

Transportstyrelsen  
Väg- och Järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

## Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:XX) om godkännande av motorcyklar och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2020:YY) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa

Trafikverket har erbjudits att komma med synpunkter på förslag till nya föreskrifter för motorcyklar enligt ovan samt på relaterade dokument till dessa.

Trafikverket välkomnar framtagandet av dessa föreskrifter och ambitionen att göra reglerna enklare att förstå och följa. Trafikverkets stödjer Transportstyrelsens förslag men med synpunkter och medskick enligt nedan.

## Föreskrifter om godkännande av motorcyklar

### 1 kapitlet Inledande bestämmelser

#### 13 § Ljudnivå

Enligt föreskriftsförslaget föreslås alternativa krav för att mäta ljudnivåer och man föreslår att *”provbanan ska då i stället utgöras av slät asfalt eller betong med en sträckning tillräcklig lång för att kunna genomföra de prov som anges”*.

Trafikverket menar att det är viktigt att säkerställa att provbanan inte består av porös/dränerande asfalt som ofta medför lägre ljudnivåer. Vi föreslår därför ett förtydligande om vad som är en lämplig asfalt för att genomföra provningen på. Detta anges lämpligen i form av ett allmänt råd kopplat till paragrafen. Kanske kan begrepp som ”tät asfalt” användas?

Ovanstående synpunkt är aktuell för föreskriften som helhet och berör även relevanta paragrafer i föreskriften om mc tagna i bruk.

#### 14 § Låsningfria bromsar (ABS)

I föreskriftsförslaget undantas motorcyklar från EU krav på låsningfria bromsar (ABS) med hänvisning till att det, enligt konsekvensutredningen, är för dyrt för de mindre företag som tillverkar dessa att bära sådana utvecklingskostnader.

Då ABS över tid har en erkänt god effekt på trafiksäkerheten, samt att kraven ställs på föreskriftsförslaget för mc som tagits i bruk, saknar vi i konsekvensutredningen helt bedömningar och överväganden om förslagets påverkan på trafiksäkerheten för nya mc. I konsekvensutredningen har enbart ekonomiska överväganden gjorts.

Trafikverket menar att kravet på ABS bör ställas även på motorcyklar som godkänns nationellt. Att inte ställa krav på låsningfria bromsar är att gå för långt, bättre då att erbjuda möjlighet till dispens från kravet. Tillverkaren ställs då inför ett mer aktivt och medvetet val. I de fall undantag(dispens) ges bör detta framgå av intyg/märkning av fordon.

#### **4 Kapitlet Amatörbyggda och ombyggda fordon**

##### **8 § Ljudnivåer - förbifartsprov**

Föreskriftsförslaget anger att motorcykeln får avge en högsta ljudnivå på 85 dB(A).

Trafikverket menar att det är såväl ologiskt som olämpligt att tillåta en så hög nivå när kommersiellt tillverkade mc klarar 75-80 dB(A). Det framgår inte heller tydligt av konsekvensutredningen vilka effekter man ser av detta förslag.

##### **9 § Ljudnivå – stationär mätning**

Föreskriftsförslaget anger att en ombyggd mc vid stationär mätning får avge ljudnivåer som är 4 dB (A) högre än det värde för stationär mätning som framgår av tillverkarskylten.

Trafikverket ställer sig frågande till varför man vill tillåta en ljudnivå som är 4 dB(A) högre än det värde som framgår av tillverkarskylten? Vi saknar bedömning och argument för detta.

##### **10 § Ljudnivå – stationär mätning av 1990 års modell eller tidigare.**

Trafikverket saknar krav på vad som gäller för årsmodeller registrerade mellan åren 1991-2003. Saknades möjlighet till krav på stationär mätning för dessa mc?

## Föreskrifter för motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa

### Kapitel 3 Miljö och framdrivningsprestanda

#### 6 § Ljudnivåer Förbifartsprov

Tabell 3 saknar ljudkraven för tvåhjulig motorcykel med cylindervolym av högst 80 cm<sup>3</sup>.

Tabell 3 saknar ljudkraven för årsmodeller 1991-2003 (som är cirka 4-5 dB(A) strängare) som redovisas i konsekvensutredningen Bilaga B, sidan 33, faktarutan "Gränsvärde vid förbifartsprov är 77-82 dB(A) från 1991 till 16 juni 2003".

#### Angående provbana

Trafikverket menar att det är viktigt att säkerställa att provbanan inte består av porös/dränerande asfalt som ofta medför lägre ljudnivåer. Vi föreslår därför ett förtydligande om vad som är en lämplig asfalt för att genomföra provningen på. Detta anges lämpligen i form av ett allmänt råd kopplat till paragrafen. Kanske kan begrepp som "tät asfalt" användas? Denna synpunkt är aktuell för föreskriften som helhet och berör även motsvarande paragrafer i föreskriften om godkännande av nya mc.

#### 7 § Ljudnivå Stationär mätning

##### Angående tillåten ljudnivå

I föreskriftsförslaget anges att ljudnivån inte får vara mer än 5 dB(A) högre än det värde som anges på tillverkarskylten. Trafikverket menar att 5 dB(A) är en orimligt hög avvikelse som föranleder behov av ändring i kontrollbesiktningskraven enligt föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) om kontrollbesiktning.

##### Angående bilaga 1

I bilaga 1 anges följande: "Har motorcykeln två eller flera likvärdiga avgasrör, och är avståndet inbördes mellan mynningarna för dessa < 0,3 meter, ska mätning endast göras mot den mynning som är längst ut åt sidan räknat från motorcykelns mitt eller som är högst belägen."

Högra bilden i figur 1 visar dock felaktiga tecknet  $\geq$  som bör ersättas med tecknet  $<$ .

I bilagan anges också att "Är avståndet inbördes mellan mynningarna  $> 0,3$  meter ska mätning göras vid varje mynning." Trafikverket önskar att tecknet  $>$  ersätts med tecknet  $\geq$  i denna mening så att det överensstämmer med vänstra bilden i figur 1.

#### Synpunkter på konsekvensutredning - bilaga B (ljudnivåer)

"Regleringsförslaget bedöms inte medföra några externa effekter av betydelse."

**Synpunkt:** För Sverige totalt sett, ja, men lokalt kan godkända motorcyklar med 5 dB högre ljudnivå än ECE reglemente orsaka betydande bullerstörningar.

"De nya reglerna bedöms inte medföra några ökade bullerproblem om man väger in för och nackdelar."

**Synpunkt:** Jämfört med föregående metoder, ja, men jämfört med MC i originalutförande ökar bullerproblemen markant i och med att 5 dB högre tillåts.

## Övriga synpunkter

- **Kontroll av avgasgränsvärden**

*”Motorcyklar som tas i bruk mellan den 1 januari 2017–31 december 2020 ska när de är nya ha avgasreningsutrustning som uppfyller gränsvärden enligt Euro 4 om de tas i bruk med stöd av ett EU-typgodkännande. De som tas i bruk den 1 januari 2020 och framåt ska när de är nya ha avgasreningsutrustning som uppfyller gränsvärden enligt Euro 5.”*

Här ställs krav på avgasreningsutrustning som uppfyller gränsvärden enligt Euro 4 och senare Euro 5. Det kan finnas skäl att utveckla kontrollsyste- met för MC att säkerställa att emissionskraven efterlevs i praktiken, t.ex. genom att inkludera MC i ramen för hållbarhetsprovnin- gen som görs för andra fordon.

- **Låsningsfria bromsar (ABS)** har en mycket stor effekt på trafiksäkerheten. Trots det saknas idag harmoniserade EU krav på lätta motorcyklar. ABS är viktigt även på lätta mc som ofta är en instegsmotorcykel för yngre mer oerfarna förare. Krav på ABS bör därför införas på samtliga tvåhjuliga motorcyklar. Transportstyrelsen föreslås lyfta frågan i det internationella förhandlingsarbetet för att få till stånd en förändring i ramförordningen. Underlag för detta finns bl.a. i den gemensamma mc- och mopedstrategin från år 2016. Trafikverket bistår gärna med ytterligare underlag för att initiera en internationell kravutveckling på området.

- **Harmoniserade EU-krav på överrullningsskydd** (störtbåge) bör även det finnas på fler typer av fyrhjulingar. Idag ställs kravet enbart på side-by-side och fyrhjulingar med kaross. Transportstyrelsen föreslås lyfta frågan i det internationella förhandlingsarbetet för att få till stånd en förändring i ramförordningen. Underlag för detta finns bl.a. i den gemensamma inriktningen för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2020. Trafikverket bistår gärna med ytterligare underlag för att initiera en internationell kravutveckling på området. Innan internationella krav finns på plats bör det vara lämpligt att införa möjlighet och vägledning för eftermontering av störtbåge på frivillig väg.

Beslut i detta ärende har fattats av Marie Hagberg, Chef för avdelningen Transportkvalitet inom Verksamhetsområdet Planering, Trafikverket.

Föredragande har varit Jörgen Persson, PLkvtvs. Samråd har även skett med Yvonne Wärnfeldt PLkvtvs, Lars Dahlbom, PLkvh, Hung Nguyen PLkvh Helen Lindblom, Plkvm.



Marie Hagberg

Chef för avdelningen Transportkvalitet