person som yrkesmässigt eller i ett företag med egen verkstad tillverkar eller reparerar mopeder, för provkörning i samband med tillverkningen eller reparationen.

Om en godkänd moped klass II har ändrats så att den inte längre stämmer överens med uppgifterna i ett sådant typintyg eller instrument över mopedbesiktning som har legat till grund för godkännandet, får den inte användas förrän den har godkänts vid en mopedbesiktning. Detsamma gäller om en moped klass II, *som är typgodkänd enligt EU-rättsakter på området*, har ändrats så att den inte längre stämmer överens med intyget om överensstämmelse.

8 kap.

16 §³

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 besiktningstekniker 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,
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 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

15. som i övrigt behövs för verkställigheten av fordonslagen, av denna förordning och förordningen (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

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,

³ Senaste lydelse 2010:1616.

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 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, utfärdades den 15 januari 2013. Förordningen trädde i kraft den 22 mars 2013.

Förordning 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 kompletterats 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 möjlighet att typgodkänna ett fordon kallat en motordriven, eller motoriserad, cykel med en motoreffekt av högst 1 kilowatt (kW). Framdrivningen får antingen vara en elmotor eller en förbränningsmotor. Motorns effekt ska stängas av när fordonet når en hastighet av 25 kilometer i timmen. Denna kategori av fordon stämmer inte överens med den cykeldefinition som vi idag har i svensk lagstiftning utan liknar mer den nationella definitionen av en moped klass II. Kategorierna för typgodkännande av två-, tre- och fyrhjuliga fordon i ramförordningen nr 168 avviker också i vissa fall från nationell lagstiftning. Det har bland annat tillkommit mått och vikter för vissa kategorier av fordon som inte överensstämmer med vad som följer av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Vid en inledande analys har det konstateras att den nya ramförordningen nr 168 för med sig nya risker i trafiken, med nuvarande nationella lagstiftning. Ett antal 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

Cykel

1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.
2. Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är
 - a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
 - b. inrättat för att föras av den åkande, och
 - c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.
3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
 - c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

Moped

- Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har
1. två hjul samt
 - a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller
 - b. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift,
 2. tre hjul samt
 - a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller

c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift, eller

3. fyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram samt

a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,

b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller

c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en effekt av högst 4 kilowatt för kontinuerlig drift.

Vid beräkningen av en fyrehjulig mopeds massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

Moped klass I.

En moped som inte hör till klass II.

Moped klass II

En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.

Motorcykel

1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

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	<p>Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.</p>
Terrängmotorfordon	<p>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.</p>
Terrängskoter	<p>Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.</p>
Terrängvagn	<p>Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.</p>

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 fordonsdefinitionerna 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 oavsett vad som anges i 2 §, ska ett fordon som registrerats med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt 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 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 avgasreningsslag (2011:318). 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 två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

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 och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG.

- 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 och om upphävande av direktiv 74/150/EEG.

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 mopeder och godkännande av cyklar

De nuvarande bestämmelserna om typgodkännande av mopeder finns i 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.³ Direktivet är genomfört i svensk rätt genom fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), avgasreningslagen (2011:318), avgasreningsförordningen (2011:345) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:59, TSFS 2010:72, 2010:87 och 2010:112).

Cyklar behöver inte vara typgodkända men måste vara säkra i enlighet med bestämmelserna i produktsäkerhetslagen (2004:451).

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

³ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1 (Celex 32002L0024).

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 168.

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 det 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.

Av ovanstående framgår att cykel och moped klass II, som huvudregel, inte behöver vara registrerade för att få brukas. I sammanhanget bör dock nämnas att mopeder klass II får tas i bruk endast om de omfattas av ett i Sverige giltigt typgodkännande, om de är försedda med ett typgodkännandemärke och om det finns ett intyg om överensstämmelse eller de har godkänts vid en mopedbesiktning.

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 det kan ändå finnas 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

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.

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.

4.4 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 besiktningsverksamheten enligt fordonslagen. Tillsynen är uppdelad så att Swedac utövar tillsyn över de ackrediterade besiktningsföretagen medan Transportstyrelsen ska kontrollera att besiktningsverksamheten 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 tillsynsverksamhet 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 framföra moped och cykel

Kraven för att få framföra en moped 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. Körkortsbehörigheten för moped klass I har beteckningen AM.

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller har fyllt 15 år och har förarbevis för moped klass II. Den som fyllt 15 år före den 1 oktober 2009 behöver inte ha förarbevis. För att få traktorkort måste man ha fyllt 16 år.

Det finns inget behörighetskrav för framförande av cykel.

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 nationella 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 trafikförordningen finns gemensamma bestämmelser för alla trafikanter, men även bestämmelser som gäller endast trafik med fordon liksom bestämmelser som gäller endast trafik med motordrivna fordon. Trafikförordningen hänvisar till de beteckningar som finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner och det finns således en avgränsad grupp av fordon som är att betrakta som motordrivna fordon.

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

4.6.3 Trafikregler för mopeder och cyklar

Ett motorfordon är ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till gods- eller personbefordran. Motorfordon delas i sin tur in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Mopeder delas in i två klasser, klass I och II. En moped klass II är en moped som är konstruerad för en högsta hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kW. En moped klass I är en moped som inte tillhör klass II. Definitionen av cykel inbegriper fordon som helt eller delvis drivs av motorer.

Trafikreglerna för de olika klasserna av mopeder och cyklar skiljer sig från varandra. Trafikreglerna vid förandet av moped klass I följer i princip dem som gäller vid förande av motorcykel medan trafikreglerna vid förandet av moped klass II i huvudsak följer de trafikregler som gäller vid förande av cykel. Bland annat ska moped klass II och cykel framföras på cykelbana om sådan finns. Moped klass II och cykel ska också föras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller den bana som används. Fordonen får framföras på körbanan, även om det finns en cykelbana, när det är lämpligare med tanke på färdmålet läge. Vidare får cyklar med fler än två hjul eller en cykel som drar en cykelkärra eller en cykel som har en sidvagn föras på körbanan även om det finns en cykelbana om det är lämpligare med hänsyn till fordonets

bredd. Om särskild försiktighet iakttas får trehjuliga mopeder klass II även föras på en cykelbana med ringa trafik och tillräcklig bredd. För de fordon som får föras på cykelbana finns även generella bestämmelser, till exempel väjningsplikt vid utfart från cykelbana mot en väg. En cyklist och en förare av moped klass II som ska färdas ut på en cykelpassage ska ta hänsyn till fordon som närmar sig passagen och får korska vägen endast om det kan ske utan fara. Cyklande ska färdas efter varandra. När det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken får de dock färdas i bredd. Cyklande och mopedförare ska hålla minst en hand på styret. Mopedförare ska dessutom hålla båda fötterna på pedalerna eller fotstöden.

Vad avser passagerare på cykel och moped klass II så får det inte samtidigt färdas fler på en cykel eller en moped än vad fordonet är byggt för. Om föraren fyllt 15 respektive 18 år får emellertid fler barn upp till 10 års ålder färdas på en cykel eller en moped klass II om den har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna.

Vid färd med moped, både klass I och klass II, finns krav på att skyddshjälm ska användas medan det för färd med tvåhjulig cykel finns krav på använda cykelhjälm eller annat huvudskydd för den som inte fyllt 15 år. Vägverkets föreskrifter, VVFS 2004:174, gäller fortfarande och där anges i de allmänna råden bland annat att annat huvudskydd än cykelhjälm bör anses som lämpligt om det har skyddsegenskaper som minst motsvarar cykelhjälms, såsom skyddshjälm för motorcykel eller moped, småbarnshjälm, ridhjälm, skidhjälm och inlineshjälm. Den som skjutsar ska se till att passagerare under 15 år använder sådant skydd.

Varken moped klass I, moped klass II eller cykel får framföras på motorväg eller motortrafikled. 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. Motordrivna fordon får endast undantagsvis framföras i terräng enligt de särskilda bestämmelser som gäller enligt terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594). I motsats till motordrivna fordon omfattas inte cykel av bestämmelserna i terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen och får därför generellt framföras i terräng. En cyklist kan inte heller enligt lagen (1951:649) om trafikbrott dömas för rattfylleri som en förare av ett motordrivet fordon kan.

4.6.4 Bemyndiganden

Med stöd av 1 § 8 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. 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 Beskattning av motorcykel, moped och cykel

Av 2 kap. 1 § vägtrafikskattelagen (2006:227) framgår att motorcyklar är skattepliktiga. Enligt 2 kap. 6 § samma lag är fordonsskatten 180 kronor för ett skatteår. Mopeder och cyklar är inte skattepliktiga.

4.8 Trafikförsäkring

Av 2 § trafikskadelagen (1975:1410) framgår att det ska finnas en trafikförsäkring för motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda samt för andra motordrivna fordon som brukas i trafik här i landet. Moped klass II är inte registrerade i vägtrafikregistret men är försäkringspliktiga enligt trafikskadelagen om de brukas i trafik. I normalfallet ska försäkringen tecknas av ägaren och ingen annan.

Beträffande registrerade fordon är övervaknings- och sanktionssystemet i hög grad automatiserat och effektivt. Systemet är baserat på övervakning genom vägtrafikregistret. Om det saknas trafikförsäkring debiteras den försäkringspliktige en s.k. trafikförsäkringsavgift i enlighet med 34 § trafikskadelagen. Detta system kan dock inte tillämpas på ett oregistrerat fordon, t ex en moped klass II. För dessa fordon måste övervakningen i stället utföras av polisman ute i trafiken. Av 37 § trafikskadelagen framgår att förare av moped, som inte är registrerad i vägtrafikregistret men som omfattas av kravet på trafikförsäkring, ska ha med sig bevis om att fordonet är trafikförsäkrat och på begäran kunna visa upp det för polisman.

4.9 Något om behöriga myndigheter

Transportstyrelsen har behörigheter inom de flesta områden som påverkas av den nya ramförordningen nr 168.

Transportstyrelsen har flera bemyndiganden att meddela föreskrifter på fordonsområdet 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 § körkortsförordningen, 7 och 12 §§ förordningen om trafikskolor (1998:978), 13 § förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt 7 kap. 2 § militärförordningen (2009:212) får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om bland annat förarprov för körkort A1, A2, A och B samt kursplaner för dessa behörigheter och förarbevis för moped klass II.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:51) om kunskapsprov, behörighet AM, Transportstyrelsens föreskrifter om

förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling (TSFS 2009:14) samt Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM (TSFS 2009:12) regleras vad som gäller vid avläggande av kunskapsprov för behörighet AM och förarbevis för moped klass II samt vilka kunskapskrav som ställs för att klara kunskapsprovet.

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 168

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn 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. Ytterligare ett antal direktiv som finns angivna i ramdirektivet upphör att gälla. Ramförordningen nr 168 trädde i kraft den 22 mars 2013 och ska tillämpas från och med den 1 januari 2016.

Omfattningen av ramförordningen nr 168 har utökats jämfört med ramdirektivet 2002/24/EG genom att bestämmelser om marknadstillsyn har införts. Ramförordningen nr 168 ska tillämpas vid godkännande av motoriserad cykel, två-, tre- och fyrhjuliga mopeder samt två-, tre- och fyrhjuliga motorcyklar. Den ska även tillämpas vid godkännande av system, komponenter och separata tekniska enheter till dessa fordon.

Ramförordningen nr 168 innehåller undantag liksom det tidigare ramdirektivet 2002/24/EG. Av artikel 2.2 framgår att förordningen inte ska tillämpas på exempelvis fordon som är konstruerade för en högsta hastighet som inte överstiger 6 kilometer i timmen, fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och självbalanserade fordon.

Vidare innehåller ramförordningen nr 168 administrativa och tekniska krav för typgodkännande, definitioner om tillverkare, kategorier för klassificering av två-, tre- och fyrhjuliga fordon, bestämmelser om skyldigheter för medlemstaterna, godkännandemyndigheterna, tillverkare, marknadskontrollmyndigheter samt bestämmelser om teknisk tjänst, fordons funktionssäkerhet och arbetarskydd. Ramförordningen innehåller även bestämmelser om nationellt typgodkännande av små serier.

Ramförordningen nr 168 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 168 ska bland annat typgodkännandemyndighet och marknadstillsynsmyndighet utses.

En väsentlig skillnad mellan ramförordningen nr 168 och det tidigare direktivet 2002/24/EG är att ramförordningen omfattar möjlighet att typgodkänna en motoriserad cykel med en motoreffekt av högst 1 000 watt (1 kW). Framdrivningen får vara såväl en elmotor som en förbränningsmotor. Motorns effekt ska stängas av när fordonet når en hastighet av 25 kilometer i timmen.

5.1 Vikt och effekt på vissa två-, tre- och fyrhjuliga motorfordon

Kategorierna för typgodkännande av två-, tre- och fyrhjuliga fordon i ramförordningen nr 168 avviker i vissa fall från nationell lagstiftning. Bland annat har det tillkommit mått och vikt vid klassificeringen för vissa kategorier av fordon, vilket inte överensstämmer med vad som följer av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

5.1.1 Ändrade viktbegrepp

Det tidigare ramdirektivet 2002/24/EG reglerade typgodkännande i kategorin L, som omfattar samtliga två- och trehjuliga motorfordon som är avsedda för vägtrafik samt komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon. Ramdirektivet var också tillämpligt på vissa fyrhjuliga fordon, artikel 1.3. Dessa fyrhjulingar skulle uppfylla de tekniska kraven för trehjuliga mopeder respektive trehjuliga motorcyklar. Direktivet var bland annat tillämpligt på fyrhjulingar vars massa (vikt) utan last, exklusive batteri för ett eldrivet fordon, är högst 400 kilogram (550 kilogram för transportfordon – ”vehicles intended for carrying goods”). Definitionen av fyrhjuliga motorfordon som är motorcyklar enligt lagen om vägtrafikdefinitioner stämmer överens med viktgränserna för typgodkännande av fyrhjuliga fordon enligt ramdirektivet. Även viktgränserna för tre- och fyrhjuliga mopeder enligt definitionerna i lagen om vägtrafikdefinitioner överensstämmer vad gäller vikter med kategorierna för typgodkännande enligt ramdirektivet.

I ramdirektivet används viktbegreppet *massa utan last* för klassificering. Begreppet finns definierat i direktiv 93/93/EEG¹, som också upphävs genom ramförordningen nr 168. I ramförordningen används för klassificering istället begreppet *vikt i körklart skick*. Av artikel 5 framgår hur man fastställer vikten i körklart skick. Den avgörande skillnaden mellan massa utan last och vikt i körklart skick är att vikten i körklart skick, förutom massan utan last, även omfattar 90 % bränsle och den standardutrustning som fordonet normalt sett levereras med. Vikt i körklart skick är således närmare det vi nationellt kallat tjänstevikt.

¹ Rådets direktiv 93/93/EEG av den 29 oktober 1993 om två- och trehjuliga motorfordons vikt och dimensioner.

5.1.2 Ändrade vikt- och effektgränser

I likhet med det gamla ramdirektivet möjliggör ramförordningen nr 168 typgodkännande i kategori L av vissa fyrhjulinga fordon, som i förordningen kallas lätta och tunga fyrhjulingar, tunga fyrhjulingar på väg, tunga terränggående fyrhjulingar samt tunga mopedbilar avsedda för gods- respektive personbefordran. Liksom i ramdirektivet 2002/24/EG anger ramförordning nr 168 en gräns, angiven i vikt i körklart skick, för att vissa fyrhjulinga motorfordon ska kunna klassificeras inom kategori L.

Kategorin L2e Trehjulig moped enligt ramdirektivet stämmer överens med vår nationella definition av trehjuling moped. Ramförordningen inför dock en begränsning av vikten i körklart skick för kategorin L2e Trehjulig moped till 270 kilogram, vilket inte finns i vår nuvarande nationella lagstiftning. För kategorin L2e Trehjulig moped finns samma begränsning till högst 500 kubikcentimeter slagvolym för motorer med kompressionständer (i huvudsak dieseldrivna motorer).

För kategorin L5e Motoriserad trehjuling, vars vikt- och effektbegränsningar nationellt motsvaras av trehjuling motorcykel, införs också en viktbegränsning som inte finns i ramdirektivet. För att kategoriseras som motoriserad trehjuling får vikten i körklart skick uppgå till högst 1 000 kg.

Även inom kategorin L6e Lätt fyrhjuling är de ändrade viktgränserna av betydelse. Viktgränserna enligt det tidigare ramdirektivet, angivna som massa utan last, stämmer överens med vad vi nationellt definierat som fyrhjuling moped. Genom ramförordningen nr 168 ändras viktgränsen från 350 kilogram massa utan last till 425 kilogram vikt i körklart skick. Till skillnad från ramdirektivet finns vidare i kategorin L6e Lätt fyrhjuling en begränsning av slagvolymen på motorer med kompressionständer till 500 kubikcentimeter.

I kategorin L7e Tung fyrhjuling anges att vikten i körklart skick ska understiga 450 kilogram för passagerarbefordran och 600 kilogram för godsbefordran, jfr ovan. Viktgränserna är således högre än i ramdirektivet, inte enbart på grund av det ändrade viktbegreppet.

5.2 Nya fordonskategorier

Ramförordningen nr 168 ska tillämpas på de fordonskategorier som framgår av artikel 4. Kategorin L1e avser *lätta tvåhjulinga motordrivna fordon* (light two-wheel powered vehicle). Till denna kategori finns två underkategorier: L1eA-fordon, Motordriven cykel, eller även motoriserad cykel, (powered cycle), och L1eB-fordon, Tvåhjuling moped (two-wheel moped). Den ”motoriserade cykeln” är en ny företeelse för Sverige.

Många länder i EU/EES området har redan motoriserade cyklar med starkare motorer, dvs. över 250 watt, än vad Sverige har. För den kategori som i ramförordningen nr 168 betecknas L1e-A, Motoriserad cykel har man olika syn i olika länder. I avsnitt 6 finns en kort översikt över vad som gäller i några andra länder.

Inom kategorin L6e *Lätt fyrhjuling* finns vidare en ny underkategori kallad L6e-A, *Lätt mopedbil*, med samma viktbegränsningar, men inom

vilken nettoeffekten eller effekten av kontinuerlig drift får uppgå till 6 kilowatt istället för 4 kilowatt för övriga fordon i kategorin. En förutsättning för kategorin L6e-A, och därmed den högre effekten, är att fordonet har ett inneslutet förar- och passagerarutrymme, dvs. ett karosseri, tillgängligt genom högst tre dörrar. Fordon som godkänns inom kategorin har således samma begränsningar vad gäller vikt och konstruktiv hastighet som övriga mopeder och lätta fyrhjulingar men får ha en motor med något högre effekt.

5.3 Godkännandemyndighet

Enligt artikel 6 ramförordningen nr 168 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 168. Av artikel 7 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 utnännas har bedömts med avseende på dess efterlevnad av kraven i ramförordningen. Som nämnts under avsnitt 4.4.2 skiljer sig denna reglering från det tidigare ramdirektivet 2002/24/EG.

5.4 Marknadstillsynsmyndighet

Enligt artikel 6 ramförordningen nr 168 ska medlemsstaterna också inrätta eller utnämna de marknadstillsynsmyndigheter som är behöriga i fråga om marknadstillsyn enligt förordningen.

Ramförordningen nr 168 innehåller regler om marknadstillsynsåtgärder 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 168 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.

5.5 Tekniska tjänster

I och med ramförordningen nr 168 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 168 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 66 ramförordningen nr 168 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 168 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, Swedac, har i fråga om anmälan av tekniska tjänster.

5.6 Sanktioner

Enligt artikel 76 ramförordningen nr 168 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 76 följer således en skyldighet för Sverige att fastställa sanktioner för vissa aktörer. I artikel 76 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 Sammanfattning av synen på och reglerna för motoriserad cykel och tvåhjulig moped

Många länder i EU/EES området har redan motoriserade fordon, klassificerade som cyklar, med starkare motorer än vad Sverige har, dvs. med en motoreffekt över 250 watt. För kategori L1e-A, motoriserad cykel, varierar regleringen mellan olika europeiska länder. I en del länder ställs krav på registrering och cykelhjälm, andra länder har liknande krav som för moped medan några få länder inte har några särskilda krav.

För kategori L1e-B, tvåhjulig moped, är tendenserna i europeiska länder att ställa krav på körkort eller förarbevis, trafikförsäkring samt en minimiålder på 16 år. Vanligtvis ställs inga krav på skyddshjälm/mopedhjälm eftersom en sådan uppfattas som för tung och för varm för dessa lätta fordon.

Det pågår ett liknande arbete i andra EU/EES länder som det som nu sker i Sverige, dvs. man diskuterar och överväger vilka krav som eventuellt ska ställas på de nya fordonen. Nedan återges några exempel på regleringen i olika länder.

Finland har liknande regler för ”moped med låg effekt” som Sverige har för moped klass II. En ”moped med låg effekt” i Finland får ha en motoreffekt om högst 1 kilowatt och framförs i högst 25 kilometer i timmen. I likhet med i Sverige diskuteras i Finland om den motoriserade cykeln, kategori L1e-A, kan klassificeras som en ”moped med låg effekt” eller om den ska klassificeras som cykel. I Finland finns krav på skyddshjälm för cyklister och cykelpassagerare. I Norge är L1e-A fordon i dag klassificerade som moped. Till skillnad från många andra europeiska länder har inte Norge lättnader i användarvillkoren för de långsammare mopederna, ”trege mopeder”. Enligt nuvarande regler i Danmark kan en cykel vara utrustad med en elektrisk motor men inte med andra typer av motorer. Högsta motoreffekt är 250 watt och motorn ska bara ge kraft upp till en hastighet av 25 kilometer i timmen.

I Nederländerna ställs inga särskilda krav på förare av pedalassisterade cyklar idag. Detsamma gäller i Belgien om motorn slutar assistera vid en hastighet av 25 kilometer i timmen.

Om man är 14 år eller äldre i Storbritannien behöver man inte körkort för att cykla med en elcykel under vissa förutsättningar. Den behöver inte vara registrerad, försäkrad eller skattad. Elcykeln ska ha pedaler som går att använda, motorn ska inte ha en motoreffekt över 200 watt och den elektriska motorn ska inte driva cykeln hastigheter över 25 kilometer i timmen. Andra elektriska cyklar med högre effekt och med assistans upp till en högre hastighet måste vara registrerade och skattade. För dessa cyklar krävs att föraren har körkort, bär hjälm, ”crash helmet”, samt att fordonet är typgodkänt. För en cykel med en elektrisk motor vars motoreffekt inte överstiger 600 watt i Österrike och med en högsta

hastighet av 25 kilometer i timmen ställs inga särskilda krav. Fordon med en högre motoreffekt kräver körkort klass AM. I Luxemburg finns två varianter av elcyklar/mopederna idag. För cyklar som assisterar i hastigheter upp till 25 kilometer i timmen ställs inga särskilda krav utöver att cykeln måste vara registrerad. För cyklar som assisterar i hastigheter upp till 45 kilometer i timmen krävs att föraren innehar ett körkort för kategori AM.

I Tyskland registreras tvåhjulig moped, L1e-B, idag som "Leichtmofa", vilket motsvarar Sveriges moped klass II. Den tyska tolkningen innebär att kravet "konstruktiv hastighet på högst 25 kilometer i timmen" är uppfyllt med ett gashandtag som är aktivt endast upp till 20 kilometer i timmen, fastän man får hjälp av motorn upp till 45 kilometer i timmen. I Tyskland ställs krav om åldergräns (15 år), förarbevis samt trafikförsäkring. Fordonet får framföras på cykelbana om det är uttryckligen tillåtet.

I Schweiz finns två kategorier som påminner om L1e-fordonen. Det lättaste fordonet benämns "pedelec" och har en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen samt motoreffekt på högst 500 watt. Det fordonet får användas från 14 års ålder med körkort och från 16 års ålder utan körkort. Den andra kategorin kallas för "s-pedelec" där högsta motoreffekt är 1 000 watt och högsta assisterande hastighet är 45 kilometer i timmen. För kategorin "s-pedelec" krävs cykelhjälm, minimiålder är 14 år och trafikförsäkring samt körkort klass M krävs (oavsett ålder). Cykelväg får användas för båda fordonen.

7 Överväganden och förslag

7.1 Allmänt om verkställande av ramförordningen nr 168

Förslag: Kompletterande bestämmelser till ramförordningen nr 168 förs in i fordonslagen och fordonsförordningen. Kompletterande bestämmelser och följdändringar förs också in i lagen om vägtrafikdefinitioner och trafikförordningen.

Skälen för förslagen: 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 gällande nationella bestämmelser 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 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, ramförordningen nr 168, 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 marknadskontroll. 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 168 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.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 om godkännande och marknadstillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon ersätter Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/37/EG 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. Denna ramförordning behandlas inte i denna promemoria.

7.2 Ändrad betydelse av vissa fordonsbeteckningar

Förslag: Betydelsen av fordonskategorin cykel i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras så att en begränsning avseende motoreffekten på mindre eldrivna fordon införs i vissa fall. Samtidigt kompletteras betydelsen av fordonskategorin moped klass II i lagen om vägtrafikdefinitioner så, att ett motorfordon som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och är konstruerat för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, också ska klassificeras som en moped klass II.

Vidare följdändras betydelsen av cykel så att fordon som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning och fordon som är självbalanserande inte omfattas av denna effektbegränsning. Någon ändring av den maximala hastigheten föreslås inte.

Skälen för förslagen: Som redogjorts för i avsnitt 5.2 ska ramförordningen nr 168 tillämpas på bland annat fordonskategorin L1e som avser lätta tvåhjuliga motordrivna fordon. Kategorin har två underkategorier: L1eA-fordon, Motordriven, eller Motoriserad, cykel, och L1eB-fordon, Tvåhjulig moped. Den motoriserade cykeln får ha en starkare motor än vad som är tillåtet enligt svensk lag i dag, upp till 1 kilowatt mot tidigare 250 watt. Fordon i kategorin L1e-A är således en ny företeelse för Sverige.

Ett mindre fordon med motor klassificeras enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som en cykel endast under vissa förutsättningar. Fordonet ska antingen vara eldrivet, *utan* tramp- eller vevanordning, vara

- a. inrättat huvudsakligen för befordran av en person,
- b. inrättat för att föras av den åkande, och
- c. konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen, eller vara eldrivet *med* en tramp- eller vevanordning om elmotorn
 - a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,
 - b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och
 - c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.

En ändring av definitionen cykel i lagen om vägtrafikdefinitioner gjordes genom SFS 2010:757 för att fordon utan tramp- eller vevanordning, huvudsakligen inrättade för befordran av en person, inrättade för att föras av den åkande och konstruerade för en högsta hastighet om 20 kilometer i timmen skulle kunna användas i trafik, prop. 2009/10:198 Några körkorts- och fordonfrågor. Som cykel klassificeras därmed exempelvis eldrivna rullstolar, tvåhjuliga balansfordon och elskotrar. Den särskilda punkten som reglerade rullstolar behövdes då inte och togs därför bort.

Den förändring av definitionen cykel som tillkom genom prop. 2009/10:198 öppnade upp för elektrifierade fordon även utan trampor med en maxhastighet på 20 kilometer i timmen men med en högre motoreffekt än 250 watt. På den svenska marknaden finns det därför fordon som ser ut som elmopeder men som inte uppfyller de krav som

finns för mopeder utan motsvarar den nuvarande cykeldefinitionen. Dessa fordon får därför köras av personer under 15 år som inte har tillräckliga färdigheter i att hantera ett fordon med så stark motor och inte heller tillräcklig kunskap om de regler som gäller i trafiken.

I prop. 2009/10:198 s. 24 anförde regeringen:

”Det finns ett uppenbart behov av s.k. förflyttningsfordon: de används som alternativ till cykel, moped, bil eller allmänna kommunikationsmedel och kan vara till hjälp för personer som har svårt att gå längre sträckor. Särskilt för äldre personer kan dessa fordon ha stor betydelse genom att de kan användas för förflyttningar i närområdet och därmed minska behovet av hjälp vid utomhusvistelser, inköp m.m. På sikt skulle fordonen eventuellt kunna minska behovet av färdtjänst. Fordonen kan därmed få en liknande användning som rullstolar men inte bli klassificerade som medicintekniska produkter. Det finns också ett önskemål om att s.k. balansfordon ska kunna användas i trafik. Nu gällande bestämmelser är inte utformade med tanke på dessa nya typer av fordon och det finns därför ett behov av att revidera bestämmelserna.”

Inriktningen i propositionen är fortfarande aktuell. Det finns en tydlig ambition att öka cyklandet. Ett ökat cyklande ger också positiva effekter på folkhälsan och är en viktig del av lösningen för att hantera trängseln i storstäderna. Under många decennier har infrastrukturen i stor utsträckning utformats utifrån bilismens behov och krav. Cyklister och fotgängare har fått gemensamma ytor att dela på, som om de har samma behov och krav. Cykling tar nu i större utsträckning sin plats i transportsystemet och ses ofta som ett eget transportsätt med specifika behov i infrastrukturen. Det finns en tydlig trend i Kina och Europa som visar en ökad försäljning och användning av motoriserade cyklar. Den är så pass tydlig att användningen av sådana fordon med stor säkerhet också kommer att öka i Sverige och därmed också öka cyklandet. Om man förutsätter att fordonet bidrar till ett ökat cyklande kommer det också att bidra till en ökad hälsa genom att den underlättar för cykling men ändå ger motion, vilket ger hälsovinster enligt flera studier. Dessutom kommer elcykeln att underlätta för personer att pendla längre sträckor. Den motoriserade cykeln kräver mindre muskelkraft och ger en högre hastighet vilket visar sig i att man transporterar sig längre sträckor jämfört med en vanlig cykel. Dessa fordon attraherar också den äldre generationen, vilket gör det möjligt att transportera sig på ett miljövänligt sätt och samtidigt få motion.

Samtidigt utgör den motoriserade cykeln ett potentiellt trafiksäkerhetsproblem. Den kan framföras i högre hastigheter och väger mer än en vanlig cykel vilket kommer att medföra problem, såväl för ”cyklisten” som för medtrafikanterna. Den motoriserade cykeln kommer att bidra med en ökad rörelseenergi i transportsystemet vilket medför högre risker, både för olyckor och för skador. Speciellt problematiskt blir detta om det nya fordonet attraherar den äldre generationen som redan är en utsatt grupp som oskyddade trafikanter. Den olyckstyp som förs fram som det stora problemet, både för den som cyklar på en vanlig och den som cyklar på en motoriserad cykel, är singelolyckan vilken är problematisk ur ett cykelsäkerhetsperspektiv.

Trivector Traffic genomförde under tiden den 1 september 2013 till den 15 september 2014 på uppdrag av Trafikverket, en studie av trafiksäkerhetsaspekter av en ökad användning av elcyklar i Sverige, Rapport 2014:50. I rapporten sägs sammanfattningsvis bland annat följande:

”Enligt bedömningen i denna rapport, kommer troligtvis antalet olyckor och även antalet olyckor med allvarliga konsekvenser, öka på grund av ökad elcykelanvändning i Sverige. Detta är dels på grund av ökad exponering, högre hastigheter, flera äldre cyklistar, felaktiga förväntningar bland övriga trafikantgrupper (elcyklistar ser ut som vanliga cyklistar men hastigheten kan vara högre), överflyttning från bil till elcykel samt flera olyckor under en inväpningsfas. Risken att råka ut för en olycka med allvarlig skada är troligtvis generellt högre än vid vanlig cykling. För de äldre elcyklisterna (50 år och framförallt 75 år eller äldre) är olycksrisken högre än för den genomsnittliga cyklisten och konsekvenserna av olyckorna allvarligare.

Om man ser till olika olyckstyper, är det troligt att kollisioner mellan elcyklistar och cyklistar respektive fotgängare blir vanligare och ger allvarligare skador än vid vanlig cykling, eftersom elcykling bidrar till större hastighetskillnader på gång- och cykelvägnätet. Samtidigt kommer den vanligaste orsaken till allvarlig skada för elcyklistar troligtvis vara singelolycka liksom vid vanlig cykling, eftersom dessa olyckor idag är så dominerande.”

För att man fortsatt ska kunna stimulera ett ökat cyklande, oavsett om det sker utan eller med hjälp av en assisterande motor, måste man samtidigt försöka förebygga befarade allvarliga olyckor.

Regeringen yttrade i prop. 2009/10:198 s. 25:

”Eftersom de nya balansfordonen, och som tidigare elrullstolar etc., ska betraktas som cyklar föreslås inte några krav på förarbevis, nedre åldersgräns eller allmänt krav på hjälm för framförande av denna typ av fordon. Av samma skäl avser regeringen inte utreda frågan om eventuell trafikförsäkring.”

Det har nu gått ett antal år och sedan dess har utvecklingen gått betydligt snabbare än vad man kunnat förutse. Det finns därför anledning att nu reglera villkoren för dessa mindre motordrivna, motoriserade, fordon. Ramförordningen nr 168 gör inget undantag för den här typen av fordon. Dessa fordon – som inte är pedalassisterade eller självbalanserande – torde därför kunna typgodkännas som tvåhjuliga mopeder. Ett fordon av kategorin L1e-A påminner i hastighet och effekt mer om en moped klass II än om en cykel. En moped klass II är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul, som är konstruerat för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen, har en motor av högst 50 kubikcentimeter och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt.

Med utgångspunkt från vad som redovisats är det logiskt att klassificera den nya motoriserade cykeln som moped klass II, i synnerhet som den också kan ha en förbränningsmotor. Fordonet blir definitionsmässigt ett motordrivet fordon och räknas även som motorfordon. När det gäller nationella användningskrav och trafikregler

är dock bedömningen att elfordon med motorer svagare än 250 watt kan ha samma användningskrav och trafikregler som den vanliga cykeln och därför bör få finnas kvar i cykeldefinitionen.

För att få föra det nya fordonet kommer det således att krävas att man ska ha fyllt 15 år och ha förarbevis för moped. Alternativ till förarbevis är traktorkort eller körkort. Den som har körkort eller traktorkort behöver inte ta ett förarbevis och undersökningar visar på att de som använder elassisterade cyklar idag oftast är äldre. Man torde därför kunna utgå ifrån att en stor grupp av dessa har körkort med behörighet B.

En moped klass II omfattas inte av registreringsplikt enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister, men den ska vara typgodkänd eller vara godkänd vid en mopedbesiktning.

Om fordonet omfattas av ett typgodkännande ska detta framgå av en skylt på fordonet och ett intyg om överensstämmelse, jfr avsnitt 4.2. Tidigare var det möjligt att nationellt typgodkänna mopeder, men idag kan fordonen endast godkännas genom EU-typgodkännande eller, vad gäller enstaka fordon, vid mopedbesiktning. En moped klass II som godkänts vid en mopedbesiktning ska av besiktningsorganet tilldelas en beteckning som är specifik för det fordonet. Fordonsskatt betalas inte för moped klass II.

Mopedklassificeringen innebär vidare att man måste ha en trafikförsäkring, jfr avsnitt 4.8. Därmed finns möjligheten till trafikskadeersättning, ett försäkringskydd som idag saknas för cyklister. Det är här fråga om ett fordon som vid en olycka kan medföra allvarliga och kostsamma personskador. Om fordonet vid en olycka är oförsäkrat är den skadelidande berättigad till trafikskadeersättning, trots att ägaren inte betalat någon försäkringspremie. Denna ersättning utges då av Trafikförsäkringsföreningen.

Som redogjorts för i avsnitt 5 ska ramförordningen nr 168 inte tillämpas på vissa fordon. Förordningen nämner specifikt fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och självbalanserade fordon. Dessa fordon är idag alltså klassificerade som cyklar i svensk lagstiftning och ska även fortsättningsvis vara det. Betydelsen av beteckningen cykel måste därför ändras så att detta uttryckligen framgår.

Det bör här uppmärksammas, att tillgången till väl fungerande hjälpmedel för många personer med en funktionsnedsättning är en förutsättning för att kunna leva ett självständigt liv och vara delaktig i samhället. Regeringen har velat stärka individens självbestämmande i frågor som rör den egna vardagen, och sett det som en självklar utgångspunkt att personer med behov av hjälpmedel utifrån den egna kunskapen om sin funktionsnedsättning, sin livssituation och sitt önskemål själva ska ha möjlighet till delaktighet och inflytande i valet av hjälpmedel, se prop. 2013/14:67 Mer inflytande för den enskilde i valet av hjälpmedel, s. 11 f. Samma tankegångar ligger till grund för den nya patientlagen (2014:821), prop. 2013/14:106 Ny patientlag. Syftet med lagen är att stärka och tydliggöra patientens ställning samt att främja patientens integritet, självbestämmande och delaktighet. Av 7 kap. 2 § patientlagen framgår att vid valet av hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning, ska patienten ges möjlighet att välja det alternativ som han eller hon föredrar. Patienten ska få det valda hjälpmedlet, om

det med hänsyn till hans eller hennes behov och till kostnaderna för hjälpmedlet framstår som befogat.

Denna bestämmelse trädde i kraft den 1 januari 2015 och innebär att en patient numera ska ha möjlighet välja hjälpmedel som är konsumentprodukter och inte medicintekniska produkter i enlighet med lagen (1993:584) om medicintekniska produkter.

Det torde således finnas möjlighet att, som hjälpmedel för förflyttning, välja vilken typ av fordon som helst, dock med beaktande bland annat av bestämmelserna i 7 kap. 2 § patientlagen, socialförsäkringsbalken (2010:110), förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder och lagen (2014:132) om mobilitetsstöd som komplement till färdtjänst. Den som väljer den nya mopeden klass II, jfr nedan avsnitt 7.6, som hjälpmedel, kommer som alla trafikanter att omfattas av de allmänna villkor och krav som ställs vid förande av ett sådant fordon.

7.3 Anpassad betydelse av vissa fordonsbeteckningar

Förslag: Betydelsen av fordonskategorierna moped och motorcykel i lagen om vägtrafikdefinitioner anpassas till de vikt- och effektbegränsningar som anges i ramförordningen nr 168 för kategorierna två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. De nya gränsvikterna och -effekterna anges i enlighet med ramförordningen som vikt i körklart skick.

Skälen för förslagen: Av ramförordningen nr 168 framgår att mopeder och motorcyklar tillhör fordonskategorin L. Som redogjorts för i avsnitt 5.2 öppnar nu ramförordningen nr 168 för att i kategori L typgodkänna vissa fyrhjuliga fordon som har en vikt som är tyngre än vad som tidigare varit tillåtet enligt ramdirektivet 2002/24/EG. Detta avser både fordon för väg och terränggående fordon, jfr nedan. Vidare har viktbegränsningar införts för vissa trehjuliga mopeder och motorcyklar.

Regeringen har redan tidigare anfört att en utgångspunkt för regleringen av definitionerna på fordonsområdet ska vara, att de svenska definitionerna så långt möjligt ska stämma överens med de definitioner som finns i EU-lagstiftning på området. I samband med att en ny fordonslag trädde i kraft ändrades också ett antal beteckningar i lagen om vägtrafikdefinitioner. Det bedömdes dock inte möjligt att fullt ut harmonisera de svenska fordonsdefinitionerna med dem som fanns i det tidigare direktivet. Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner har mopeder och motorcyklar beteckningen motorfordon. Mopeder delas in i klass I och klass II och motorcyklar delas in i lätta respektive tunga. Dessa beteckningar och indelningar avses inte ändras. Beteckningarna bör dock kompletteras med de vikt- och effektangivelser som nu tillkommer genom ramsförordningen nr 168.

Enligt ramförordningen nr 168 får ett L2e-fordon, en trehjulig moped, nu väga högst 270 kilogram i körklart skick. Det finns ingen begränsning

av vikten på en trehjulig moped i svensk lagstiftning, men antalet fordon som idag klassificerats som trehjuliga mopeder och som har en vikt i körklart skick som överstiger 270 kilogram är sannolikt mycket få. På motsvarande sätt får ett L5e-fordon, en trehjulig motorcykel, nu väga högst 1 000 kilogram i körklart skick. Inte heller här finns någon begränsning i gällande svensk lagstiftning, men samma förhållande torde gälla här: antalet trehjuliga motorcyklar som har en vikt i körklart skick som överstiger 1 000 kilogram är troligtvis få.

Ett L6e-fordon, en lätt fyrhjulig, får numera väga upp till 425 kilogram i körklart skick. Tidigare fick ett sådant fordon ha en massa utan last om högst 325 kilogram. Med hänsyn tagen även till övriga fordonsegenskaper, motsvaras ett L6e-fordon i svensk lagstiftning av en moped. Genom ramförordningen nr 168 införs också en underkategori till L6e-fordon, L6e-B – en lätt mopedbil – där motorn får ha en högre effekt, 6 000 kilowatt, än andra fordon klassade som mopeder. För att klassificeras som en lätt mopedbil ska dock fordonet ha ”ett inneslutet förar- och passagerarutrymme tillgängligt genom högst tre dörrar”, dvs. ett karosseri.

Vidare får numera ett L7e-fordon, en tung fyrhjulig, väga upp till 450 kilogram i körklart skick. Ett sådant fordon fick tidigare ha en högsta vikt av 400 kilogram, angivet som massa utan last. Detta fordon motsvarar i svensk lagstiftning en motorcykel.

Betydelsen av beteckningarna moped respektive motorcykel bör alltså anpassas till ramförordningen nr 168 och förslås justeras dels så att en högre vikt på fyrhjuliga mopeder och motorcyklar tillåts, dels så att en viktbegränsning införs för trehjuliga mopeder och motorcyklar. Beteckningen moped kompletteras också med en fjärde punkt som särskilt reglerar den högre effektbegränsningen för fyrhjuliga mopeder med karosseri.

Justeringen av fordonsbeteckningarna ska inte påverka fordon som idag är klassificerade som sådana fordon. Genom att höja viktgränserna vid klassificering av mopeder och motorcyklar kommer potentiellt något tyngre fordon att hänföras till respektive fordonslag. Detta bedöms dock inte få några betydande negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Genom ramförordningens nr 168 bestämmelser och det som enligt 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner följer av registrering med stöd av EUrättsakt, uppstår ändå höjningen av vikten – oavsett eventuella förändringar i den svenska lagstiftningen.

De nya viktkraven förs in i betydelse av fordonskategorierna moped respektive motorcykel i 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. Betydelse av beteckningarna moped och motorcykel är idag relativt svårtillgängliga. Båda betydelse utformas därför på ett nytt, och förhoppningsvis tydligare, sätt som korresponderar med formuleringarna i ramförordningen nr 168.

7.3.1 Vikt i körklart skick

Viktgränserna har betydelse för indelning i fordonslag och därigenom bland annat för de trafikregler, behörighetskrav och den registreringsplikt

som följer av kategoriseringen. Fordonsslaget är också avgörande för om det ska tas ut en vägtrafikskatt för fordonet.

I det tidigare ramdirektivet 2002/24/EG angavs vikten till ”massa utan last”. Ramdirektivet hänvisade i sin tur beträffande mått och vikter till direktivet 93/93/EEG¹ där det finns en definition av ”massa utan last” (unladen mass). Direktivet 93/93/EEG upphävs genom ramförordningen nr 168.

Ramförordningen nr 168 anger genomgående ett fordonets vikt som ”vikt i körklart skick”. ”Vikt i körklart skick” fastställs enligt artikel 5 och utgörs av det olastade fordonets vikt, inklusive vikten för vätskor, standardutrustning och bränsle i bränsletanken eller bränsletankar som ska fyllas till minst 90 procent av sin kapacitet. Det föreslås att viktgränserna i lagen om vägtrafikdefinitioner anges på samma sätt som i ramförordningen nr 168.

Vikten är en av de faktorer som avgör om ett fordon ska kategoriseras som moped eller motorcykel. Däremot har vikten ingen betydelse för hur stor skatt som tas ut. För motorcyklar tas enligt 2 kap. 6 § vägtrafikskattelagen (2006:227) ut en fordonsskatt om för närvarande 180 kronor för ett skatteår. Mopeder är inte skattepliktiga.

För att inte redan typgodkända fordon ska påverkas av de justerade bestämmelserna behövs det övergångsbestämmelser, som säger att en klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon fortfarande ska gälla.

Förslag: Betydelsen av fordonskategorierna terrängskoter och terrängvagn i lagen om vägtrafikdefinitioner anpassas till de viktbegränsningar som anges i ramförordningen nr 168 för kategorierna två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Skälen för förslagen: Som redogjorts för ovan får numera ett L7e-fordon, en tung fyrhjulig, väga upp till 450 kilogram i körklart skick. Ett sådant fordon fick tidigare ha en högsta vikt av 400 kilogram, angivet som massa utan last. Detta fordon motsvarar i svensk lagstiftning en motorcykel.

Av 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår att ett *terrängmotorfordon* är 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*. Vidare framgår att en terrängvagn är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram och att en terrängskoter är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. Fordonskategorierna terrängvagn respektive terrängskoter är nationella företeelser och har ingen direkt motsvarighet i ramförordningen nr 168. Typgodkännanden av terrängvagnar och terrängskotrar kan alltså inte ske enligt ramförordningen nr 168 – ett sådant fordon blir typgodkänt i en annan fordonskategori, beroende på sina respektive egenskaper.

¹ Rådets direktiv 93/93/EEG om två- och trehjuliga motorfordons vikt och dimensioner.

Av 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner framgår vidare, att oavsett vad som anges i 2 § ska ett fordon som registreras med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt² höra till det slag av fordon som motsvarar den fordonskategori som anges i godkännandet. Detta innebär att ett fordon som registreras i Sverige med stöd av ett godkännande enligt en EG-rättsakt, kommer att registreras som den fordonskategori som anges i intyget om överensstämmelse. Den som har ett fordon som omfattas av ett sådant typgodkännande, behöver dock inte välja att använda intyget som underlag för registreringen. Det är således möjligt att registrera ett fordon som en terrängskoter, förutsatt att fordonet huvudsakligen är inrättat för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng, trots att det typgodkänts som exempelvis motorcykel. Två likadana fordon kan således registreras i olika kategorier beroende på om fordonet registreras med stöd av sitt intyg om överensstämmelse eller inte. Genom att fordonet registreras som terrängskoter krävs exempelvis lägre behörighet för att få föra fordonet men användandet av fordonet inskränks i huvudsak till terräng vilket följer av bestämmelserna i trafikförordningen (1998:1276).

Man bör även fortsättningsvis kunna registrera motsvarande fordon antingen som motorcykel eller terrängskoter. I och med att definitionen av motorcykel föreslås ändras, jfr ovan, bör också viktgränsen för terrängskoter höjas på motsvarande sätt till 450 kilogram. Följaktligen bör också definitionen av terrängvagn ändras. Eftersom dessa fordon inte har någon motsvarighet i ramförordningen nr 168 bör inte viktangivelsen ändras utan det inarbetade begreppet ”tjänstevikt” bör behållas.

Justeringen av fordonsbeteckningarna ska inte påverka fordon som idag är klassificerade som sådana fordon. En sådan justering bedöms dock inte få några negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. För att inte redan typgodkända fordon ska påverkas av de justerade bestämmelserna behövs det även här övergångsbestämmelser, som säger att en klassificering enligt äldre bestämmelser av ett fordon fortfarande ska gälla.

7.4 Godkännandemyndighet

Förslag: Regeringen ska bestämma vilken myndighet som ska vara behörig godkännandemyndighet enligt ramförordningen nr 168 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 168 regleras lämpligen i förordning. Enligt ramförordningen nr 168 ska den behöriga myndigheten handlägga dels samtliga led i förfarandet för godkännande av en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet, dels handha tillståndsförfarandet. Godkännandemyndigheten ska ha

² En ändring av paragrafen föreslås, jfr avsnitt 7.8.

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 fullgöra de uppgifter om rapportering som ankommer på Sverige som medlemsstat enligt artikel 78 i ramförordningen nr 168.

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 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 168 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 168. 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 168 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 168 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 168 definieras ”marknadstillsynsmyndighet” som en myndighet i en medlemsstat som ansvarar för att genomföra marknadstillsyn på sitt territorium.

I den svenska versionen av ramförordningen nr 168 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 168. 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 frånga 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 76 ramförordningen nr 168 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 76 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 76 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 168.

7.7 Trafikregler

7.7.1 Moped klass I

Förslag: Moped klass I får inte föras med högre hastighet än 45 kilometer i timmen.

Skälen för förslaget: En moped är ett motorfordon konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen. Mopeder delas in i klass I och klass II. En moped klass II får vara konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och ha en viss högsta motoreffekt. För mopeder klass I finns ytterligare ett antal förutsättningar men gemensamt för alla

är att de inte får vara *konstruerade* för en högre hastighet än 45 kilometer i timmen, jfr ovan avsnitt 7.2 och 7.3. Det finns emellertid inte några bestämmelser om en begränsning av högsta hastigheten i gällande lagstiftning, liknande dem som finns för exempelvis tung buss och tung lastbil.

Under många år minskade antalet mopedolyckor. Sedan moped klass I, den s.k. EU-mopeden, infördes i trafiksystemet i slutet av 1998 har dock den nedåtgående trenden vänt och det avspeglas främst genom att antalet svårt skadade mopedister ökar kontinuerligt. Av statistiken kan utläsas att unga förare är överrepresenterade. Under de senaste tio åren har 116 mopedister omkommit och 2 650 har skadats allvarligt enligt statistik som bygger på polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada i STRADA, Swedish traffic accident data acquisition.⁶ De flesta omkom eller skadades svårt på klass I-mopeder. Av dem som omkom var fyra av tio barn eller ungdomar upp till 17 år och av dem som skadades svårt var sju av tio barn eller ungdomar.

En förklaring till den negativa trenden i olycksstatistiken är att fler mopeder säljs och används, i första hand moped klass I, som är ett relativt billigt och smidigt fordon. Antalet registrerade mopeder, dvs. klass I, har ökat stadigt från det att de började komma in på marknaden 1999. I juni 2011 fanns det cirka 260 000 registrerade mopeder klass I i Sverige. Antalet ej registreringspliktiga klass II-mopeder i trafik har minskat under motsvarande period. Försäkringsbranschen har uppskattat antalet klass II-mopeder i trafik under sommaren 2011 till cirka 40 000. Det totala antalet mopeder i trafik var under sommaren 2011 cirka 160 000.

En annan förklaring är att mopederna förs med högre hastighet än vad som är tillåtet. Att mopedister framför sina fordon med en hastighet som många gånger överskrider den konstruktiva hastigheten för fordonet är således inte ovanligt. Detta har uppmärksammats av såväl Rikspolisstyrelsen, numera Polismyndigheten, och Transportstyrelsen som Trafikverket som ett av de största säkerhetsproblemen i fråga om mopeder.

I Åklagarmyndighetens RättsPM 2005:12, Mopeder – några rättsliga frågor, uppdaterad i september 2011, sägs också att det ofta förekommer att mopeder trimmas (ändras) så att de går fortare än den högsta hastighet som de enligt definitionen ska vara konstruerade för. Det förekommer också att mopeder – utan trimning – går fortare än den hastighet de är konstruerade för. Detta kan bland annat bero på slitage. Det är mycket svårt att konstatera trimning på nyare mopeder. Här kan trimning ske bland annat genom effekthöjning på elektronisk väg (chiptrimning).

En trimmad moped, dvs. en moped med större motoreffekt än vad som är tillåtet för en moped, borde rimligen vara registrerad som motorcykel, troligtvis då som lätt motorcykel. Det i sin tur innebär att den som för ett sådant fordon också måste ha körkortsbehörighet för i vart fall lätt motorcykel. Högsta domstolen har emellertid i ett avgörande, NJA 2005 s. 548, konstaterat att enbart det förhållande, att ett som moped registrerat tvåhjuligt motorfordon kunnat framföras fortare än

⁶ Vägtrafikskador 2013, Statistik 2014:8, officiell statistik från Trafikanalys, juni 2014.

45 kilometer i timmen, inte har ansetts innebära att fordonet rätteligen skulle ha varit registrerat som motorcykel. I det refererade fallet kunde en moped klass I framföras i 70–75 kilometer i timmen och en frågeställning var om föraren då kunde fällas till ansvar för olovlig körning, eftersom han inte hade behörighet att föra motorcykel. Högsta domstolen fann emellertid att så inte var fallet. Utgången i målet innebär att en moped som utan några tekniska ingrepp kan framföras i högre hastighet än vad den är konstruerad för, fortfarande är att klassificera som moped.

Slutsatsen av domen är också att det faktiskt måste bevisas att fordonet är trimmat, dvs. har en högre konstruktiv hastighet än 45 kilometer i timmen. För att man ska kunna döma till ansvar måste man kunna visa att mopeden har ändrats och inte överensstämmer med det godkända utförandet. Enligt 8 kap. 9 § första stycket fordonsförordningen (2009:211) döms ägaren till penningböter om mopeden används i strid med bestämmelser om fordonets beskaffenhet och utrustning 2 kap. 1 § fordonsförordningen eller föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen.

För att kunna konstatera att en moped är trimmad måste den emellertid undersökas tekniskt. När en polisman upptäckt, stoppat och via misstanke eller hastighetsmätning konstaterat att en moped framförts i en för hög hastighet inleds en rad av åtgärder som tar mycket tid och personalresurser i anspråk.

Polismannen måste först fastställa vilken typ av moped det rör sig om, vilket kan vara svårt bland annat på grund av att det idag inte går att se på en moped vilken klassificering den har. Om fordonet har registreringsskylt finns det dock goda möjligheter att identifiera fordonet via vägtrafikregistret. Om registreringsskylt saknas måste polismannen via andra uppgifter på fordonet, exempelvis ramnummer eller liknande, försöka fastställa vilken typ av fordon det är. Dessa uppgifter sitter inte placerade på samma plats på alla fordon utan polismannen får ofta leta på fordonet efter uppgifterna. Vidare måste fordonet provköras. Provkörningen kan innebära olika risker för polismannen, dels på grund av övrig trafik på platsen, dels på grund av fordonets skick. Provkörningen måste också genomföras enligt vissa regler. I sammanhanget kan det ifrågasättas om det är lämpligt att en polisman ska överskrida den konstruktiva hastigheten, särskilt på vissa vägar där den högsta tillåtna hastigheten inte är tillräckligt hög för att polismannen lagligt ska kunna överskrida mopedens konstruktiva hastighet. Om polismannen beslutar sig för att beslagta fordonet för teknisk kontroll innebär det praktiska svårigheter eftersom Polismyndigheten normalt inte har släpvagn med sig vid hastighetskontroller. Alla polisfordon är inte heller utrustade med dragkrok. Om polismannen måste hämta en släpvagn behöver med största sannolikhet en annan polisman stanna kvar på platsen för att vakta mopeden tills kollegan återkommer med en släpvagn som kan forsla mopeden till avsedd plats. Detta innebär också att Polismyndigheten har övertagit ansvaret för fordonet. Polismyndighetens möjligheter att ha egen kompetens inom myndigheten för att genomföra fordonstekniska undersökningar av mopeder har också minskat under åren. I många fall måste Polismyndigheten vända sig till en mopedhandlare eller motsvarande och köpa in kompetens för att

avgöra om mopeden varit trimmad och inte överensstämmer med typgodkännandet. Det är också svårt att få fram de tekniska uppgifter från typgodkännandet som behövs för jämförelse. Det är också svårt att konstatera trimning då det inte finns delar att ta i beslag eftersom trimningen består i att *ta bort* delar. Till exempel tas stryplingar i motorn bort samtidigt som elektronisk trimning görs, inte sällan med hjälp av en fjärrkontroll.

Det är med andra ord mycket omständligt att försöka konstatera att en moped är trimmad. Det kan knappast anses befogat att Polismyndigheten ska behöva genomföra en sådan omfattande process vid varje misstänkt manipulation av en moped. Med en generell hastighetsgräns för moped, vilket inte finns idag, skulle man på ett rimligare sätt kunna hantera hastighetsöverträdelserna.

Det torde finnas stora vinster i att reducera antalet mopedolyckor som är orsakade av att mopeden varit trimmad eller haft tekniska brister. Trafikverkets analyser av dödsolyckor (2005–2011) visar att endast fyra av tio mopeder inblandade i dödsolyckor inte hade några kända tekniska brister. Minst 23 procent av mopederna inblandade i dödsolyckor var trimmade. I dödsolyckor där föraren var under 18 år var minst hälften av mopederna trimmade. Det finns emellertid ett relativt stort mörkertal. Mörkertalet beror på att det inte har gjorts någon teknisk undersökning, vilket är särskilt vanligt vid olyckor med äldre mopedister. Trimningen behöver inte ligga bakom att olyckan uppkommer, men den påverkar definitivt svårighetsgraden på skadorna genom att hastigheten är högre när olyckan inträffar.

Att införa en högsta tillåten hastighet för moped klass I kan också vara en väg att försöka komma tillrätta med trimningsproblematiken. En sådan ändring av hastighetsgränsen torde förhoppningsvis också öka respekten för de redan gällande bestämmelserna för moped klass I. NTF (Katarina Bokström) gjorde så sent som i februari 2015 en jämförande enkätundersökning av 15-åringars attityd till mopedkörning. Enkäten besvarades av ca 670 elever i årskurs 9. Av enkäten framgår bland annat att 28 procent svarade att deras moped var trimmad, 10 procent svarade att de inte visste om mopeden var trimmad. På frågan om föräldrarna kände till att deras moped var trimmad svarade inte mindre än 81 procent ja. Det visade sig också att föräldrarna inte bara kände till detta faktum utan också varit behjälpliga vid 14 procent av trimningarna. I 32 procent av fallen var mopeden redan trimmad när eleven fått den. Eleverna hade i 28 procent av fallen själva trimmat mopeden och i 16 procent av fallen fått hjälp av en kompis. Dessutom hade mopedhandlaren bistått med trimning i 5 procent av fallen. Detta är naturligtvis oroväckande och inte acceptabelt från ett trafiksäkerhetsperspektiv.

I 4 kap. 20 § trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om att vissa motordrivna fordon och fordonskombinationer inte får föras i högre hastighet än vad som är särskilt angivet. Det synes lämpligt att bestämmelserna om en högsta tillåten hastighet för moped klass I införs i 4 kap. 20 § första stycket trafikförordningen.

7.7.2 Moped klass II

Förslag: Den som färdas med moped klass II som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och är konstruerad för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd.

Skälen för förslaget: Genom att det nya L1eA-fordonet klassificeras som en moped klass II blir också trafikreglerna för moped klass II tillämpliga. Det innebär bland annat ett krav på använda skyddshjälm, 4 kap. 9 § trafikförordningen (1998:1276). Passagerare som inte har fyllt sju år kan i stället använda annat lämpligt huvudskydd, till exempel ridhjälm, skidhjälm eller cykelhjälm, jfr avsnitt 4.6.3. Av samma paragraf framgår att man inte behöver använda hjälm i tre- eller fyrehjuliga mopeder med karosseri, om man istället använder bilbälte.

Den nya moped klass II, L1e-A-fordonet, väger vanligtvis betydligt mindre, ca 25–30 kilogram, mot ca 70–80 kilogram för en traditionell moped klass II.

Skyddshjälm avsedda för färd med moped är i princip likadana som hjälmar avsedda för färd med motorcyklar. Det görs heller ingen skillnad trafikförordningen mellan dessa hjälmar. En skyddshjälm avsedd för färd med motorcykel eller moped väger ca 1 200–1 500 gram medan en vanlig cykelhjälm väger mellan 250 gram och 500 gram. Båda hjälmtyperna varierar i vikt beroende på modell.

Eftersom en skyddshjälm väger så mycket, blir den för tung i förhållande till det lätta L1e-A-fordonets, den nya mopedens klass II, vikt. Det är därför mindre lämpligt att använda en sådan vid färd med den nya mopeden klass II. Även de lättaste mopedhjälmarna är för tunga och för känsliga för sidvind för att kunna användas på dessa snabba lätta fordon.

Eftersom den nya mopeden klass II har en kraftigare motor och tillåts gå relativt fort är det emellertid direkt olämpligt att inte ställa krav på något slags huvudskydd.

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, publicerade i mars 2013 en rapport, VTI rapport 779, där följande framgår:

”Av 1 274 svårt skadade cyklister i singelolyckor kan 27 procent relateras till drift och underhåll, 20 procent till vägutformning, 27 procent till cyklistens interaktion med cykeln, 15 procent till cyklistens beteende och tillstånd och 11 procent till samspelet med övriga trafikanter. Det är emellertid sällan en enskild faktor som utgör orsak till olyckorna och fördelningen bygger på förenklingar och en subjektiv bedömning av olycksbeskrivningarna.

Den olycksorsak relaterad till drift och underhåll som oftast förekommer är ishalka, följt av omkullkörning på rullgrus, ojämnt underlag och tillfälliga föremål. Orsaker relaterade till vägutformning är i huvudsak omkullkörning på grund av kantstenar och fasta föremål som exempelvis bommar och betongsuggor.

Bland de svårt skadade cyklisterna dominerar skallskadorna och enligt djupstudierna var skallskador dödsorsaken i 70 procent av singelolyckorna. För tio av de fjorton som dog i skallskador och inte använde cykelhjälm hade överlevnad varit möjlig med hjälm enligt Trafikverkets bedömning. En cykelhjälm är alltså en billig livförsäkring och det behövs incitament för att på frivillig basis öka hjälmanvändningen bland cyklister, t.ex. med subventioner av hjälmar, sänkta försäkringspremier och rätt information.”

Studier vid KTH, Kungl. Tekniska högskolan, visar att den största skillnaden skyddsmässigt mellan en skyddshjälm och en cykelhjälm, är att skyddshjälmen täcker en större del av huvudet. Vid slag direkt mot hjälm är skyddshjälmen marginellt bättre och en skyddshjälm ger bättre skydd mot kantiga föremål. Vidare sägs att en cykelhjälm tillverkad för att klara dagens certifieringstester reducerar risken för en hjärnskada signifikant. Resultat från projektet har dessutom visat på potentialen att reducera risken ytterligare om nya tekniker används. Reduktionen i påfrestningar på hjärnan för 27 olika islagssituationer är i medel 39 procent. Simuleringarna visar att hjälmen motverkar skallfraktur i samtliga fall.

Mot bakgrund av detta bör förande av den nya mopeden klass II förenas med villkoret att cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd används. Bestämmelsen om hjälmkrav införs genom en ny paragraf i trafikförordningen, 6 kap. 4 b §. Samtidigt införs ett undantag från skyddshjälmkravet i 4 kap. 9 § trafikförordningen.

Av 4 kap. 9 § trafikförordningen framgår att även passagerare ska använda skyddshjälm vid färd med motorcykel och moped. Bestämmelsen är förenad med ansvar enligt 14 kap. 3 § trafikförordningen. Det förefaller såväl rimligt som logiskt att samma regler gäller för passagerare vid färd med moped klass II.

7.7.3 Terrängskoter

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

Skälen för förslaget: 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.

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 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.

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 frågå detta, oavsett om motorcykeln har två, tre eller fyra hjul.

Krav på användning av skyddshjälm för terrängskoter har diskuterats, 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.

För att mildra de allvarliga skadorna på förare och passagerare vid en olycka med denna typ föreslås därför att krav på användning av skyddshjälm införs vid färd med terrängskoter.

7.7.4 Undantag från kravet på skyddshjälm

Förslag: Det bör finnas möjlighet att meddela undantag från bestämmelserna om skyddshjälm.

Skälen för förslaget: 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 det 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.

7.8 Övriga författningsändringar

Bedömning och förslag: Följändringar i ytterligare paragrafer i ett antal författningar görs med anledning av ramförordningen nr 168.

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, 16, 18, 19, 30 och 33 §§, 4 kap. 35 § samt 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8 Ikraftträdandebestämmelser

Förslag: De föreslagna författningsändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2016.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 82 förordningen (EU) nr. 168/2013 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.

9 Konsekvenser

9.1 Allmänt

Om ingen nationell reglering görs kommer de svenska definitionerna av moped och motorcykel inte att överensstämma med dem som finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads tillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Högsta tillåtna vikt för vissa fordon stämmer inte heller med de regler som finns i nationell lagstiftning. Därför behöver justeringar göras för att skapa en tydlighet gentemot myndigheter, tillverkare, återförsäljare, branschorganisationer, konsumenter och trafikanter om vad som gäller.

De förslag som läggs avseende definitionen av cykel, krav på hjälm för terrängskoteråkare samt hastighetsgräns för moped får ses som en mer indirekt följd av ramförordningen. Cykeldefinitionen ändras för att få en bättre gränsdragning mellan cykel och moped. Hjälmskraven på terrängskoter föreslås för att få samma säkerhetsnivå som på andra fordon med liknande användningsområden och tekniska egenskaper. En generell hastighetsgräns för moped föreslås för att underlätta för Polismyndighetens och enskilda polismäns hantering av hastighetsöverträdelser.

9.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter

9.2.1 Transportstyrelsen

Godkännandemyndigheten

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

Marknadskontrollmyndigheten

Transportstyrelsen är redan idag marknadskontrollmyndighet inom fordonsområdet, men saknar direkt bemyndigande att agera fullt ut enligt förordningen (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. Förslaget att peka ut Transportstyrelsen som ansvarig myndighet enligt ovan nämnda

förordning kommer således att ge myndigheten de verktyg som man idag saknar för att kunna agera kontrollmyndighet på det sätt som förordningen anger. Förslaget förväntas innebära en något utökad verksamhet men bedöms inte heller på detta område påverka myndighetens kostnader i sådan omfattning att det inte går att hantera inom befintliga anslagsramar.

Informationsinsatser

Rent allmänt behövs informationsinsatser för att informera externa intressenter inom området, exempelvis myndigheter, tillverkare, återförsäljare, branschorganisationen, konsumenter och trafikanter. Det är dock kostnader som myndigheten normalt har att hantera inom sin ordinarie budget.

9.2.2 Polismyndigheten

Polismyndighetens kontrollfunktion påverkas i den meningen att det kommer att finnas flera varianter av elfordon, som är väldigt lika, varav vissa är klassificerade som cyklar och andra som mopeder. En enskild polisman kan komma att ha svårt att snabbt avgöra vilket fordon det handlar om vid en kontroll. Det finns dock redan idag olika varianter med olika krav för framförandet, varför det är svårt att få till en mer långsiktig lösning utan att göra stora förändringar i den svenska lagstiftningen. Polismyndigheten kommer att behöva vidta interna utbildningsinsatser för detta ändamål.

En generell hastighetsgräns för moped föreslås i syfte att ge Polismyndigheten bättre förutsättningar för att arbeta med fortkörning på moped. Istället för att som nu behöva konstatera trimning blir det enligt förslaget möjligt att hantera själva hastighetsöverträdelserna.

Förslagen bedöms leda till marginella kostnadsökningar för Polismyndigheten, men det är i nuläget svårt att närmare ange omfattningen av dessa öknings.

9.2.3 Domstolsväsendet

Förslagen bedöms inte få några omedelbara konsekvenser för domstolsväsendet.

Antalet polisrapporteringar för hastighetsöverträdelser vid färd med moped klass I kan komma att öka men samtidigt minskar troligen antalet ärenden som rör mopeder som manipulerats tekniskt, dvs. trimmats. Rapporteringen av underlåtenhet att bära hjälm är helt beroende på hur efterlevnaden kommer att bli. Dessa förslag torde dock inte innebära så drastiskt många fler ingripanden från polisen eller komma att medföra sådana måltillströmningar att det påverkar domstolarnas arbetsbörda i stort. Förslagen bedöms således leda till en ytterst begränsad måltillströmning till domstolarna som kan hanteras inom befintliga anslagsramar.

9.3 Ekonomiska konsekvenser för kommuner

Den ökade mängden och mångfalden av fordon inom cykel- och mopedklassificeringen innebär ökad trängsel på gång- och cykelbanorna. Moped klass II får normalt köras på gång- och cykelbanor och det blir även fallet med den motoriserade cykeln, eftersom den kommer att bli klassificerad som moped klass II. En del kommuner upplever redan idag kapacitetsbrist i trafikmiljön inom tätorter för cyklister och mopedister. Kommunernas arbete med att möta den utvecklingen kan dock inte ses som en konsekvens av införandet av den motoriserade cykeln.

9.4 Ekonomiska konsekvenser för företag

Eventuellt kan försäljningen av fordon inom L1e-gruppen begränsas något i och med klassificering som moped klass II och I (L1e-B). Det bör dock vara positivt för företagen att en nationell klassificering med en högsta tillåtna vikt för exempelvis tre- och fyrhjuliga mopeder och fyrhjuliga motorcyklar som i så stor utsträckning som möjligt överensstämmer med förordningens. Både för företagens egen förståelse och för att företagen ska kunna förklara för sina kunder.

9.5 Ekonomiska konsekvenser för privatpersoner

Klassificeringen av L1e-A-fordon som moped klass II gör att privatpersoner som vill köpa och använda den motoriserade cykeln får ökade kostnader i jämförelse med den nuvarande elcykeln (max 250 watt). Trafikförsäkring och hjälm föreslås krävas för samtliga förare – oavsett ålder – för den motoriserade cykeln klassificerad som moped klass II.

För att få köra moped klass II krävs också att föraren har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II. Den som har ett körkort eller traktorkort behöver således inte ta förarbevis.

Vissa fordon är undantagna från ramförordningen nr 168. I förordningen anges särskilt bland annat fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och fordon som är självbalanserade. I gällande svensk lagstiftning klassificeras sådana fordon som cyklar. Avsikten är att de även fortsättningsvis ska klassificeras så.

Tillgängligt referensmaterial som betänkandet av Utredningen om fritt val av hjälpmedel Hjälpmedel – ökad delaktighet och valfrihet, har visat att det finns ett intresse bland personer med funktionsnedsättning att, för att få en ökad rörlighet, köpa och äga sådana fordon som inte är att klassificera som medicintekniska hjälpmedel. Den som framdeles, i enlighet med bland annat bestämmelserna i patientlagen (2014:821), vill välja en motoriserad cykel med en motoreffekt över 250 watt, dvs. en moped klass II, som hjälpmedel kommer att omfattas av samma bestämmelser och villkor som övriga trafikanter.

Det finns inga tillgängliga studier eller statistik som visar hur många av dessa fordon som innehas och/eller används av personer med funktionsnedsättning idag. Det beror främst på att fordonen inte är registrerade.

Eldrivna fordon, som idag ägs och brukas, och som enligt nuvarande regler anses vara cyklar, kommer även fortsättningsvis att vara klassificerade som cyklar. Det är först vid nya inköp av fordon enligt den kommande lagstiftningen som de nya reglerna blir tillämpliga.

Tillgängliga studier och undersökningar tyder dock på att de som idag använder elcykel ofta är äldre personer. En stor del av den äldre befolkningen har ett körkort varför ingen ökad kostnad tillkommer för förarbevis. Samtidigt finns det idag många unga vuxna, boende i städer som inte har körkort. Det kan innebära att privatpersoner avstår från att köpa den motoriserade cykeln till förmån för den nuvarande elcykeln eller andra färdsmittor. Antalet innehavare av förarbevis för moped klass II har ökat med ca 4 000 bevis per år från 2011 till 2014. Förra året fanns det 24 085 förarbevis.

En trafikförsäkring för moped klass II kostar cirka 1 200–2 500 kronor per år. Det är inte känt vad en trafikförsäkring kommer att kosta för den motoriserade cykeln.

För att ta förarbevis för moped klass II krävs att förararen har fyllt 15 år, gått en utbildning hos en behörig utbildare och blivit godkänd vid ett kunskapsprov. Utbildningen är teoretisk, men den kan också innehålla praktiska delar. Undervisningstiden är minst 10 timmar. Själva provet är bara teoretiskt (skriftligt) och består av 25–35 frågor om främst regler och risker, men också om mopeden, människan och miljön. Kostnaden för utbildningen varierar i landet samt mellan olika utbildare men ligger vanligtvis i spannet mellan 1 400 kronor–3 000 kronor. Provavgiften kan ingå i detta belopp, men ibland tillkommer en särskild provavgift på cirka 200 kronor. Utöver detta tillkommer Transportstyrelsens avgift för tillverkning av förarbeviset, 150 kronor, och en kostnad för foto till beviset.

9.6 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Förslaget är att den motoriserade cykeln klassificeras som en moped. Det innebär krav på förarbevis, försäkring och hjälm. Kravet på förarbevis innebär att man sätter en miniminivå för kunskap om regler och risker vilket är positivt för trafiksäkerheten. För hjälmanvändning föreslås att cykelhjälm ska vara tillräckligt. En skyddshjälm ger visserligen ett bättre skydd i det att den täcker en större del av ansiktet. Den är dock inte lämplig vid cykling eftersom den bland annat är för tät för att hantera den värmeutveckling som uppstår.

Förslaget om en effektgräns i cykeldefinitionen för vissa mindre eldrivna fordon bedöms få en positiv påverkan på trafiksäkerheten.

På senare år har det skett flera allvarliga olyckor med fyrhjulingar och 30–40 personer omkommer eller skadas allvarligt varje år i olyckor. För att mildra skadorna på förare och passagerare vid en olycka ställs krav på skyddshjälm även vid förande av terrängskoter utan karosseri. Detta krav

ställs redan på fyrhjulingar som är registrerade som motorcyklar eller mopeder utan karosseri. Krav på skyddshjälm även vid förande av traktor b utan karosseri, finns i kommande förslag till författningsändringar med anledning av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads tillsyn av jordbruks- och skogsbruksfordon.

De anpassningar som görs till ramförordningens vikt- och effektbegränsningar bedöms inte ha någon inverkan på trafiksäkerheten.

9.7 Konsekvenser för miljön

Fler eldrivna fordon jämfört med motordrivna fordon är positivt för miljön, framför allt i storstäder där luftmiljön kan vara försämrad med anledning av många motorfordon i trafiken. En förutsättning är dock att den motoriserade cykeln används som ett alternativ till bilen vid exempelvis arbetspendling.

10 Författningskommentar

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

2 §

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknads tillsyn för två- och trehjulingar och fyrhjulingar, ramförordningen nr 168, kommer ett nytt cykelliknande fordon med kraftigare motor att kunna typgodkännas och marknadsföras. Fordonet föreslås klassificeras som en moped klass II i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, vilket sker genom en ändring av 2 §. Betydelsen av det nya fordonet föreslås bli ett motorfordon som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt och är konstruerat för att drivas med en tramp- och vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen. Betydelsen av beteckningen moped klass II ändras så att betydelsen delas in i *två punkter* där det nya fordonet läggs till *punkten 2*.

Ramförordningen nr 168 ska inte tillämpas på vissa fordon, jfr artikel 2.2. I förordningen anges särskilt bland annat fordon som uteslutande är avsedda att användas av personer med fysiska funktionshinder och fordon som är självbalanserande. Det innebär att bestämmelserna om typgodkännande och marknads kontroll inte avser dessa fordon och att medlemsstaterna själva kan välja klassificering. I gällande svensk lagstiftning klassificeras fordonen som cyklar. Avsikten är att de även fortsättningsvis ska klassificeras så. Betydelsen av beteckningen cykel måste därför ändras så att detta uttryckligen framgår.

Betydelsen ändras så att *punkterna 2 och 3* omformuleras samt en *ny punkt 4* läggs till. Bestämmelserna för fordon som är avsedda för personer med funktionsnedsättning, tidigare benämnda rullstol, och självbalanserande fordon ändras således inte. Däremot införs en begränsning för mindre eldrivna fordon. Om sådana fordon har en trampeller- eller vevanordning får motorn inte ge något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och den får inte ha en nettoeffekt som överstiger 250 watt. Om motorns nettoeffekt överstiger 250 watt, men inte 1 kilowatt, är fordonet att betrakta som en moped klass II, jfr ovan.

Betydelseerna av beteckningarna moped respektive motorcykel anpassas till ramförordningens nr 168 nya viktbegränsningar avseende de olika kategorierna av dessa fordon. Betydelseerna av beteckningen moped ändras så att viktbegränsningen tas upp i *punkterna 2–3* och en *ny punkt 4* läggs till där den s.k. lätta mopedbilen, dvs. en moped med karosseri, införs.

Betydelsen av beteckningen motorcykel utformas så *en ny punkt 3* läggs till. *Punkterna 1–2* formuleras om och viktbegränsningarna läggs till i samtliga punkter.

Samtidigt ändras båda beteckningarna redaktionellt för att bättre överensstämmer med varandra. Exempelvis har orden (en effekt) ”av högst” bytts ut mot en (netto)effekt ”som inte överstiger”. Detta innebär ingen ändring i sak.

För bestämmelser om krav på och godkännande av fordon särskilt avsedda för personer med funktionsnedsättning hänvisas till lagen (1993:584) om medicintekniska produkter och Rådets direktiv 93/42/EEG av den 14 juni 1993 om medicintekniska produkter samt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och direktivet.

Paragrafen behandlas i avsnitten 7.2 och 7.3.

2 a §

Se nedan under avsnitt 10.5.

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

1 kap.

1 §

För att bestämmelserna i ramförordningen nr 168 ska kunna tillämpas i praktiken måste regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer kunna besluta kompletterande föreskrifter. Denna möjlighet införs genom ett *nytt tredje stycke*. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.1.

2 kap.

2 §

Se nedan under avsnitt 10.5.

4 a §

Se nedan under avsnitt 10.5.

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 168.

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 168.

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

4 kap.

9 §

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

I paragrafen finns vissa undantag från kravet på skyddshjälm. En *ny punkt 6* införs i *andra stycket* som anger att den som färdas med moped klass II, ska använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd istället för skyddshjälm. Den nya mopeden klass II har en kraftigare motor och tillåts gå relativt fort. Den som färdas med moped klass II ska därför använda skydd för huvudet. Eftersom detta fordon är relativt lätt är det dock lämpligare att använda cykelhjälm eller annat skydd som väger mindre än vad en traditionell hjälm avsedd för färd med motorcykel.

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 7.7.3 och 7.7.4.

20 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om hastighet på väg med vissa motordrivna fordon och fordonskombinationer. *Första stycket* ändras och kompletteras med en bestämmelse om högsta tillåten hastighet för moped klass I. Enligt gällande regler kan ägaren av en moped inte fällas till ansvar för brott mot ansvarsbestämmelserna i 8 kap. 9 § fordonsförordning (2009:211) annat än om mopedens tekniska beskaffenhet eller utrustning bevisligen har ändrats i förhållande till vad den godkänts för. Numera är det mycket enkelt att ändra, dvs. trimma, en moped elektroniskt. Enligt uppgift finns det exempelvis mobilappar, dvs. program (applikationer) för datorer, som kan laddas ned relativt billigt till en mobiltelefon. Appen används sedan för att digitalt ändra det tekniska utförandet på mopeden. Det synes orimligt att Polismyndigheten i princip ska behöva plocka isär en moped för att kunna konstatera ändringen. En högsta tillåten hastighet för moped klass I kan vara ett sätt att få bukt med problematiken med trimning och hastighetsöverträdelser.

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.1.

6 kap.

4 b §

Paragrafen är *ny*. Den som färdas med moped klass II, ska istället för att använda skyddshjälm, använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd. Som nämnts ovan har den nya mopeden klass II en kraftigare motor och en högsta hastighet om 25 kilometer i timmen. Den som färdas med moped klass II ska använda skydd för huvudet men med hänsyn till att fordonet är förhållandevis lätt är det mindre lämpligt att använda en skyddshjälm som är avsedd för färd med tyngre fordon, exempelvis motorcykel.

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.2.

14 kap.

3 §

Den som bryter mot bestämmelsen om krav på hjälm vid färd med moped klass II ska kunna dömas till böter. En ändring införs i 14 kap. 3 § *första stycket 1 e*.

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.2.

8 §

Även passagerare på en motorcykel eller en moped ska bära skyddshjälm. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna

bestämmelse döms till penningböter. Det är rimligt att samma regler gäller för passagerare på moped klass II.

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.2.

10.4 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 168. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.4.

9 §

Paragrafen, som är ny, innebär att Transportstyrelsen utses till marknadskontrollmyndighet enligt ramförordningen nr 168. 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, 16, 18, 19, 30 och 33 §§

Se nedan under avsnitt 10.5.

4 kap.

35 §

Se nedan under avsnitt 10.5.

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 168. 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 168. Paragrafen behandlas i avsnitt 7.1.

10.5 Övriga författningsändringar

I flera författningar på fordonsområdet finns hänvisningar till EG-rätt och tidigare EG-direktiv. Exempelvis nämns endast godkännande enligt EG-rättsakt i 2 a § lagen om vägtrafikdefinitioner. Ramförordningen nr 168 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 7.8.