

Konsekvensutredning av föreskrifter för mopeder som tagits i bruk och släpvagnar till dessa

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter om teknisk utrustning för mopeder som har tagits i bruk. De nya föreskrifterna innehåller minimikrav som gäller för mopeder som har tagits i bruk med eller utan sidvagn och för släpvagnar till sådana mopeder.

Föreskrifterna kommer i största möjliga mån att innehålla direkt utskrivna krav. De kommer även att ha några nya krav som kan vara aktuella när det gäller slitage av fordon som har tagits i bruk.

Kraven ska enkelt gå att förstå och kontrollera med en rimlig insats för de som ska tillämpa reglerna.

Vi föreslår krav inom följande områden:

- maxhastighet
- hastighetsmätare
- avgasemissioner
- ljudemissioner
- bromsar
- styrning
- elsäkerhet
- elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)
- bränsletank
- däck
- rutor med vindrutetorkare/spolare
- backspeglar
- säkerhetsbälten
- belysnings- och reflexanordningar
- ljudsignal
- varningstriangel
- LGF-skylt
- identifieringsmärkning
- kopplingsanordning

Vi föreslår förändringar i de flesta kraven för att få till en enklare och mer funktionell reglering. När det gäller styrning, EMC, varningstriangel och

LGF-skylt föreslår vi däremot att kraven i stort ska vara oförändrade, förutom en modernisering av språket.

Förslaget innebär att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:24) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder upphävs och att bestämmelser om godkännande av en ny moped genom registreringsbesiktning förs in i en egen föreskrift. Denna del utreds dock i en separat konsekvensutredning (TSF 2018-86).

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens reglering för mopeder utgörs av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:24) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder (mopedföreskrifterna). Då regleringen ligger inom två myndigheters ansvar att publicera (Trafikverket och Transportstyrelsen) saknas en sammanskriven version, vilket gör regleringen svåröverskådlig och svårläst.

De gällande mopedföreskrifterna är också föråldrade och utgörs av en kombination av reglering som gäller:

- när nya mopeder tas i bruk med stöd av nationellt godkännande
- för mopeder och släp till mopeder under deras livslängd som begagnade fordon.

När krav för en ny moped och en moped som tagits i bruk blandas blir det en hög detaljeringsnivå med olika kravnivåer beroende på när fordonet tas i bruk. Detta skapar nödvändigtvis inte ett mervärde vad gäller säkerhet i trafiken eller för miljön. Mopedföreskrifterna hänvisar genomgående till EU-rättsakter där man behöver utläsa olika datum ur de separata rättsakterna för att förstå vad som gäller för fordonen.

Regleringen innehåller inte heller de baskrav som är nödvändiga för att man ska kunna fastställa acceptabla gränser för slitage. Sådana baskrav bör utgöra grunden för fordon som är tagna i bruk.

Med många olika kravnivåer och med ett flertal hänvisningar till olika upphävda EU-rättsakter är det svårt som fordonsägare att ha kunskap om vilka krav som gäller. Det är även svårt för Polisen och besiktningsföretag som arbetar med efterkontroller, när mopederna har försämrats eller modifierats till en nivå som gör att de inte längre kan anses vara säkra.

Den 1 januari trädde en ny EU-förordning i kraft, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga (ramförordningen). I och med den kom det ut en ny kategori

mopeder på marknaden, L1e-A (motoriserad cykel) som har en motoreffekt av högst 1 kilowatt (kW). Framdrivningen av fordonet får antingen vara en elmotor eller en förbränningsmotor och motorns effekt ska stängas av när fordonet når en hastighet av 25 km/timme. Ett fordon av den typen liknar en cykel till utseendet men klassificeras som moped. Mopedföreskrifterna behöver anpassas för den tillkomna mopedkategorin L1e-A.

Det är i dag så pass komplicerat att ha koll på kraven för mopeder att det finns vissa krav som går utöver det som gäller inom det harmoniserade området och som därför kan vara handelshindrande utan att detta har uppmärksamats. Det tyder på att regleringen inte används fullt ut. Sådana krav har delvis identifierats inom följande områden:

- belysning/reflexer
- däck
- säkerhetsbälten
- stöldskydd
- hastighetsmätare
- drivsystemets utformning och skydd
- vindrutor, avimnings- och avisningsanordningar (defroster)
- ljudemissioner

I mopedföreskrifterna finns det datum för när vissa krav ska träda i kraft. Datumerna varierar och utgår ifrån när mopeden tagits i bruk. Föreskrifterna blandar dessutom olika begrepp som tagits i bruk, årsmodell, upptagits i typintyg och godkänts vid mopedbesiktning. Begreppen har olika betydelser för när fordonet togs i bruk. Det leder till en otydlighet när kravet ska gälla.

Det är svårt att veta när en moped klass II har tagits i bruk eftersom den inte är registreringspliktig. Även en klass I moped kan ha registrerats efter en kravskärpning med stöd av ett undantag för fordon i slutserie¹. Det här kan sammantaget innebära att kraven blir lite för hårt ställda för mopeder beroende på när de togs i bruk och om det var i slutserie.

Polisen har framfört att de i dag har svårigheter att avgöra om en moped har ändrats så att den tekniska maxhastigheten har ökat. Vi bedömer dock att den här frågan inte går att lösa inom ramen för Transportstyrelsens föreskriftsmandat. Mopeders tekniska maxhastighet finns reglerad i lagen om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:559) och mopedföreskrifterna kan reglera med hur mycket den tekniska maxhastigheten högst får avvika med oavsett anledning till den förändrade maxhastigheten.

¹ Fordon i lager som inte kan registreras, säljas eller tas i bruk eftersom nya tekniska krav har trätt i kraft enligt vilka fordonet inte har godkänts.

2. Vad ska uppnås?

Målet är att få till en tydlig reglering med baskrav för mopeder som har tagits i bruk. Den ska stödja fordonsägaren när det gäller underhåll och service och även tydligt ange att en moped inte får förändras till en nivå som gör att den inte längre anses som säker för den som använder fordonet. Regleringen ska också vara så pass tydlig att den är användbar för de som arbetar med efterkontroller för upprätthållande av säkerheten vad gäller trafik och miljö.

Vi vill även att anpassade tekniska användarkrav för en moped av kategori L1e-A införs i mopedregleringen. Beträffande den här fordonskategorin vill vi införa ett krav på en enklare form av ljudsignalanordning motsvarande det som gäller för cyklar.

Vi vill säkerställa att mopeder som tagits i bruk ska bibehålla den miljöprestanda som de hade vid typgodkännandet och förhindra att mopeder med lägre miljöprestanda tas in i Sverige. Vi vill även se till att mopeder inte stör ut annan elektronik i samhället genom att ställa krav på elektromagnetisk kompatibilitet (EMC).

Regleringen ska vara tydlig när ett krav ska börja gälla men också ta hänsyn till svårigheten att avgöra när en moped har tagits i bruk och om den var i en slutserie. Vi vill renodla föreskrifterna från användning av olika begrepp som styr när krav ska börja gälla.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt en otydlig reglering som är svår att använda för fordonsägarna och de som gör efterkontroller. Vi kommer också att ha kvar en reglering som innehåller vissa handelshinder eftersom några av de krav som ställs för vissa typer av mopeder i realiteten är högre än vad EU kräver vid ett typgodkännande av en ny moped. De nya L1e-A fordonen kommer även fortsättningsvis att vara oreglerade efter att de har tagits i bruk.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemen med handelshindrande regler.

3.3. Regleringsalternativ

Vi har fem olika alternativ (A-D) där regleringens omfattning varierar, det vill säga vilka kravområden som är lämpliga att föreskriva om och hur

regleringen ska presenteras. I samtliga regeringsalternativ ingår följande ändringsförslag:

- anpassa kraven så att mopeder av kategori L1e-A kan rymmas inom regleringen
- undanröja handelshinder
- Ta med definitionerna av de tillkommande mopedkategorier som finns i den nya förordningen (EU) nr 168/2013 som handlar om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.
- Tydligare ange vilken version av en EU-rättsakt eller ett ECE-reglemente det är som får användas.

Dessa ändringar kommer inte att kommenteras ytterligare i denna konsekvensutredning.

Vi har även ett sjätte regeringsalternativ, alternativ E, där vi föreslår att mopedregleringen upphör.

Det finns också olika regeringsalternativ inom de tekniska kravområden som anges i listan nedan och som kommer att belysas separat i bilagorna A-I. Kraven för styrning, elektromagnetisk kompatibilitet/radiostörning (EMC), varningstriangel och LGF-skylt förändras inte mer än genom ett modernare språk och ingår därför inte i dessa bilagor. Kraven i de avseendena är så pass grundläggande att det inte bedömts vara realistiskt att föreslå andra krav.

Alternativ A

I alternativ A har vi identifierat kravområden som är rimliga att ha med som en miniminivå för mopeder. De bör vara enkla att kontrollera och förslaget innehåller därför följande kravområden:

1. Maxhastighet
2. Ljudemissioner
3. Bromsar
4. Styrning
5. Elsäkerhet
6. Ljudsignal
7. Hastighetsmätare
8. Rutor, vindrutetorkare och vindrutespolare
9. Anordningar för indirekt sikt (backspeglar)
10. Säkerhetsbälten
11. Däck
12. Belysnings- och reflexanordningar
13. Identifieringsmärkning

14. Bränsletank
15. Kopplingsanordning
16. Varningstriangel och LGF-skylt

Detta alternativ kompletteras med kravområden som innebär att en nyare moped inte får förändras från sin grundutformning om förändringen kan ge problem för samhället på både kort och lång sikt. Detta gäller främst kravområden såsom

17. Avgasemissioner
18. Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)

Vi föreslår dessutom att kraven ovan ska redovisas mer direkt utskrivet och lättbegripligt, utan hänvisningar till olika EU-rättsakter i de fall där det är möjligt att reglera på det sättet. Vi har också förenklat kravnivån inom varje område genom att ta bort sådan reglering som mer är riktad mot tillverkning och godkännande av en ny moped. Vi föreslår också några tilläggskrav som är rimliga att ställa på ett begagnat fordon eftersom fordonen kan bli slitna till en grad som också gör dem olämpliga. Det rör sig bland annat om att däck inte får vara för dåliga eller att bränsletanken läcker.

Kraven är ställda utifrån när mopeden togs i bruk eller från vissa årsmodeller. Vi föreslår att begreppen ”upptagits i typintyg” och ”godkänt vid mopedbesiktning” byts ut till något av begreppen ovan för att få en tydligare reglering. Eftersom det är svårt att avgöra när mopeder tagits i bruk, speciellt då kravskärpning sker under en mopedsäsong (vår till höst), så föreslår vi en framflyttning av ikraftträdandet för vissa krav. Det här minskar risken för alltför högt ställda krav om mopeden har tagits i bruk med stöd av slutserieundantag.

Alternativ A innebär att följande krav i dagens mopedföreskrifter utgår:

19. Trimmingsförebyggande åtgärder
20. Högsta vridmoment och högsta nettomotoreffekt (mätning)
21. Drivsystem – skydd (handelshinder)
22. Drivsystem motoreffekt – förbränningsmotor (mätning)
23. Drivsystem märkspänning – eldriven moped (mätning)
24. Installationskrav bränsletank
25. Installationskrav för LPG-system (gasoldrift)
26. Avgassystemets utformning
27. Stödskydd (handelshinder)
28. Stöd på tvåhjulig moped
29. Passagerarhandtag på tvåhjulig moped
30. Utskjutande delar
31. Förarutrymme och manöverorgan
32. Monteringskrav ljudsignalanordning

33. Fästpunkter för bilbälten
34. Avfrostning och avimningsanordning (handelshinder)
35. Reglage och symboler
36. Vikter och dimensioner
37. Bakre registrerings skylt (utrymmet)

Förslaget innehåller inte heller något krav på omborddiagnostikutrustning (OBD). OBD är en elektronisk miljökontroll som innebär att man kan läsa av felkoder som påverkar ett fordon's utsläpp.

Krav på OBD är nytt i ramförordningen. Det är oklart hur OBD-utrustningen kommer att fungera över tid. Det finns en risk att utrustningen indikerar fel trots att det inte är fel på avgasreningssystemet, så som skedde när OBD infördes som krav på personbilar. Det kan leda till onödiga reparationskostnader för mopedägarna. Eftersom OBD inte har en större påverkan på trafiksäkerheten och miljön bedömer vi att det är rimligt att avvakta med att föra in det här kravet för mopeder som tagits i bruk tills det har funnits ett tag och eventuella framtida fel rättats till. OBD är i första hand ett hjälpmedel för reparation och underhåll för fordonsägaren och är inte är avgörande för trafiksäkerheten och miljöpåverkan.

Alternativ A är vårt regleringsförslag. Vi anser att alternativ A bäst löser dagens problem med en otydlig och föråldrad reglering. Alternativ A säkerställer också att mopeder som tagits i bruk omfattas av de väsentliga säkerhets- och miljökraven samt att de handelshindrande reglerna undanröjs.

Alternativ B

Alternativ B anger bara krav som enkelt går att kontrollera fullt ut, det vill säga krav 1–16 i alternativ A. Vi förlitar oss på att frågor rörande avgasemissioner respektive EMC blir självreglerande med alternativ B.

Alternativ C

Alternativ C innebär att vi endast tar bort de handelshindrande bestämmelserna som identifierats i dagens reglering. Det här alternativet innebär att vi, utöver kravområde 1–18 i alternativ A, fortsätter att reglera följande kravområden:

19. Stöd (tvåhjulig moped)
20. Passagerarhandtag
21. Mätning av högsta vridmoment och motoreffekt
22. Mätning av märkspänning för eldriven moped
23. Installationskrav för bränsletank
24. Gasinstallation på äldre mopeder
25. Placering av avgasröret

26. Tillverkarens antitrimningsåtgärder
27. Märkning och utformning av manöverorgan och mätare
28. Sätens utformning
29. Yttre utformning
30. Fastställande av mått och viktuppgifter
31. Utrymme för placering av registreringsskylt

Regleringsmodellen i alternativ C innebär att vi hänvisar till EU-regleringen på liknande sätt som i dag oavsett hur behovet av detaljreglering ser ut.

Alternativ D

Alternativ D är en utveckling av alternativ C. Här ingår även ytterligare krav som finns i nya ramförordningen. Dessa är följande:

32. Omborrdiagnostiksystem (OBD)
33. Hållfasthet på ram för moped i kategori L1e-A
34. Fastställande av lastförmåga för lastplattform
35. Fotstöd för passagerare
36. Fordonens hållbarhet över tid

Alternativ E

Vi upphäver existerande mopedföreskrifter och inför inte någon ny reglering för mopeder som tagits i bruk. Det här alternativet löser problemen med handelshindrande regler. Vi tar däremot bort verktygen för de som ska bedriva trafikövervakning och godkänna om en registreringspliktig moped (klass I) får tillåtas att brukas i Sverige efter uppfyllande av vissa grundkrav. Det är svårt att arbeta med en effektiv trafikövervakning utan stödet av en funktionell reglering. Det finns inte kontrollbesiktning för mopeder, och trafikövervakning är därför den enda kontrollformen som finns för mopeder som används i trafiken. Om vi tar bort alla krav på mopeder som tagits i bruk så minskar vi Polisens möjlighet att agera när de upptäcker att fordon i trafiken har allvarliga brister i utformning och prestanda.

Belysning och reflexer som finns monterade på ett fordon har ett signalvärde för omgivande trafikanter. Därför krävs en reglering av både vad som ska och vad som får finnas på en moped. Detta talar emot att ta bort regleringen om att viss frivillig utrustning får vara monterad.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs av regleringen är Polisen eftersom de genomför kontroll av fordon i trafik.

Även besiktningsföretagen berörs av regleringen eftersom de genomför

- registreringsbesiktning av mopeder klass I som importeras och ska börja brukas i Sverige
- registreringsbesiktning av mopeder klass I som ändrats och där ägaren ska visa att mopeden är återställd
- mopedbesiktning av mopeder klass II som ändrats och där ägaren ska visa att mopeden är återställd.

Ingen av dessa besiktningformer är vanligt förekommande och besiktningar där ägare visar att de återställt en moped som är mycket sällsynta.

Regleringen berör även mopedägarna.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningföretagen får en enklare och tydligare reglering med alternativ A när de ska genomföra registreringsbesiktning och mopedbesiktning av mopeder som har tagits i bruk. Det borde ge dessa företag något lägre kostnader för besiktningförättning och för utbildning av besiktningpersonal. De sänkta kostnaderna bedöms dock som små eftersom det är få förrättningar som genomförs. År 2017 beräknas det totalt ha genomförts drygt 800 registreringsbesiktningar, efterkontroller och omregistreringsbesiktningar av mopeder klass I och mindre än 5 stycken mopedbesiktningar av mopeder klass II.²

5.2. Medborgare

Regleringsalternativ A påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med den reglering som föreslås om de brukar mopeden normalt, genomför vanlig service på fordonet och byter ut det som skadats med identiska delar. Regleringen blir dock lite tydligare för fordonsägare som ändrar en moped. Med regleringsalternativ A blir det lättare att veta vilka krav som gäller och det

² Beräkningen är baserade på insamlad medlemsdata från Swetic.

minskar förhoppningsvis antalet fordonsägare som förändrar sin moped på ett otillåtet sätt.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar sannolikt Polismyndighetens arbete genom att det blir tydligare vilka krav en moped som tagits i bruk ska uppfylla. Därigenom blir det enklare att genomföra en effektiv trafikövervakning.

Vi bedömer att den föreslagna regleringen inte får effekter för staten, regioner eller landsting och kommuner i övrigt.

5.4. Externa effekter

Den föreslagna regleringen ställer tekniska användarkrav på mopeder i kategorin L1e-A (motoriserade cyklar). Under våren 2017 undantogs de från den nationella mopedregleringen på grund att befintlig reglering ansågs vara ett indirekt handelshinder för dessa fordon. Regleringsförslaget kan ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten då det förhindrar ägare till den här fordonsgruppen att ändra på sina fordon så att säkerheten försämras.

Regleringsförslaget bedöms i övrigt inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativ A och B ger något färre kravområden mot i dag. En tydligare utskrivna kravbild gör det enklare att förstå vilka krav som gäller för fordonsägare, polis och besiktningsföretag. De krav som försvinner är krav som utgör handelshinder, som till exempel krav på stöldskydd och drivsystemets utformning och skydd.

Eftersom föreskrifterna omfattar mopeder som har tagits i bruk tar vi bort krav som är riktade till fordonstillverkaren. Det försvinner även krav som fordonsägaren ändå sannolikt kommer att uppfylla, som exempelvis krav på stöd, och passagerarhandtag för en tvåhjulig moped.

Detaljkrav för ett fordons yttre utformning, krav på säte och sadels utformning och krav på manöverorgan har tagits bort eftersom det finns generella krav i fordonsförordningen som ger samma funktion. Detsamma gäller krav på utrymme för registreringsskylt. Vi ser att måtten i EU-regleringen är så pass generösa att vi med en nationell reglering på området, som inte går utöver EU-reglerna, inte tillför något utöver de allmänna bestämmelser om registreringsskylten som redan finns i 7 kap. 5-8 §§ förordningen om vägtrafikregister (2001:650). Vi behåller krav som bör täcka det behov som finns vad gäller trafiksäkerhet och miljö.

En mer preciserad kravbild enligt alternativ A och B ger en tydligare reglering även om textmängden i föreskrifterna ökar inom något område. Behovet att leta efter krav i olika EU-rättsakter minskar istället. Regeringsalternativen innebär dock att om EU väljer att sänka kraven i framtiden så måste föreskrifterna ändras för att undvika att handelshinder uppstår. Vi bedömer ändå att fördelarna med att ha utskrivna krav väger över att ha hänvisningar till EU-rättsakterna i dessa föreskrifter. Det blir en tydligare reglering som bör innebära att det blir lättare för besiktningsföretag och Polisen att göra efterkontroller och att agera i samband med trafikövervakning. Det blir även enklare för mopedägare att ta del av gällande regler.

Genom att ställa krav på högsta tillåtna avgasemissioner och EMC, enligt alternativ A, sätter vi indirekt stopp för import av mopeder som är olämpliga för miljön eller riskerar att störa annan elektronisk utrustning. Vi vill motverka att nya mopeder kommer in från länder vars kravnivåer ligger långt under de europeiska nivåerna. Därför anser vi att alternativ B inte är ett relevant alternativ och vi kommer inte att utreda det vidare.

Alternativ C och D är de förslag som mest liknar dagens regleringsmodell. Det är ett regleringssätt som är svårt och tidskrävande att sätta sig in i. För att förstå kraven behöver den som ska använda föreskrifterna vara van att läsa EU-rättsakter. Regleringssättet lämpar sig alltså mer vid typgodkännande av fordon. De kravområden som tillkommer genom alternativ D är mer riktade till mopedtillverkarna och är till för att fordonsägarna ska få en säker produkt. Alternativ C och D bedöms inte som relevanta alternativ och utreds inte vidare.

Att inte reglera alls, som alternativ E föreslår, innebär att vi upphäver all reglering för mopeder som har tagits i bruk. Det löser problemet med de handelshindrande bestämmelserna men innebär att vi tar då bort verktygen för de som ska bedriva trafikövervakning och att det finns risk för att fler ändrar sina mopeder på ett sådant sätt som försämrar trafiksäkerheten. Alternativ E bedöms inte som ett relevant alternativ och utreds inte vidare.

Med hänsyn till ovanstående föreslår vi alternativ A.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) samt 3 § avgasreningsförordningen (2011:345).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering, förutom vad gäller EU-typgodkännandekrav på en enklare ljudsignalanordning för Lie-A fordon. Krav på ljudsignalanordning för L1e-A fordon finns inte vid typgodkännandet. Vi bedömer dock att trafiksäkerheten försämras om vi inte ställer krav på att L1e-A fordon ska ha någon form av enklare ljudsignalanordning. Dessa mopeder får framföras på cykelbanor och det är väsentligt att förarna kan varna andra trafikanter vid omkörning. Vi ställer i dag krav på att cyklar ska ha en ringklocka och L1e-A mopeder, som är utformade som en cyklar, bör därför också ha ett sådant krav. Även om det kan ses som ett särkrav innebär det ingen större kostnad för fordonsägaren och därför är åtgärden proportionerlig.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms ha en liten positiv påverkan på funktionsmålet tillgänglighet (se sidan 69).

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen kan få en viss positiv påverkan på hänsynsmålet genom att kraven blir mer tydliga och därmed lättare att leva upp till. Regleringen kan dessutom påverka trafiksäkerheten positivt i och med att mopeder i kategori L1e-A återinförs i mopedregleringen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen att ha kontroll på de regler som gäller för mopeder som har tagits i bruk. Mindre utbildningskostnader för besiktningsföretagen.			Ett enklare regelverk som inte förändras löpande i för stor grad bör innebära att det inte tillkommer kostnader för besiktningsföretagen. Det är väldigt få förrättningar det rör sig om och de ekonomiska effekterna blir därför marginella
Medborgare	Enklare att förstå vilka regler som gäller.			
Staten m.fl.	Lättare för Polisen att bedriva trafikövervakning med ett tydligare regelverk			
Externa effekter	Trafiksäkerheten kan höjas något när mopedföreskrifterna ska börja tillämpas på mopeder i kategorin L1e-A.			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA A

Konsekvensutredning av krav för avgasemissioner

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att vi behåller kravnivåer för avgasrening i regleringen men att de tillkommande nivåerna för Euro 4 och Euro 5 förs in.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Kraven för avgasrening utrustning utvecklas och mopeder ska i framtiden uppfylla utsläppsnivåerna Euro 4 och längre fram Euro 5 vid EU-typgodkännandet. I dagens mopedföreskrifter finns inte krav på att mopeder som tagits i bruk och som uppfyllde Euro 4 vid typgodkännandet ska ha kvar den avgasrening utrustning som grundfordonet hade.

Dagens mopedreglering tar inte heller hänsyn till slutserieundantag och det finns risk att mopeder, som togs i bruk med ett slutserietillägg, inte uppfyller avgasutrustningskraven.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill ha en kravnivå som följer med teknikutvecklingens utsläppsgränser och tar hänsyn till slutserieundantag.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

I och med den nya ramförordningen har det tillkommit strängare avgasemissionskrav. Om ingenting görs har vi en reglering som hänvisar till äldre krav och som därmed inte följer teknikutvecklingen inom området.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi vill ha kravnivåer som följer med teknikutvecklingen där mopeder i framtiden ska uppfylla utsläppsnivåerna Euro 4 och Euro 5.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A innehåller krav på att mopeder som tas i bruk mellan den 1 januari 2020–31 december 2020 samt 1 januari 2021 och framåt ska uppfylla gränsvärden för Euro 4 respektive Euro 5. Det ställs även krav på

att utrustning som byts ut minst ska uppfylla grundfordonets avgasutsläppsvärden.

I mopedföreskrifterna finns det avgasreningskrav på mopeder som tagits i bruk den 1 juli 2004 eller senare. Eftersom det är svårt att avgöra när mopeder tagits i bruk, speciellt då kravskärpning sker under en mopedsäsong (vår till höst), så föreslår vi en framflyttning av ikraftträdandet för avgasreningskravet till 1 januari 2005. Det här minskar risken för alltför högt ställda krav om mopeden har tagits i bruk med stöd av slutserieundantag. Det innebär att mopeder som tagits i bruk mellan 1 juli 2004–1 januari 2005 inte längre har krav på avgasrening som uppfyller kraven för utsläppsnivå enligt EU direktiv eller förordning.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

Alternativ B

Alternativ B liknar alternativ A förutom att vi anger specifika gränsvärden för avgasemissioner som en moped ska uppfylla, istället för att regleringen hänvisar till EU-rättsakter.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs av regleringen är besiktningsföretagen eftersom dessa genomför kontroll av moped klass I som importerats och ska registreras i Sverige.

Regleringen berör också fordonsägaren, men bara på två sätt:

- avgasreningsutrustningen på en moped ska vara kvar under mopedens livslängd
- utrustning som byts ut ska vara av samma typ som fordonet hade från grunden.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringsförslaget bedöms inte få några effekter av betydelse för besiktningsföretagen. Den möjlighet som finns i dag – att förhindra att

mopeder utan effektiv avgasreningsutrustning registreras – kommer att kvarstå.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med den reglering som föreslås om de brukar mopeden normalt och inte modifierar avgasreningen. Regleringen ger möjligtvis en signal att en bra avgasreningsutrustning ska finnas på en moped under hela dess livslängd.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget bedöms inte påverka staten, regioner, landsting eller kommuner alls i jämförelse med gällande krav.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget kan på sikt ha en liten positiv inverkan på miljön eftersom vi ställer krav på att mopeder fortsatt ska uppfylla Euro 4 och Euro 5 om de uppfyllde de nivåerna vid när de togs i bruk.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Båda alternativen följer EU:s regelutveckling för avgasemissioner. I de föreslagna föreskrifterna för mopeder som har tagits i bruk försöker vi i sådan stor utsträckning som möjligt att gå ifrån hänvisningar till EU-rättsakter och istället skriva ut kraven direkt i föreskrifterna. Detta görs i alternativ B. Reglerna blir enklare att läsa ut.

Just på det här området gör vi dock bedömningen att utskrivna krav inte tillför mycket nytta för de som använder föreskrifterna. Nivåerna som är framtagna i EU är svåra för Polisen att mäta på fordon som tagits i bruk och för besiktningsorganen att mäta vid registreringsbesiktning av en moped. Genom att istället fortsätta hänvisa till en EU rättsakt, som i alternativ A, kan Polisen och besiktningsorganen kontrollera regeluppfyllnad genom att tolka godkännandenummer och testrapporter.

Alternativ A är vårt föreslagna alternativ.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) samt 3 § avgasreningsförordningen (2011:345).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad positiv påverkan på hänsynsmålet miljö eftersom mopeder som tagits i bruk fortsatt ska uppfylla avgasemissionsnivåerna i Euro 4 och Euro 5.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Tydligare krav för besiktningsföretagen vad gäller avgasreningsutrustningen			
Medborgare	-			
Staten m.fl.	-			
Externa effekter	Marginell positiv effekt på miljön då vi ställer krav på att mopeder fortsatt ska uppfylla Euro 4 och Euro 5 om de uppfyllde de nivåerna när de togs i bruk.			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA B

Konsekvensutredning av krav för teknisk maxhastighet och hastighetsmätare

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att kraven i fråga om teknisk maxhastighet skrivs ut i föreskrifterna istället för att föreskrifterna hänvisar till ett upphört EU-direktiv, Europaparlamentets och rådets direktiv 95/1/EG av den 2 februari 1995 om teknisk maxhastighet, högsta vridmoment och högsta nettomotoreffekt hos två- och trehjuliga motorfordon.

För att undanröja handelshindrande regler föreslår vi dessutom att kravet på typgodkända hastighetsmätare tas bort tillsammans med kravet på att mopeder klass II ska ha hastighetsmätare.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Kraven på teknisk maxhastighet i dagens mopedföreskrifter hänvisar till EU-reglering som främst riktar sig mot tillverkare och är därför inte särskilt användarvänliga för fordon som har tagits i bruk. Genom hänvisning till EU-regleringen innehåller föreskrifterna även krav som inte är relevanta för mopeder som har tagits i bruk.

Det finns även krav i mopedföreskrifterna att alla mopeder som tagits i bruk den 1 juli 2002 eller senare ska ha hastighetsmätare. EU ställer endast krav på hastighetsmätare för mopeder som går i hastigheter över 25 km/tim. EU kräver dessutom inte typgodkännande på hastighetsmätare vilket det är krav på i våra föreskrifter. Det innebär att våra mopedföreskrifter kan utgöra handelshinder.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill uppnå tydliga krav vad gäller avvikelser från tillåten maxhastighet för mopeder. Regleringen ska vara så pass tydlig att den är användbar både för fordonsägare och för de som arbetar med efterkontroller för upprätthållande av säkerheten vad gäller trafik och miljö. Vi vill även undanröja handelshindrande regler genom att inte ställa högre krav på hastighetsmätare än vad EU kräver.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om inget görs har vi kvar krav i fråga om teknisk maxhastighet som utgår ifrån provningar som är mer anpassade för storskalig tillverkning av en ny moped och inte kontroll av en moped som är tagen i bruk. Vi kommer även att ha kvar krav på hastighetsmätare som kan betraktas som handelshindrande reglering.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemen med handelshindrande regler.

3.3. Regeringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A innebär följande:

- Vi skriver ut vilka avvikelser som gäller för mopeders maximala hastighet i föreskrifterna.
- Vi lägger till en enklare mätmetod för kontroll av mopeders maximala hastighet.
- Vi tar bort kravet på hastighetsmätare för mopeder som har en teknisk maxhastighet under 25 km/timmen och kravet att hastighetsmätarna ska vara EU-typgodkända.
- Vi tar bort hänvisning till upphävt direktiv och skriver istället ut de väsentliga kraven för hastighetsmätare vid användning.

Alternativ A är vårt regleringsförslag. Vi anser att alternativ A bäst löser dagens problem med en otydlig och föråldrad reglering. Alternativ A säkerställer också att mopeder som tagits i bruk omfattas av de väsentliga säkerhetskraven och att handelshindren undanröjs.

Alternativ B

Alternativ B innebär att vi hänvisar helt till EU-lagstiftningen när det gäller tillåten avvikelse från teknisk maxhastighet och mätmetoder. Vi kompletterar också med att ta bort krav på hastighetsmätare för mopeder klass II och kravet på att hastighetsmätare ska vara typgodkända.

Denna reglering liknar i stort den vi har för tillfället men de handelshindrande bestämmelserna kring hastighetsmätare är borttagna.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs av regleringen är Polisen när de genomför kontroller av fordon i trafik.

Även besiktningsföretagen berörs av regleringen när de genomför:

- registreringsbesiktning av mopeder klass I som importeras och ska börja brukas i Sverige
- registreringsbesiktning av mopeder klass I som ändrats där ägaren ska visa att den återställt mopeden
- mopedbesiktning av mopeder klass II som ändrats där ägaren ska visa att den återställt mopeden.

Ingen av dessa besiktningsformer är vanligt förekommande och besiktningar där ägare visar att han eller hon har återställt en moped som ändrats är sällsynta.

Regleringen berör naturligtvis också fordonsägare eftersom det blir tydligare vad som gäller för en mopeds tekniska maxhastighet och hastighetsmätare.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningsföretagen får en enklare och tydligare reglering vilket över sikt kan leda till sänkta kostnader i utbildning. Det är de som ska genomföra registreringsbesiktning eller mopedbesiktning av mopeder efter en fordonsägare har stoppats med en moped som går i för hög hastighet och mopeden har ställts in till dessa förrättningar. De sänkta kostnaderna bedöms dock som mycket små eftersom det är väldigt få förrättningar som genomförs. Enligt beräknad statistik från 2017 genomfördes drygt 130 omregistreringsbesiktningar av mopeder klass I det året.³

³ Beräkningen är baserad på insamlad medlemsdata från Swetic.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Vissa av de som äger eller brukar mopeder kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med regleringsförslaget om de brukar mopeden normalt och inte genomför några modifieringar av den tekniska maxhastigheten. Med regleringen blir det dock tydligare att fordonsägare har en skyldighet att justera en moped som avviker med mer än tillåten hastighetstolerans, oavsett om avvikelsen är oavsiktlig eller inte.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Vi bedömer att förslaget inte får några särskilda konsekvenser för staten, regioner, landsting eller kommuner.

5.4. Externa effekter

Tydligare krav kan leda till ökad regelefterlevnad som i tur kan minska antalet hastighetsrelaterade olyckor med mopeder.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativ A gör det tydligare när en mopeds tekniska maxhastighet inte längre kan anses ligga inom fordonets gränsvärden och därmed måste justeras. Vi föreslår också att mopeder med en teknisk maxhastighet över 25 km/timme (klass I) och som tagits i bruk 2005 och framåt ska ha en fungerande hastighetsmätare, vilket betyder att fordonsägaren rimligen bör veta när mopeden har för hög teknisk maxhastighet. Vi undanröjer samtidigt de handelshindrande reglerna som finns i dag med krav att mopeder klass II ska ha hastighetsmätare och att hastighetsmätarna ska vara typgodkända.

Alternativ B innebär att den som gör kontroller av mopeds tekniska maxhastighet måste sätta sig in i ett separat regelverk som är mer anpassat för provningar för storskalig tillverkning av en ny moped och inte kontroll av en moped som är tagen i bruk. Detta kan utgöra ett hinder när det gäller att fastställa en mopeds tekniska maxhastighet. En fungerande hastighetsmätare för mopeder som har en tekniska maxhastighet över 25 km/timme underlättar dock för fordonsägare att förstå att mopeden inte uppfyller kraven.

Vi anser att alternativ A är det alternativ som bäst löser problemen.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen. Minskade antalet mopeder som har en för hög teknisk maxhastighet kan ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen att värdera att en moped inte har för hög teknisk maxhastighet.			
Medborgare	Enklare för fordonsägaren att förstå att det finns en skyldighet att åtgärda en moped som går för snabbt.			Kraven är främst verksamma för moped klass I. Det går inte att kräva hastighetsmätare på moped klass II då detta är ett handelshinder.
Staten m.fl.				
Externa effekter	Tydliga krav på mopeder tekniska maxhastighet och tillåten avvikelse kan innebära att något färre mopeder körs med en för hög hastighet vilket i tur kan ha en positiv påverkan på trafiksäkerheten.			

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA C

Konsekvensutredning av krav på bromssystemet

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår krav på att bromssystemet ska vara funktionellt och möjliggöra att mopeden ska kunna stanna på en viss bromssträcka i relation till fordonets tekniska maxhastighet.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller otydliga krav på en mopeds bromssystem och regleringen blir därför inte funktionell för vare sig fordonsägare eller för de som ska genomföra trafikövervakning. Kraven i föreskrifterna är mer anpassade för tillverkning och godkännande av en moped som ny. Detaljeringsnivån är onödigt hög för användare av mopeder.

Regleringen har utskrivna nationella krav för mopeder som tagits i bruk före den 17 juni 2003. För nyare mopeder ställs det dock krav genom hänvisning till ECE-reglementen och upphävda EU-direktiv. Man måste läsa de separata rättsakterna för att förstå vad som gäller för just det specifika fordonet i relation till när fordonet tagits i bruk.

Det finns krav i mopedföreskrifterna att manöverkraften får uppgå till högst 196 N med handbromsmanövrerad broms. I EU-lagstiftningen är den nivån 200 N. Vi kan inte kräva hårdare krav än vad EU gör vid typgodkännandet eftersom vi då får handelshindrande regler.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill uppnå tydliga krav när det gäller bromssystemet för en moped oavsett när mopeden togs i bruk. Regleringen ska vara så pass tydlig och lättläst att den är användbar både för fordonsägare och för de som arbetar med efterkontroller för upprätthållande av säkerheten vad gäller trafik och miljö.

Vi vill även undanröja handelshindrande bestämmelser genom att inte ha hårdare krav för manöverkraften med handbroms.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt en otydlig reglering med flera olika kravnivåer för bromssystemet beroende på när mopeden togs i bruk. Kraven

utgår också ifrån provningar som är mer anpassade för storskalig tillverkning av en ny moped. Vi har också kvar handelshindrande regler.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemen med handelshindrande regler.

3.3. Regeringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A går ut på att ställa samma krav på en minsta stoppsträcka för alla mopeder oavsett när de togs i bruk. Stoppsträckan är styrd av fordonets maxhastighet. Förslaget innebär att stoppsträckan för en nyare moped tillåts vara samma som för en äldre moped, det vill säga lite generösare än vid typgodkännandet. I detta alternativ föreslås ingen särskilt provmetod.

Vi föreslår även att manöverkraften med en handbroms ändras för att undanröja ett handelshinder.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

Alternativ B

Alternativ B går ut på att ange en maximal stoppsträcka som skiljer sig mellan de olika fordonskategorierna. Det betyder att kraven för en mopeds stoppsträcka skiljer sig beroende på när mopeden togs i bruk, om vi inte inför retroaktiv kravskärpning. Här föreslås också en hänvisning till EU-rättsakter för den provningsmetod som ska användas för alla mopeder oavsett när de togs i bruk.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs av regleringen är Polisen när de genomför kontroller av fordon i trafik.

Även besiktningsföretag berörs av regleringen då de genomför

- registreringsbesiktning av mopeder klass I som importeras och ska börja brukas i Sverige
- registreringsbesiktning av mopeder klass I som ändrats och där ägaren ska visa att den återställt mopeden
- mopedbesiktning av mopeder klass II som ändrats och där ägaren ska visa att den återställt mopeden.

Ingen av dessa besiktningsformer är vanligt förekommande och besiktningar där ägare visar att han eller hon återställt en moped som ändrats är mycket sällsynta.

Regleringen berör naturligtvis också fordonsägare eftersom det blir tydligare vad som gäller för bromssystemet på en moped.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningföretagen får en enklare och tydligare reglering när de ska genomföra registreringsbesiktning eller mopedbesiktning av mopeder som tagits i bruk, vilket kan ge dessa företag lägre kostnader för lagkravsbevakning och för utbildning av besiktningpersonal. De sänkta kostnaderna bedöms dock som mycket små eftersom det är väldigt få förrättningar som genomförs.

5.2. Medborgare

Regleringen påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med den reglering som föreslås om de brukar mopeden normalt och inte åker med mopeder som saknar bromssystem. Regleringen blir dock tydligare för de fordonsägare som modifierar en moped till otillåten grad och dessutom inte har ett bromssystem som fungerar i relation till fordonets tekniska maxhastighet.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringen påverkar sannolikt Polismyndighetens arbete genom att det blir tydligare vilka krav en moped som tagits i bruk ska uppfylla och vilket leder till en mer rättssäker bedömning vid kontroll av regelefterlevnad.

Regleringsförslaget bedöms inte i övrigt påverka staten, regioner eller landsting och kommuner alls i jämförelse med gällande krav.

5.4. Externa effekter

Regleringen bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativ A ger en enklare och tydligare reglering då bromssystem värderas utifrån fasta gränsvärden oberoende av när fordonet togs i bruk. Krav på bromssystemets prestanda förändras inte för mopeder tagna i bruk innan den 17 juni 2003 och blir lite generösare för mopeder tagna i bruk efter den 17 juni 2003. Alternativ B skiljer sig från A genom att en minsta stoppsträcka anges för varje fordonskategori i likhet med EU-lagstiftningen. Kraven i EU-lagstiftningen är hårdare än vad kraven är i våra mopedföreskrifter när det gäller äldre mopeder. Om vi inte vill införa retroaktiva krav måste vi, med alternativ B, dela upp kraven beroende på när mopeden togs i bruk.

Vi anser att den gemensamma kravnivån i alternativ A är tillräcklig som miniminivå för att säkerställa att en moped, trots ett visst slitage, fortfarande har en fungerande broms. Regleringen blir tydligare och enklare att tillämpa med det här alternativet.

Med alternativ A blir det även lättare att kontrollera stoppsträckan efter vägen, eftersom vi då inte ställer krav på speciella provbanor eller provningsförhållanden som är svåra att uppnå, som i alternativ B. Alternativ B innebär att den som gör kontroll också måste sätta sig in i ett separat regelverk.

Vi anser att alternativ A är det alternativ som ger en bra säkerhetsnivå och samtidigt ger Polisen möjlighet att påtala brister på mopeder som har en så dålig bromsverkan att de bör åtgärdas.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen att värdera om ett bromssystem är funktionellt.		Se kommentar	Det är väldigt få förrättningar när det gäller mopeder och de ekonomiska effekterna blir därför marginella.
Medborgare	Enklare att förstå vad som gäller			
Staten m.fl.	Lättare för Polisen att avgöra när ett bromssystem är otillräckligt.			
Externa effekter	-			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA D

Konsekvensutredning av krav avseende utvändigt ljudnivå

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att mopeders högsta tillåtna ljudnivåer redovisas tydligt. Kraven kompletteras med att vi anger en lämplig mätmetod för fastställande av ljudnivån.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller krav på mopeders högsta tillåtna ljudnivåer. Kraven är relativt lätta att läsa ut men de är anpassade för ett förbifartstest som är svårt att utföra vid väg. Förbifartstestet är till för fordon som ska typgodkännas och utförs på en provbana med väldigt specifika testförhållanden. Polisen använder inte den här mätmetoden när de kontrollerar fordon som har tagits i bruk. I EU-lagstiftningen finns det en annan mätmetod, stationär mätning, som är till för att testa ljudnivån på fordon som har tagits i bruk. Den resulterar dock i högre ljudnivåer än vad förbifartstestet gör och vad som är föreskrivet om i mopedföreskrifterna.

När det gäller mätmetoder hänvisar mopedföreskrifterna till upphävda EU-rättsakter som gör det svårläst och otydlig.

2. Vad ska uppnås?

Målet är att ha en tydlig och användbar reglering utan hänvisningar till EU-lagstiftning och en högsta tillåtna ljudnivå som är anpassad till den stationära mätmetoden.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt gränsvärden för ljudnivåer som är anpassade till ett förbifartstest och inte för en stationär mätning. Eftersom ett förbifartstest är svårt att utföra vid väg så är Polisens alternativ att göra en stationär mätning. Många typgodkända mopeder klarar då inte de föreskrivna gränsvärdena i mopedföreskrifterna.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemet med för lågt satta ljudnivåer i samband med den mätmetoden som används för fordon som har tagits i bruk.

3.3. Regleringsalternativ

I båda regeringsalternativen skriver vi ut instruktioner för den stationära mätmetoden i föreskriften istället för att hänvisa till en EU-rättsakt. Vi tar även bort alternativet att använda ett förbifartstest vid mätning av ljudnivån. När det gäller mätinstrument så tillåter vi ljudnivåmätare med en precisionstyp typ/klass 2 eller bättre.

Alternativ A

Vi tillåter en högsta ljudnivå på 103 dB(A) vid maximalt varvtal för samtliga mopeder oavsett antalet hjul och när de togs i bruk istället för att, som i dag, ha olika gränsvärden beroende på typ av moped och årsmodell. Det föreslagna gränsvärdet på 103 dB(A) är satt utifrån ett samlat lite högre ljudnivåvärde.

Den föreskrivna högsta tillåtna ljudnivån på 103 dB(A) tar hänsyn till variationer på grund av tillverkningsprocessen, försämringar på grund av slitage och svårigheter att avgöra en mopeds årsmodell. Ljudnivån är dessutom anpassad till den stationära mätmetoden.

Alternativ B

Tillverkare av typgodkända mopeder gör ett stationärt test av mopeders ljudnivå vid typgodkännandet. Den informationen, samt vilket varvtal som användes, ska finnas med på den obligatoriska skylten. I alternativ B föreskriver vi att ljudnivån högst får vara det som står på den obligatoriska skylten. I de fall där relevanta uppgifter saknas eller där varvtal inte kan kontrolleras får mopeden avge ljudemissioner på högst 103 dB(A) vid en stationär mätning.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs av regleringen är Polisen när de genomför kontroller av fordon i trafik. Även besiktningsföretag berörs av regleringen när de genomför registreringsbesiktning av importerade mopeder klass I som ska börja brukas i Sverige.

Regleringen berör naturligtvis också fordonsägare med en ökad tydlighet vad de högsta ljudnivåerna på en moped får vara.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningföretagen får en enklare och tydligare reglering när de ska genomföra registreringsbesiktning av mopeder som tagits i bruk och ska registreras i Sverige för första gången. De sänkta kostnaderna bedöms dock som små eftersom det är väldigt få förrättningar som genomförs.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Det blir tydligare vad den högsta ljudnivån får vara och hur den kan mätas.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar sannolikt Polismyndighetens arbete genom att det blir tydligare vilka krav en moped som tagits i bruk ska uppfylla och på vilket sätt detta kan kontrolleras. Det blir enklare att genomföra effektiva kontroller.

Vi bedömer att föreslagen reglering inte får effekter för staten, regioner eller landsting och kommuner i övrigt.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

De högsta tillåtna ljudnivåerna i dagens föreskrifter är tagna ifrån ett upphävt EU-direktiv. Mätmetoden som används för att mäta dessa ljudnivåer är förbifartstest. Förbifartstestet utförs på en provbana och tanken är att medlemsländerna sedan ska använda en stationär mätmetod av fordon som har tagits i bruk. Det finns dock inga föreskrivna gränsvärden för den stationära mätmetoden i våra mopedföreskrifter eller i EU-lagstiftningen.

Det enda som finns är det ljudnivåvärde som tillverkaren får fram när de gör ett stationärt test av mopeden. Det värdet finns med på den obligatoriska skylten. I alternativ B föreslår vi att mopeder först och främst ska kontrolleras mot det ljudnivåvärdet. Problemet är att värdet är relaterat till ett visst varvtal. Varvtalet skiljer sig från olika mopeder. Det krävs att mopeden har en varvtalsräknare för att det verkliga ljudnivåvärdet ska kunna kontrolleras mot det värde som finns på den obligatoriska skylten. Vid en genomgång av nya och gamla mopeder framkom det att varvtalsräknare inte är särskilt vanliga. Mopeder utan varvtalsräknare kommer därför inte att kunna kontrolleras mot värdena på den obligatoriska skylten. För dessa mopeder måste vi istället ha ett föreskrivet ljudnivåvärde vid maximalt varvtal att mäta mot som i alternativ A.

Det är också oklart hur ljudnivån påverkas med slitage. Ljudnivån på den obligatoriska skylten är uppmätt vid typgodkännandet, alltså när mopeden är helt ny.

Eftersom det är många mopeder som inte har varvtalsräknare bedömer vi att det är enklast och mest tydligt att ha samma ljudnivåvärde för alla mopeder och vårt föreslagna regeringsalternativ är A. Det alternativet tar dessutom hänsyn till försämringar på grund av slitage och svårigheter att avgöra en mopeds årsmodell.

I båda alternativen sänker vi kravet på ljudnivåmätare. Vi tillåter att mätaren ska vara av precisionstyp typ/klass 2 eller bättre. Instrument i klass 2 har en lägre noggrannhet än instrument i klass 1 men vi bedömer att klass 2 ger en tillräcklig noggrannhet vid kontroll av mopedens ljudnivå. Kraven blir dessutom samma som de vi ställer i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:78) om teknisk kontrollutrustning hos besiktningsorgan och provningsorgan samt i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:55) om flygande inspektion.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen att kontrollera om mopeden har för höga ljudnivåer.			Det är väldigt få förrättningar när det gäller mopeder och de ekonomiska effekterna blir därför marginella.
Medborgare	Det blir något tydligare vad den högsta tillåtna ljudnivån är och hur den kan mätas.			
Staten m.fl.	Lättare för Polisen att avgöra när en moped har för höga ljudnivåer.			
Externa effekter	-			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA E

Konsekvensutredning av krav avseende rutor, säkerhetsbälten och anordningar för indirekt sikt

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att krav på vindruta fortsatt ska gälla för mopeder som enligt EU-lagstiftningen skulle ha vindruta när mopeden var ny. Vi föreslår att det inte är tillåtet med en vindruta som är så sliten att siktfältet begränsas och att en vindruta som byts ut ska vara typgodkänd.

Vi föreslår att kraven på infästningspunkter för säkerhetsbälten ska vara mindre detaljerade. Däremot ska säkerhetsbälten fortsatt finnas och fungera för de mopeder som skulle ha säkerhetsbälten när de var nya. Säkerhetsbälten som används i mopeder ska också vara typgodkända.

Vi föreslår att de mopeder som från början hade anordningar för indirekt sikt (backspeglar) också fortsatt ska ha sådana som fungerar och som uppfyller kraven enligt tillämplig EU-rättsakt. Installationskraven blir mer generella jämfört med tidigare reglering. Genom att införa begreppet ”anordningar för indirekt sikt” öppnar vi upp för andra lösningar än backspeglar.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller krav på rutor, backspeglar och säkerhetsbälten både när det gäller utformning och installation. Kraven som finns är onödigt detaljerade, framförallt när det gäller installationskraven, och är mer utformade för tillverkning och godkännande av en ny moped.

Mopedföreskrifterna innehåller följande krav för tre- och fyrhjuliga mopeder med karosseri:

- krav på säkerhetsbälte
- krav på att avimnings- och avfrostningsanordningar ska finnas
- krav på att backspeglarna ska vara typgodkända

Dessa krav utgör handelshinder. En tre- och fyrhjulig moped som väger under 270 kg har i dag inte krav på säkerhetsbälten inom EU. Det finns inte heller krav på avimnings- och avfrostningsanordningar enligt EU-lagstiftningen och backspeglar behöver inte vara typgodkända.

I dag är backspegel det enda tillåtna sikthjälpmedlet i mopedföreskrifterna. Det begränsar andra lösningar, till exempel en kamera i en mopedbil.

2. Vad ska uppnås?

Vi behöver förenkla regelverket och arbeta bort handelshinder. Vi bör också ha en reglering för rutor, anordningar för indirekt sikt och säkerhetsbälten som är mer anpassad för fordon som tagits i bruk. Regleringen ska vara så pass tydlig att den är användbar för fordonsägare och stödja fordonsägarens val när säkerhetsbälten och rutor byts ut på en moped. Reglerna bör även stödja de som arbetar med efterkontroller på fordon.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt handelshinder och ett onödigt tillkrånglat regelverk som mer är anpassat för att godkänna en ny moped.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemen med handelshindrande regler.

3.3. Regeringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A innehåller krav på att vindruta, anordningar för indirekt sikt och säkerhetsbälten ska finnas monterade på de mopeder där det fanns krav på dessa anordningar när fordonen var nya. Om fordonen har vindruta så ska de även ha fungerande vindrutetorkare och vindrutespolare. Vindruta och säkerhetsbälten ska dessutom vara typgodkända. Vi har i detta alternativ valt att tona ner installationskraven då vi bedömer det som osannolikt att någon monterar säkerhetsbälten, eventuella backspeglar eller vindruta i andra fästen eller på andra ställen än vad mopeden hade initialt.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

Alternativ B

Alternativ B är samma som alternativ A med undantag av att vi inte ställer krav på typgodkända anordningar vid en eftermontering av rutor och bilbälten.

Alternativ C

Alternativ C är samma som alternativ A med tillägg av installationskrav hämtade från EU-lagstiftningen.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs av regleringen är Polisen då dessa genomför kontroll av fordon i trafik.

Även besiktningsföretag berörs av regleringen då de genomför registreringsbesiktning av importerade mopeder klass I som ska börja brukas i Sverige. Denna besiktningsform är ganska ovanlig då privatimport av mopeder inte sker så ofta.

Regleringen berör även fordonsägare med en ökad tydlighet vad som gäller för bilbälten, sikhjälpmedel, rutor, vindrutetorkare och vindrutespolare.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningsföretagen får en enklare och tydligare reglering när de ska genomföra registreringsbesiktning av mopeder som ska registreras i Sverige för första gången. De sänkta kostnaderna bedöms dock som små eftersom det är väldigt få förrättningar som genomförs.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med regleringsförslaget om de brukar mopeden normalt. Regleringen blir lite tydligare för vad fordonsägare ska välja när de behöver byta en sliten vindruta eller slitna bilbälten.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte Polismyndighetens arbete i någon större omfattning men de får ändå ett visst stöd att vidta åtgärder för en moped där bilbälten och rutor är mycket bristfälliga.

Vi bedömer att föreslagen reglering inte får effekter för staten, regioner eller landsting och kommuner i övrigt.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativ A gör det tydligt när en moped ska ha vindruta, sikthjälpmedel och säkerhetsbälte. Förslaget gör det också tydligt vilken typ av säkerhetsbälte och vindruta mopeden ska ha om det skulle vara aktuellt att byta ut dessa anordningar, i de fall när krav på typgodkänd anordning anges. Typgodkända produkter har en tydlig märkning.

I alternativ B är det tydligt när en moped ska ha vindruta, sikthjälpmedel eller säkerhetsbälte, men det är något otydligare än alternativ A vilken typ av säkerhetsbälte och vindruta mopeden ska ha om det skulle vara aktuellt att byta ut dessa anordningar.

I alternativ C är det tydligt när en moped ska ha vindruta, sikthjälpmedel eller säkerhetsbälte och vilken typ av rutor och säkerhetsbälten mopeden ska ha om det skulle vara aktuellt att byta ut dessa anordningar. Det ställs också krav på installation av vindrutor, sikthjälpmedel och säkerhetsbälten. Dessa krav har dock sannolikt inte någon betydelse eftersom vi bedömer att den som byter vindruta låter montera den nya rutan på samma plats, liksom den som byter säkerhetsbälten också använder mopedens ursprungliga fästen.

Det ingår i alla alternativ att vindrutetorkare och spolare ska fungera om mopeden har en vindruta. Ett sådant krav ses som en miniminivå eftersom det kan ha en avgörande betydelse för förarens sikt framåt om dessa anordningar skulle vara helt ur funktion.

Vi har kommit fram till att alternativ A bäst ger fordonsägarna det stöd de behöver när det gäller utbyte av vindruta, anordningar för indirekt sikt och säkerhetsbälten, samtidigt som Polisen i sin kontrollverksamhet får en enklare och tydligare reglering.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen med tydligare regler			
Medborgare	Något enklare för fordonsägare att förstå vilka säkerhetsbälten och rutor man ska välja vid en reparation			Kraven gäller i första hand för tre- och fyrhjulig moped med karosseri
Staten m.fl.	Något enklare för Polisen att vidta åtgärder med tydliga och enkla regler			
Externa effekter	-			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA F

Konsekvensutredning av krav avseende däck

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår att det ställs krav på typgodkända däck endast för nyare mopeder med en totalvikt över 150 kg. Vi föreslår vidare att däck på en moped klass I inte får vara helt utslitna och skadade och att det blir tillåtet att använda typgodkända regummerade däck eller traktordäck på en moped.

Vi föreslår att kraven på montering av däck tas bort och att dubbdäcksförbudskravet bara ska gälla för tre- och fyrhjuliga mopeder av klass I och en totalvikt över 150 kg.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller krav på däck både när det gäller utformning och installation som är onödigt detaljerade och mer framtagna för att godkänna en ny moped. Det saknas även krav på att däcken inte får vara helt utslitna.

Mopedföreskrifterna hänvisar till upphävda EU-rättsakter och innehåller handelshinder eftersom de ställer krav på typgodkända däck för alla mopeder tagna i bruk från den 17 juni 2003 och framåt. Enligt EU:s typgodkännandekrav behöver däck inte vara typgodkända för en moped med en totalvikt upp till 150 kg.

Det finns också typgodkända regummerade däck och vissa mindre traktordäck på marknaden som inte får användas men från ett trafiksäkerhetsperspektiv är fullt godtagbara.

Vi har i dag dubbdäcksförbud på alla mopeder under samma period som gäller för personbilar. Vi bedömer att ett sådant krav inte är relevant för tvåhjuliga mopeder och lättare tre- och fyrhjuliga mopeder. De som använder dessa mopeder har sannolikt inte dubbdäck mer än när det behövs och miljöpåverkan är minimal om någon skulle använda dubbdäck under en period då det inte är tillåtet.

Föreskrifterna innehåller förbud mot rördubbar, krav vid egentillverkning av dubbdäck och krav på slirskydd som inte längre bedöms vara relevanta för mopeder. Det finns även generella krav på dubbdäck som anger hur dubbar bör vara fördelade på däcken och dubbdäckens placering utifrån dubbutsticket. Eftersom det inte finns krav på vinterdäck på mopeder så bedöms bestämmelserna inte vara relevanta.

2. Vad ska uppnås?

Vi behöver ta bort installationskrav som är mer till för att godkänna en ny moped och anpassa regleringen för fordon som har tagits i bruk. Vi behöver också arbeta bort handelshinder. Regleringen ska vara så pass tydlig att den är användbar både för fordonsägare om och när däck på en moped byts ut samt stödja de som arbetar med efterkontroll på fordon.

Vi vill tillåta användande av typgodkända regumnerade däck och traktordäck och göra dubbdäcksförbudet mer rimligt med hänsyn till risk och miljöpåverkan.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt handelshinder och ett onödigt tillkrånglat regelverk som mer är anpassat för att godkänna en moped som ny. Vi fortsätter att begränsa mopedägares användning av regumnerade däck och traktordäck. Vi behåller en överreglering för dubbdäcksanvändning.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemen med handelshindrande regler.

3.3. Regleringsalternativ

Val av däck

Alternativ 1A

Alternativ 1A innebär följande:

- Att de däck som ska finnas på mopeder med en totalvikt över 150 kg och som togs i bruk den 1 januari 2005 eller senare ska vara typgodkända i likhet med vad som gällde när fordonet togs i bruk.
- Att däck på en moped som tagits i bruk före den 1 januari 2005 ska vara lämpliga för väganvändning eftersom det inte är rimligt att kräva typgodkännande på däcken eftersom ett sådant krav inte fanns när mopederna togs i bruk.
- Att typgodkända traktordäck och regumnerade däck får användas.
- Att vi tillför krav som innebär att däck på en moped klass I inte får vara utslitna.

- Att krav som inte längre bedöms vara relevanta för mopeder tas bort. Dessa är krav vid egentillverkning av dubbdäck, krav för slirskydd och förbud mot rördubbar.

Alternativ 1B

Alternativ 1B är lika som alternativ 1A förutom att det tillkommer krav på installation av däcken med motsvarande krav som gäller i dag.

Alternativ 1C

Alternativ 1C är lika som alternativ 1A förutom att det inte tillåts att använda regummerade däck eller traktordäck.

Användande av dubbdäck**Alternativ 2A**

Alternativ 2A innebär att begränsning för dubbdäcksanvändande endast ska gälla för tre- och fyrehjuliga mopeder i klass I som har en totalvikt över 150 kg. Vi tar även bort bestämmelserna om hur dubbdäck bör vara utformade.

Alternativ 2B

Alternativ 2B innebär att begränsning för dubbdäcksanvändande ska gälla för alla mopeder i klass I som har en totalvikt över 150 kg.

Alternativ 2C

Alternativ 2C innebär att begränsning för dubbdäcksanvändande helt tas bort för alla mopeder.

Alternativen 1A och 2A är våra regleringsförslag.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs utav regleringen är Polisen när de genomför kontroll av fordon i trafik.

Besiktningföretag berörs marginellt av regleringen när de genomför registreringsbesiktning av mopeder klass I som importerats och ska börja brukas i Sverige. Denna besiktningform är ganska ovanlig då privatimport av mopeder inte sker så ofta och sannolikt så har de flesta mopeder både rätt däck och hela däck.

Regleringen berör även företag som tillverkar regummerade däck.

Regleringen berör fordonsägare eftersom det blir tydligare vilka däck de får använda på en moped.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningföretagen får en enklare och tydligare reglering när de ska genomföra registreringsbesiktning av mopeder som har tagits i bruk och som ska registreras i Sverige för första gången. De sänkta kostnaderna bedöms dock som små då det är väldigt få förrättningar som genomförs.

Eftersom vi föreslår att regummerade däck får användas så kan det medföra att företag som tillverkar regummerade däck får sälja några fler däck. Dessa företag tillverkar främst däck som lämpar sig för fyrhjuliga mopeder (mopedbilar). En ökad försäljningsvolym bedöms som försumbar för dessa företag då ett mopeddäck till en mopedbil byts ut väldigt sällan på grund av skada eller slitage med tanke på fordonens tekniska maxhastighet.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon omfattning alls. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder får en tydligare reglering som bättre stöder ägarens val av däck vid ett däckbyte och möjliggör att även regummerade däck blir tillåtna.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte Polismyndighetens arbete i någon större omfattning men de får ändå ett visst stöd att vidta åtgärder för en moped där däck är mycket bristfälliga.

Vi bedömer att föreslagen reglering inte får effekter för staten, regioner eller landsting och kommuner i övrigt.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alla alternativ gör det tydligt vilken typ av däck en moped får ha och att däcken inte får vara för slitna till en grad som kan vara farligt för en moped som går i 45 km/timme. Alternativen innebär även att handelshinder och krav som inte längre är relevanta tas bort. Genom att ta bort krav som inte längre fyller en funktion får vi en tydligare reglering. Genom att införa ett krav på att däck på äldre fordon också ska vara lämpliga för väganvändning får vi också en miniminivå vad gäller trafiksäkerhet för dessa mopeder.

Att tillåta typgodkända regummerade däck eller typgodkända traktordäck, i enlighet med alternativ 1A, innebär att trafiksäkerheten inte påverkas negativt eftersom sådana däck har kontrollerats vad gäller hållbarhet och hastighetsklass.

Till skillnad mot alternativ 1B så har vi inga krav för installation. Vår bedömning är att detta är självreglerande då det inte är sannolikt att däck som installeras har för låg bärighet eller hastighetsklass för denna fordonsgrupp. Att lägga till krav på installation av däcken, enligt alternativ 1B, bedöms krångla till regelverket i onödan. Installationskraven är dessutom mer anpassade för de som tillverkar och godkänner nya mopeder.

Alternativ 1C begränsar fordonsägarens möjlighet att använda regummerade däck eller traktordäck även om vissa av dessa däck kan fungera alldeles utmärkt på exempelvis en mopedbil.

Alternativ 2A ger en rimligare begränsning kring vilka mopeder som inte får använda dubbdäck när det inte är motiverat. Vi ser heller inte att en sådan begränsning har en betydelse vad gäller förhöjda partikelhalter som motiverar att även tvåhjuliga mopeder ska omfattas enligt alternativ 2B. Att helt ta bort begränsningen för mopeder enligt alternativ 2C är inte rimligt om man ser till att mopedbilar ofta används i städer och även har en vikt som kan ge upphov till bildande av partiklar. Det finns också ett värde att de som använder mopedbilar på samma sätt som övriga bilister styrs in på att dubbdäck inte tillåts under vissa perioder.

Vi har kommit fram till att alternativ 1A och 2A bäst ger fordonsägaren det stöd de behöver i samband med utbyte av däck samtidigt som Polisen och besiktningsföretagen i sin kontrollverksamhet får en enklare och tydligare reglering.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen med tydligare regler			
Medborgare	Något enklare för fordonsägare att förstå vilka däck som ska användas.			
Staten m.fl.	Något enklare för Polisen att vidta åtgärder med tydliga och enkla regler.			
Externa effekter	Krav vad gäller dubbdäcksanvändandet blir rimligare utan risk för försämrad stadsmiljö			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA G

Konsekvensutredning av krav avseende belysnings- och reflexanordningar

Transportstyrelsens förslag:

Vi föreslår tydligare krav på belysnings- och reflexanordningar så att det framgår vad som ska finnas på en moped och ett släpfordon till moped och vad som får monteras på frivilligt. Förslaget innebär också att anordningarna ska vara typgodkända men bara när detta är ett EU krav. Vi tillför även ett tillåtande av en arbetsbelysning.

Förslaget innehåller direkt utskrivna krav utan hänvisning till upphävda EU-rättsakter vad gäller installation på nyare mopeder. Vi föreslår även en minskad detaljreglering genom att krav på siktvinklar och olika kombinationskrav inte tas med för att öka läsbarheten med det som är viktigt. Kraven vad gäller antal anordningar, färg och placering (höjd över mark/relation till fordonets centrumlinje) behålls.

Vi har lagt till krav för moped av kategori L1e-A i regleringen.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller krav på belysnings- och reflexanordningar både när det gäller utformning och installation. Kraven som finns är till vissa delar onödigt detaljerade och är mer anpassade för tillverkning och godkännande av en moped.

Kraven som finns pekar på upphävd EU-lagstiftning som inte är utformad med hänsyn till den nytillkomna mopeden av kategori L1e-A som mer liknar en cykel i sin utformning. Om vi inte tar hänsyn till detta så kan regleringen inte användas för en moped av kategori L1e-A.

Mopedföreskrifterna innehåller krav på att belysnings- och reflexanordningar ska vara typgodkända för alla nyare mopeder. Typgodkännandekraven faller ut olika beroende på vilken belysnings- eller reflexanordning det gäller. De flesta krav på typgodkända anordningar för tvåhjuliga mopeder togs bort inom EU regleringen år 2016. Genom att kraven fortfarande finns kvar i våra föreskrifter innebär det att vi har regler som är handelshindrande.

Det finns krav på körriktningsvisare för en släpvagn till alla klass I mopeder trots att tvåhjuliga mopeder inte måste ha körriktningsvisare. Kraven tar inte

heller hänsyn till behovet av körriktningsskyltar om släpvagnen är liten och om mopedens körriktningsskyltar syns.

Mopedföreskrifterna är otydliga om arbetsbelysning får monteras eller inte.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill uppnå en förenkling av regelverket och undanröja handelshinder. Vi bör ha en reglering för belysnings- och reflexer som är lite enklare att förstå och hitta i när det gäller fordon som har tagits i bruk, oavsett om de är nyare eller äldre. Regleringen behöver vara så pass tydlig att den är användbar för fordonsägare vid val av belysnings- och reflexanordningar om dessa byts ut. Reglerna bör även stödja de som arbetar med efterkontroller på fordon så att de krav som finns i dessa föreskrifter räcker. De installationskrav som ska regleras bör vara mer grundläggande och anpassade för fordon som tagits i bruk.

Vi vill avskaffa reglering som inte behövs för mopeder och släpvagnar till dessa som exempelvis körriktningsskyltar till mindre släpvagnar.

Vi vill även uppnå en anpassning av regelverket till moped i kategori L1e-A eftersom de omfattas av föreskrifterna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt ett svårläst regelverk som passar mer vid tillverkning av en ny moped och inte heller är möjligt att använda för en moped av kategori L1e-A. Vi kommer också att ha kvar handelshindrande regler.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering eftersom vi bland annat behöver åtgärda problemen med handelshindrande regler.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A innebär följande:

- Föreskrifterna blir tydligare med vilka strålkastare, lyktor och reflexer mopeder, sidvagnar och släpvagnar till mopeder ska ha och frivilligt får kompletteras med.
- Föreskrifterna visar tydligt när krav börjar gälla. Vi använder oss enbart av begreppet ”tagits i bruk” för när krav ska börja gälla och

har flyttat fram vissa datum ett par år för att få med fordons som tagits i bruk med slutseriehantering.

- Installationskrav riktade till tillverkare tas bort och de installationskrav som ska finnas skrivs ut direkt i föreskrifterna istället för hänvisningar till EU-rättsakter.
- Mopeder ska fortsatt ha de strålkastare, lyktor och reflexer som krävdes när mopeden togs i bruk och äldre mopeder tillåts ha anordningar som är godkända för en nyare moped.
- Typgodkännandekrav på belysnings- och reflexanordningar tas bort där EU inte ställer kravet på det vid typgodkännandet. Vi ställer endast krav på typgodkännande där detta krävdes när fordonet togs i bruk.
- Installationskraven förenklas till att bara gälla färg, antal och placering av belysnings- och reflexanordningar.
- Kraven anpassas så att regleringen även kan användas för moped av kategori L1e-A.
- Tydliggöra vilka belysningar som ska och får finnas på sidvagn och släpvagn till moped.
- En släpvagn som dras av en tre- och fyrhjulig moped klass I behöver endast ha körriktningsvisare om vagnen skymmer dragfordonet.
- Tre- och fyrhjuliga mopeder får ha sidomarkeringslykta eftersom EU tillåter det.
- Inför ett krav på att tre- och fyrhjuliga mopeder som tas i bruk 1 januari 2021 eller senare ska ha sidomarkeringsreflexer eftersom det är krav på det vid typgodkännandet.
- Ta bort kravet på pedalreflexer för tre- och fyrhjuliga mopeder eftersom EU inte kräver det vid typgodkännandet. Men fortsätta att tillåta det på trehjuliga mopeder med icke infällbara pedaler.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

Alternativ B

Alternativ B är krav på belysnings- och reflexanordningar i likhet med det som gäller enligt alternativ A med skillnad av att vi också tillför krav att både belysnings- och reflexanordningar som eftermonteras ska vara typgodkända för mopeder som togs i bruk vid vissa tidpunkter.

Alternativ C

Alternativ C är krav på belysnings- och reflexanordningar i likhet med det som gäller enligt alternativ A med skillnad av att vi behåller de krav som rör gruppering och synbarhetsvinklar.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs utav regleringen är Polisen när de genomför kontroll av fordon i trafik.

Även besiktningsföretag berörs av regleringen då de genomför registreringsbesiktning av begagnad moped av klass I som importeras. Denna besiktningsform är ganska ovanlig då privatimport av mopeder inte sker så ofta.

Regleringen berör även fordonsägare eftersom det blir enklare att tolka vad som gäller vid montering av belysnings- och reflexanordningar när en anordning ska bytas ut.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningsföretagen får en enklare och tydligare reglering när de ska genomföra registreringsbesiktning av moped som har tagits i bruk och som ska registreras i Sverige för första gången. De sänkta kostnaderna bedöms dock som små då det är väldigt få förrättningar som genomförs.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder eller släpvagnar till dessa kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med regleringsförslaget om de brukar fordonen normalt och vare sig tillför eller ändrar belysningskomponenter. Regleringen blir dock tydligare för de fordonsägare som behöver byta ej fungerande belysning och för de som vill installera modernare belysnings- och reflexanordningar kring vilka anordningar fordonsägaren ska välja.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget gör Polisens arbete lite enklare då kraven blir tydligare utan hänvisningar till EU-rättsakter. Kraven ger också bättre stöd för Polisen att påpeka eller vidta åtgärder för en moped eller en släpvagn till moped där belysning och reflexer har betydande brister.

Vi bedömer att föreslagen reglering inte får effekter för staten, regioner eller landsting och kommuner i övrigt.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alla alternativ gör det tydligt när en moped med eller utan sidvagn och en släpvagn till en moped ska ha belysnings- och reflexanordningar och vilken typ av anordning fordonen ska ha om det är aktuellt att byta ut dessa anordningar.

Det skulle kunna vara en fördel att använda alternativ B, och att ange att alla anordningar som eftermonteras på mopeder av vissa årsmodeller ska vara typgodkända då anordningarna har en tydlig märkning som anger vilka krav de uppfyller. Det är svårt att avgöra vilka fordon som ska omfattas av dessa krav om fordonen inte ska ha högre krav än vad som gällde när de togs i bruk. En sådan reglering ställer högre krav än vad som gäller för nya tvåhjuliga mopeder genom senaste förändringen som kom genom förordning (EU) nr. 168/2013 vilket medfört att vi valt bort detta alternativ.

Alternativ C innehåller mer detaljkrav som inte nödvändigtvis gör installationer enklare för fordonsägarna eller ens tillför något för de som ska genomföra efterkontroller. En för hög detaljeringsgrad innebär också att den som ska uppfylla kraven, och inte är en fordonstillverkare, i värsta fall missar de väsentligaste kraven.

Med hänsyn till ovanstående har vi valt att föreslå alternativ A eftersom vi tror att detta ger fordonsägare bäst stöd i samband montering av belysnings- och reflexanordningar. Även Polisen får en enklare och tydligare reglering till sin kontrollverksamhet.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen med tydligare regler.			
Medborgare	Något enklare för fordonsägare att förstå vilken belysning och vilka reflexer som ska och får finnas på fordonen.			
Staten m.fl.	Något enklare för Polisen att vidta åtgärder med tydliga och enkla regler.			
Externa effekter	-			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA H

Konsekvensutredning av bibehållen funktion för viss utrustning

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår generella krav på att viss grundutrustning som fanns på en moped när den var ny fortsatt ska finnas och fungera. Utrustningen får inte vara för skadad, förändrad, borttagen eller ur funktion så att förare, passagerare eller medtrafikanter kan skada sig på fordonet. Det rör sig om krav på fungerande ljudsignal, att batteriet ska sitta fast och att bränsletanken inte får vara skadad så att det finns risk för läckage och brand. Fordonets identifieringsmärkning får heller inte avlägsnas eller förändras. Dessa krav beskrivs dock mer i generella termer och inte med en detaljeringsnivå som gäller för en nytillverkning av en moped.

Vi föreslår även att mopeder av kategori L1e-A ska ha en ljudsignalanordning men att den får vara en enklare variant av typen ringklocka.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller krav på diverse utrustning när det gäller utformning och funktion. Kraven som finns är onödigt detaljerade och är mer utformade för en ny moped. En hög detaljeringsgrad med hänvisningar gör det svårt att läsa ut vad som gäller för mopeder som har tagits i bruk.

Föreskrifterna hänvisar även till upphävda EU-direktiv för installation av bränsletank och identifieringsmärkning. Installationskraven för en bränsletank på en nyare moped gäller enbart för flytande bränsle och det saknas helt krav beträffande läckage i bränsletanken för alla mopeder. Vi har en hög detaljeringsgrad med krav för installation av gasoldrift på äldre mopeder även fast sådana mopeder är väldigt ovanliga.

Dagens mopedföreskrifter ställer olika krav på typgodkända ljudsignalanordningar beroende på när mopeden har tagits i bruk. Mopeder som tagits i bruk den 17 juni 1999 eller senare ska ha en typgodkänd ljudsignalanordning medan mopeder som tagits i bruk innan det datumet inte behöver ha det. I ramförordningen finns det inga krav på att mopeder i kategorin L1e-A (motoriserad cykel) ska ha en ljudsignalanordning alls. Under våren 2017 undantogs L1e-A från den nationella mopedregleringen på grund av ett indirekt handelshinder. De nationella mopedföreskrifterna

ställd högre krav på den motoriserade cykeln (L1e-a) än vad EU-regleringen gör vid typgodkännande. I dag finns det därför inte krav på att L1e-A fordon ska ha någon ljudsignalanordning medan både cykeln, som inte har en motor, och elcykeln, med en svagare motor, båda har krav på ringklocka.

2. Vad ska uppnås?

Vi vill skapa regler som tydligt anger vad som ska finnas och fungera på mopeder som har tagits i bruk utan att reglerna är så detaljerade att de blir svåra att förstå. Vi vill inte heller tillåta otät eller läckande bränsletank oavsett om bränslet är flytande eller i gasform.

Vi vill att kraven för ljudsignalanordningar på mopeder blir tydligare och att L1e-A fordon minst ska ha en enklare ljudsignalanordning av typen ringklocka.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt ett svårläst regelverk som är mer anpassat för att godkänna en ny moped. Kraven för bränsletankar är heller inte tillräckliga vad gäller läckage. Vi ställer inte heller krav på att L1e-A fordon behöver ljudsignalanordning när vi i dag kräver det på både cyklar och elcyklar.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A ställer krav på att viss utrustning som fanns på en moped när den togs i bruk fortsatt ska vara i fungerande skick, finnas kvar eller inte vara för skadat. Vi tar bort hänvisningar till EU-rättsakter och installationskrav som är riktade till tillverkare. Vi föreslår vidare

- att en läckande bränsletank ska bytas mot en tank avsedd för det aktuella bränslet oavsett om det är ett flytande bränsle eller gasformat bränsle
- att fordonets identifieringsmärkning fortsatt ska finnas kvar
- att typgodkännandekravet på ljudsignalanordningar tas bort men att alla mopeder ska ha en fungerande ljudsignalanordning. L1e-A

mopeder får istället ha en enklare ljudsignalanordning av typen ringklocka.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

Alternativ B

Alternativ B är lika som alternativ A förutom att vi inte kräver att mopeder i kategori L1e-A ska ha en enklare ljudsignalordning.

Alternativ C

Alternativ C är lika som alternativ A med några tillägg. Här tillkommer krav på att ljudsignalanordning ska vara typgodkänd och att identifieringsmärkning, installation av bränsletank och elsäkerhet ska vara enligt krav i en tillämplig EU-rättsakt.

4. Vilka är berörda?

De som främst berörs utav regleringen är Polisen då dessa genomför kontroll av fordon i trafik.

Även besiktningsföretag berörs av regleringen då de genomför registreringsbesiktning av mopeder klass I som importeras. Denna besiktningsform är ganska ovanlig då privatimport av mopeder inte sker så ofta.

Regleringen berör även fordonsägare eftersom det blir enklare att läsa ut vad som gäller för elektrisk utrustning, ljudsignal, identitetsmärkning och bränsletank.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Besiktningsföretagen får en enklare och tydligare reglering när de ska genomföra registreringsbesiktning av mopeder som har tagits i bruk och som ska registreras i Sverige för första gången. De sänkta kostnaderna bedöms som marginella inom dessa områden eftersom föreslagen reglering är områden som vanligtvis inte innebär några större problem för en moped. Det är också väldigt få förrättningar som genomförs.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare i allmänhet i någon betydande omfattning. Flertalet av de som äger eller brukar mopeder kommer inte heller att uppleva någon större skillnad med regleringsförslaget om de brukar mopeden normalt. Regleringen blir lite tydligare för fordonsägare vad som är viktigt att ha kvar på en moped och vad som ska fungera på avsett sätt.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte Polismyndighetens arbete i någon större omfattning men de får ändå ett visst stöd att vidta åtgärder för en moped där elsystemet är för dåligt, tanken läcker eller att ljudsignalanordning saknas eller inte fungerar.

Regleringsförslaget bedöms inte i övrigt påverka staten, regioner eller landsting och kommuner alls i jämförelse med gällande krav.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativ A gör det tydligt att vissa grundläggande funktioner på en moped ska finnas, inte vara för skadade och fortsatt fungera. Alternativet ger också tillräckligt stöd till fordonsägaren att kunna byta ut en läckande tank mot annan utrustning med fullgod funktion. Att mopedens identifiering ska finnas kvar är helt nödvändigt för att kunna identifiera vilket fordon det är som finns i trafikmiljön och kunna koppla en viss brist mot en fordonsindivid. Alternativ A ställer även krav på att L1e-A fordon ska ha en enklare ljudsignalanordning.

Alternativ B skiljer sig endast från alternativ A genom att vi inte ställer krav på att L1e-A fordon ska ha en ljudsignalanordning. Eftersom EU inte ställer krav på ljudsignalanordning på dessa mopeder vid typgodkännandet kan en sådan reglering uppfattas som ett särkrav eller ett indirekt handelshinder. Transportstyrelsens inställning är att särkrav i största möjliga mån ska undvikas om de inte kan motiveras särskilt. Vi bedömer dock att trafiksäkerheten försämrats om vi inte ställer krav på att L1e-A fordon ska ha någon form av enklare ljudsignalanordning. Dessa mopeder får framföras på cykelbanor och det är väsentligt att förarna kan varna andra trafikanter vid omkörning. Vi ställer i dag krav på att cyklar ska ha en ringklocka och L1e-A mopeder, som är utformade som en cyklar, borde därför också ha ett

sådant krav. Även om det kan ses som ett handelshinder innebär kravet ingen större kostnad för fordonsägaren och därför är åtgärden proportionerlig.

Alternativ C skiljer sig inte mer än alternativ A än att ljudsignalanordning ska vara typgodkänd. Byts ljudsignalutrustning ut på en moped så finns det utrustning som fungerar tillfredsställande även om de inte är typgodkända. Det blir också onödigt komplicerat att ange vilka mopeder som omfattas av kraven på typgodkänd ljudanordning.

Alternativ C innehåller mer en förklaring på hur identifieringsmärknings på en moped är uppbyggd och tillför inget användbart i sak då märkningen som fanns från början fortsatt ska finnas kvar. Att tillföra installationskrav på en bränsletank i enlighet med EU-rättsakter kommer heller inte å ett problem med en läckande gastank då kraven endast gäller för bränsletank med flytande bränsle. Kraven för elektriska installationer i EU-rättsakterna är mer anpassade för nykonstruktion och ger heller inget mervärde.

Vi har kommit fram till att alternativ A bäst ger fordonsägaren det stöd de behöver i samband med utbyte av viss utrustning samtidigt som Polisen i sin kontrollverksamhet får en enklare och tydligare reglering med tillräckliga verktyg att vidta åtgärder för fordon med betydande brister.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rättslig reglering och annan internationell reglering, förutom vad gäller ringklockan på L1e-A fordon (se punkt 6).

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på funktionsmålet tillgänglighet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Något enklare för besiktningsföretagen med tydligare regler.		+ / -	
Medborgare	Något enklare för fordonsägare att förstå vilka funktionskrav som är viktiga för en moped.			
Staten m.fl.	Något enklare för Polisen att vidta åtgärder med tydliga och enkla regler.			
Externa effekter	-			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.

BILAGA I

Konsekvensutredning av krav avseende kopplingsanordning

Transportstyrelsens förslag:

Regleringen innehåller några grundläggande krav som gäller vid montering av en kopplingsanordning på en moped.

Kraven utgår ifrån att anordningen ska hålla och fungera för det släp som ska dras. Krav för släpvagnskontakt flyttas också från avsnittet om el och elektronik till kopplingsanordningar för att få en tydligare reglering.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Dagens mopedföreskrifter innehåller krav på kopplingsanordning som hänvisar till upphävd EU-rättsakt när det gäller anordningens utformning och installation. Kraven är mer lämpade för tillverkare och är därför onödigt detaljerade och svåra att hitta för de som använder mopedföreskrifterna. Kraven för släpvagnskontakt finns i kapitlet med krav för el och elektronik vilket är svårt att hitta.

2. Vad ska uppnås?

Vi behöver förenkla regelverket och göra en tydlig och funktionell reglering för de som vill eftermontera kopplingsanordning. Våra krav bör innehålla det som minst behövs för att tillåta sådan installation.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi fortsatt ett regelverk som är svårt att läsa sig till och hitta för de som ska använda kraven med hänvisning till upphävda EU-rättsakter. Det kommer dessutom fortsatt vara svårt att hitta kraven om släpvagnskontakter som i dag ligger i avsnittet om el och elektronik.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det finns redan reglering på området. Det finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ A

Alternativ A innehåller ett mindre antal generella och funktionella krav som innebär att en kopplingsanordning ska vara anpassad för det släp som mopeden ska dra.

Alternativ B

Alternativ B innebär att gällande detaljerade krav kompletteras med krav från den nya EU förordningen på området.

Krav för släpvagnskontakt flyttas från kapitlet om el och elektronik till kapitlet med kopplingsanordningar oavsett alternativ A eller B för att få en mer logisk reglering.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör främst fordonsägare som avser att montera en kopplingsanordning på en moped för att dra en släpvagn till mopeden.

Förslaget berör även Polisen då dessa genomför kontroll av fordon i trafik.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1. Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Företag som berörs av regleringsförslaget är de som tillverkar kopplingsanordningar för mopeder då de får en tydligare reglering. Det är dock ovanligt att mopeder drar släpfordon så marknaden bedöms som liten. Besiktningsföretagen bedöms inte påverkas av förslaget då det inte finns besiktning av mopeder när kopplingsanordning ska monteras.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte alls medborgare i allmänhet. Det är ganska ovanligt med kopplingsanordningar på en moped men för de fordonsägare som avser att installera en sådan anordning blir det tydligt vad som gäller.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte Polismyndighetens arbete i någon större omfattning men de får ändå ett visst stöd att vidta åtgärder för en moped där kopplingsanordningen är mycket bristfällig.

Vi bedömer att föreslagen reglering inte får effekter för staten, regioner eller landsting och kommuner i övrigt.

5.4. Externa effekter

Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Alternativ A gör det möjligt att anpassa den kopplingsanordning som fordonsägaren avser att använda i relation till det släp som ska dras med en stor flexibilitet men även med ett visst ansvar. Alternativ A medför förvisso en risk att fordonsägaren väljer en för dålig kopplingsanordning men vi har inga signaler på att detta skulle vara ett problem.

Alternativ B begränsar valet av kopplingsanordning om sådan anordning ska uppfylla krav enligt en angiven EU-rättsakt eller vara typgodkänd enligt en sådan rättsakt. Detta begränsar också möjligheten att dra mindre och enklare släp som passar för en moped. Det finns begränsat med kopplingsanordningar för tvåhjuliga mopeder som är framtagna mot kraven i EU-rättsakterna.

Vi bedömer att alternativ A är det alternativ som är mest flexibelt men ändå ger fordonsägaren ett visst stöd i val av kopplingsanordning. Alternativ A är vårt föreslagna regleringsalternativ.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndiganden för föreslagen reglering grundar sig på 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med EU-rätten och annan internationell reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ikraftträdandet bör även sammanfalla med ikraftträdandet av föreskrifterna om nationellt godkännande av nya mopeder.

Några särskilda informationsinsatser bedöms inte vara aktuella. Regleringsförslaget har utvecklats i samarbete med berörda aktörer inom Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på funktionsmålet inom tillgänglighet eftersom det blir lite lättare att montera på en släpvagn.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms ha en mycket begränsad påverkan på hänsynsmålen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-			
Medborgare	Något enklare för fordonsägare att välja lämplig kopplingsanordning.			
Staten m.fl.	Något enklare för Polisen att vidta åtgärder med tydliga och enkla regler.			
Externa effekter	-			
Totalt				

E. Samråd

Vi har under arbetets gång haft samråd med Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten för att få till en enklare och mer funktionell reglering.