

Samtliga områden dokumenteras innan frågan kan behandlas i AGKB, behåll nuvarande layout.

Dokument döps beskrivande, frågenummering tilldelas när frågan publiceras.
Ifyllt underlag skickas till sekreterare för AGKB som återkopplar.

Skapad datum	Fråga	Ansvarig/Org	Kommentar	Prel. Slutdatum
2020.06.15	Ökning av trafiksäkerhet gällande mopedbilar	Fordonsbesiktningsbranschen	Ref: AGKB 01-09	

1. Vad är problemet (bakgrund)

Beskriv vilket problem som är i behov av en lösning och varför.

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Förslag på inriktning eller färdigt förslag på ovan beskrivet problem.

3. Finns det alternativa lösningar

Kan det finnas alternativa lösningar som helt eller delvis täcker behovet

4. Vilken/vilka lagar, förordningar, föreskrifter påverkar/beaktas

Ange det regelverk som berörs direkt eller indirekt och i vilken omfattning.

Primärt svenskt regelverk men även annan reglering bör anges i de fall de har en påverkan.

5. Vilken samhällsnytta har förslaget, konsekvenser för berörda parter

Vilka konsekvenser innebär har förslaget inkl. alternativa förslag för samtliga berörda parter. Bör minst omfatta fordonsägare samt övriga samhällsfunktioner som kan beröras.

6. Underlag/utredning etc

Ange om det finns tekniskt underlag, rapporter etc. som åberopas som stöd för förslaget.

Publikt material kan hänvisas till, ej publikt bör presenteras på AGKB-möte i samband med första behandling av frågan.

Ange även om behov av ytterligare utredning, faktaunderlag eller liknande som kan tillföra till område som inte är helt säkerställt.

1. Vad är problemet (bakgrund)

Mopedbilarna har ökat i väsentlig takt, medan säkerhets- och miljökrav har släpat efter. Fordonen körs på samma platser som både lätta och tunga fordon och har en väsentligt lägre krocksäkerhet. Det är extra angeläget att förbättra situationen då det i huvudsak är ungdomar som framför dessa fordon. Trafikverket har i sin nyligen utgivna presentation om gemensam inriktning (Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2020) visat att antalet mopedbilar har haft en kraftig ökning i Sverige under de senaste åren. Då trafikverket som grundläggande mål arbetar mot Nollvisionen ter sig denna fråga högst aktuell.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot):

Frågan togs upp på möte 3, ordförande biföll att frågeställningen skulle fortsätta att utredas och presenteras åter till Besiktningskommittén.

Inga argument framkom mot frågeställningen under möte 3.

Slutbedömning

2. Vad anser man ska förändras/utvecklas

Fordonsbesiktningsbranschen anser att mopedbilar bör omfattas av periodisk kontrollbesiktning. Mopedbilar är både i sin konstruktion och sitt användningsätt i högre grad jämförbar med bilar än de tvåhjuliga fordon som historiskt betecknats som Mopeder

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

På möte 3 föreslogs att kontakt med Niklas Kristoffersson på MCRF skulle tas. Det visade sig att MCRF inte alls hanterar mopedbilar i sin organisation och därför valde att inte tillföra något i frågan.

Slutbedömning

3. Finns det alternativa lösningar

Om ingenting görs så är effekten att det saknas någon förebyggande kontroll av dessa fordons status i fråga om försämrade egenskaper på grund av åldrande, förslitning och skador. En risk föreligger idag för att dessa på grund av utmattningsskador eller andra förslitningar utgör en uppenbar olycksfaktor på grund av försämrade säkerhetsprestanda, eller om systembortfall/haveri uppstår i trafik.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

4. Vilken/vilka lagar, förordningar, föreskrifter påverkar/beaktas

Förslaget kommer att påverka Fordonsförordning (2009:211), TSFS 2017:53, TSVFS 1992:52 samt att kontrollbesiktningsföreskrift för Moped behöver skapas.

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

5. Vilken samhällsnytta har förslaget, konsekvenser för berörda parter

Idag trafikeras våra vägar av mopedbilar som i övergripande fall är av veka konstruktioner, fordonen används flitigt av sina unga chaufförer men kontrolleras aldrig vad gäller trafiksäkerheten. Detta är fordon som tar plats på våra vägar på ett helt annorlunda sätt än de tvåhjuliga mopederna och bidrar många gånger till oönskade trafiksituationer med bland annat kraftiga inbromsningar för att skyltar för långsamtgående fordon inte är tydligt placerade eller befintliga. Inte heller sker kontroller av mopedbilens bromsförmåga vilket naturligtvis vore önskvärt så att dessa fordon kan stanna på ett säkert sätt inför situationer som kräver det, exempelvis ett övergångsställe. Ingen kontroll sker heller av fordonens belysning. En mopedbil är i mörker lika bländande som en bil om strålkastarinställningen är fel. Mopedbilen får trafikera våra vägar även i halt väglag utan att någon periodisk kontroll sker över däckens mönsterdjup eller skador.

Sammanfattningsvis är mopedbilen ett fordon som trafikerar våra vägar mitt i annan tyngre trafik och bland oskyddade trafikanter utan att någon myndighetsstyrd kontroll sker periodiskt.

Konsekvenser av att periodisk kontrollbesiktning skulle åläggas mopedbilar:

- Säkrare fordon på Sveriges vägar
- Något dyrare ägande av fordonet (besiktningkostnad)
- Myndigheter och lagstiftare behöver arbeta fram regelverk
- Utbildningskostnader av besiktningstekniker vad gäller nytt regelverk
- Större trygghet för nya ägare till begagnade mopedbilar (om de är besiktigade)
- Ökad kostnad/resursbehov för myndighet (TS). Register samt annan hantering, (borde inrymmas i registeravgift)
- Kostnader för bred informationsinsats till berörda (ägare, handlare med flera) för att undvika eventuella körförbud

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

6. Underlag/utredning etc

6. Underlag/utredning etc

Behovsanteckningar AGKB-möte nr. (Bifall eller argument mot)

Slutbedömning

Beslutsanteckningar (reservationer)