

Konsekvensutredning av föreskrifter om godkännande av mopeder

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nya föreskrifter för godkännande av mopeder vid registreringsbesiktning och mopedbesiktning.

Förslaget innebär att Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:24) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder ska upphävas och föreskrifter med tekniska användarkrav för mopeder som har tagits i bruk (begagnade fordon) tas fram. De utreds i ett separat föreskriftsarbete (TSF 2018-87).

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Mopeder kan godkännas antingen genom EU-typgodkännande eller nationellt genom registreringsbesiktning eller mopedbesiktning. Kraven för mopeder som ska godkännas nationellt finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:24) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder (mopedföreskrifterna). Eftersom 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 regler som gäller både nya mopeder som ska godkännas nationellt och mopeder och släp till mopeder under deras livslängd som begagnade fordon. Det är olika grupper som använder kraven för en ny moped (mopedtillverkare och besiktningsorgan) och kraven för en moped som tagits i bruk (fordonsägare och de som gör efterkontroller på fordon). Den kravnivå som behövs vid tillverkningen av en ny moped är inte alltid nödvändig för användarna och de som gör efterkontroller på fordon. Den kan till och med leda till svårtolkade regler som inte efterlevs.

Enligt mopedföreskrifterna ska en ny moped som godkänns genom mopedbesiktning eller registreringsbesiktning uppfylla de tekniska krav som ställs för att få ett sådant fordon typgodkänt enligt ramdirektiv 2002/24/EG¹,

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typhodkännande av två- och trehjuliga motorfordon.

dess särddirektiv och ECE-reglementen. Ramdirektivet har dock ersatts av en ny ramförordning, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två och trehjulinga fordon och fyrhjulingar (ramförordningen).

Ramdirektivet och särddirektiven upphörde att gälla den 1 januari 2016. De går fortfarande att använda vid godkännande av nya mopeder i Sverige, men kraven skiljer sig lite från de krav som ska uppfyllas vid ett EU-typgodkännande. De tekniska användarkraven, d.v.s. de krav som gäller när en moped har tagits i bruk, kommer att baseras på den nya ramförordningen och dess kompletterande förordningar. Det kan i sin tur innebära att en moped som godkänns i enlighet med de nu gällande mopedföreskrifterna inte kommer att uppfylla de tekniska användarkraven när mopeden börjar användas.

Under våren 2017 uteslöts moped av kategori L1e-A (motoriserade cyklar) från mopedföreskrifterna på grund av ett handelshinder. Det finns alltså inga nationella krav för dessa fordon i dag. Det här var en temporär lösning i väntan på att mopedföreskrifterna skulle ses över.

2. Vad ska uppnås?

Målet är en tydlig reglering som ger en tillräcklig skyddsnivå när det gäller trafiksäkerhet, miljö och hälsa för mopeder som godkänns genom registreringsbesiktning eller mopedbesiktning. Vi vill även ha en reglering som inte kombinerar krav för nya mopeder och mopeder som tagits i bruk. Regleringen blir därigenom tydligare eftersom föreskrifterna om godkännande av mopeder vid registreringsbesiktning och mopedbesiktning kan anpassas till tillverkare och besiktningsorgan. Föreskrifterna för mopeder som har tagits i bruk kan då anpassas för mopedägare och de som ska göra efterkontroller för upprätthållande av säkerheten vad gäller trafik och miljö.

Mopeder är en volymprodukt och EU-typgodkännandet är den kontrollform som tillverkare främst använder. Användandet av nationella godkännanden är mycket liten² men eftersom vi har nationella godkännandeformer för mopeder behövs en reglering på området. Det kan vara ett bra alternativ för mopedtillverkare att, i ett uppstartsskede, använda sig av nationellt godkännande istället för ett EU-typgodkännande. Det är då bra om kraven vid det nationella godkännandet liknar EU kraven för när tillverkaren senare vill ta ut ett EU-typgodkännande. Eftersom det är ett godkännande som används för enstaka fordon är det lämpligt att vissa krav anpassas till en låg tillverkningsvolym.

² Mindre än två per år (Transportstyrelsen)

Vi vill även att moped av kategori L1e-A (motoriserade cyklar) återinförs i mopedregleringen.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1. Effekter om ingenting görs

Om ingenting görs har vi en otydlig reglering som innehåller krav baserade på upphävda EU-direktiv och som eventuellt innehåller krav som är högre ställda än vad EU kräver vid typgodkännandet.

3.2. Alternativ som inte innebär reglering

Det framgår av fordonsförordningen (2009:211) att det finns nationella godkännandeformer för mopeder. Godkännandeformerna är registreringsbesiktning och mopedbesiktning. Det här innebär att vi behöver ha kompletterade regler som möjliggör de nationella godkännandeformerna. Det saknas därför alternativ som inte innebär reglering.

3.3. Regleringsalternativ

Alternativ A: Införa krav för godkännande av mopeder nationellt genom att hänvisa till EU-reglementet

Alternativ A innebär att en ny moped som godkänns nationellt i princip ska uppfylla de tekniska krav som ställs för att få ett sådant fordon typgodkänt enligt ramförordningen och dess kompletterande förordningar. Föreskrifterna kommer därför i huvudsak att hänvisa till innehållet i dessa förordningar med några undantag. Det finns krav som är direkt anpassade för volymtillverkning och som vi föreslår ska utgå. Det handlar om uthållighetsprovning, system för omborddiagnostik och informationssystem för reparation och underhåll. Undantagen innebär att ett visst krav i förordningarna inte behöver uppfyllas för godkännande av en enstaka moped, eller att ett alternativt krav i stället kan uppfyllas.

Vi inför ett slutdatum för möjligheten att uppfylla kraven i det upphävda ramdirektivet vid godkännande av mopeder nationellt. Slutdatumet är satt till den 1 januari 2021 för att ge en rimlig övergångstid.

I alternativ A tar vi även bort släpvagn och sidvagn från föreskrifterna. Det saknas kontrollform för dessa fordon och de kan hanteras genom krav på fordon som har tagits i bruk.

Vi vill även att mopeder av kategori L1e-A återinförs i mopedregleringen vid godkännande av mopeder nationellt.

Alternativ A liknar i stort den mopedreglering vi har för tillfället men vi lyfter ut de tekniska kraven för mopeder som har tagits i bruk.

Alternativ B: Ta fram nationella krav

Alternativ B innebär att vi föreskriver uttryckligen om vilka tekniska krav som krävs för att godkänna en moped. Vi formulerar egna bestämmelser med krav och använder oss då av de delar av typgodkännandekraven som vi tycker är relevanta och nödvändiga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det här alternativet kan innebära att vi får en lägre kravnivå vid dessa godkännandeformer än vad som gäller för typgodkännande. EU förutsätter att de fordon som godkänns vid en nationellt godkännande form har en likvärdig skyddsnivå som vid typgodkännandet.

Alternativ A är vårt regleringsförslag.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör tillverkare av mopeder som använder sig av registreringsbesiktning och mopedbesiktning för mopeder.

Regleringen berör även besiktningsorgan som ska genomföra förrättningarna. Det handlar om cirka 1-2 förrättningar per år.

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.

Regleringsalternativ A innebär att tillverkare av mopeder som vill använda sig av ett nationellt godkännande påverkas av regleringen på så sätt att de måste uppfylla kraven i ramförordningen istället för det upphävda ramdirektivet. Vi bedömer att regleringen inte får effekter av betydelse eftersom förslaget, med de tillagda undantagen, inte skiljer sig särskilt mycket jämfört med gällande reglering. De här godkännandeformerna, registreringsbesiktning och mopedbesiktning av nya mopeder, är mycket ovanliga då tillverkarna normalt sätt tar ut EU-typgodkännande.

5.2. Medborgare

Regleringsförslaget påverkar inte medborgare.

5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

Regleringsförslaget påverkar inte staten, regioner eller landsting och kommuner.

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?

Vi tror att det kan finnas en nytta i att ha kvar en fungerande kontrollform för små mopedtillverkare. Det kan vara ett bra alternativ för tillverkare att i ett uppstartsskede kunna ta ut ett nationellt godkännande. Till skillnad mot typgodkännandet ger regleringen en möjlighet till undantag från vissa krav.

Att ta fram nationella kravnivåer, enligt alternativ B är en komplicerad process. Eftersom efterfrågan för nationellt godkännande för mopeder är mycket liten är det inte rimligt att Sverige utvecklar nationella krav för den här kontrollformen. Vi anser att alternativ A som ger en möjlighet till dispenshantering är ett mer rimligt alternativ.

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.

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 mopeder som tagits i bruk och släpvagnar till dessa.

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 inte ha någon påverkan på hänsynsmålet.

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	Företag får ett modernare regelverk att uppfylla kraven mot när de vill godkänna en moped nationellt.			
Medborgare				
Staten m.fl.				
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.