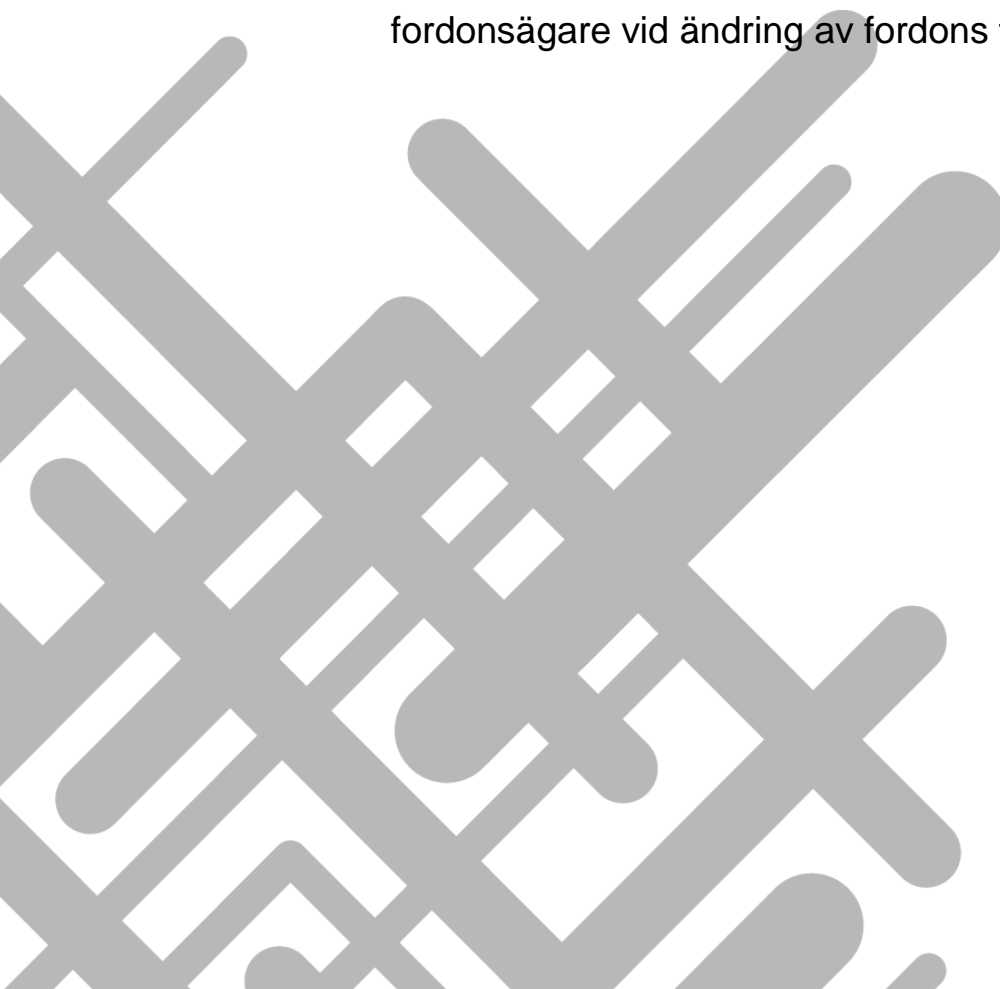


Upprättad av  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Enheten för teknik och trafik  
Sektion fordonsteknik väg

**Framställan om ändring i lagen  
(2001:559) om vägtrafikdefinitioner,  
fordonsförordningen (2009:211) och  
förordningen (2001:650) om  
vägtrafikregister**

Ändring av totalviktsbegreppet för att underlätta för  
fordonsägare vid ändring av fordons totalvikt.



**Innehåll**

<b>FACKORDLISTA .....</b>	<b>4</b>
<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>9</b>
<b>FÖRFATTNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>11</b>
1.    Förslag till.....	11
lag om ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	11
2.    Förslag till.....	14
förordning om ändring i förordningen (2001:650) .....	14
om vägtrafikregister.....	14
3.    Förslag till.....	15
förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211) .....	15
<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>17</b>
1.1    Bakgrund.....	17
1.2    Varför vill fordonsägare ändra på totalvikten? .....	18
1.3    Problem och syfte med regleringen .....	22
<b>2 REGLERINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>25</b>
2.1    Ändra betydelsen av totalvikt i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner .....	25
2.2    Införa EU-begreppet största tekniska tillåtna vikt med last i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	26
2.2.1    Införa EU-begreppet <i>största tekniskt tillåtna vikt med last</i> i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	26
2.2.2    Införa EU-begreppet <i>största tekniskt tillåtna vikt med last</i> i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister .....	27
2.3    Ändra i fordonsförordningen (2009:211).....	29
2.3.1    Krav på registreringsbesiktning och vägtrafikskattelagen .....	29
2.4    Hur kommer de föreslagna regleringsändringarna att fungera i praktiken? .....	30
2.4.1    Kompletterande föreskriftsändringar .....	30
2.4.2    Hantering av nya fordon .....	32
2.4.3    Hantering av ibruktagna fordon .....	35
2.4.4    Fordonets tillverkarskylt.....	36
2.4.5    Lätta och tunga fordon vid ändring av totalvikten.....	37
2.4.6    För- och nackdelar med de föreslagna regleringsändringarna .....	38
2.4.7    Böter och överlastavgift.....	39
<b>3 FÖRSLAGETS KONSEKVENSER .....</b>	<b>40</b>
A. Allmänt.....	40
3.1    Vad ska uppnås? .....	40
3.2    Vilka är lösningsalternativen? .....	40

3.2.1	Effekter om ingenting görs .....	40
3.2.2	Alternativ som inte innebär reglering .....	40
3.2.3	Regleringsalternativ .....	41
3.2.4	Sammanfattning av regleringsalternativen .....	42
3.3	Vilka är berörda? .....	42
3.4	Vilka konsekvenser medför regleringsalternativet? .....	43
3.4.1	Företag .....	43
3.4.2	Medborgare .....	46
3.4.3	Staten .....	49
3.4.4	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning .....	50
3.4.5	Externa effekter .....	51
3.4.6	Körkortsdirektivet .....	51
3.5	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler? ....	52
3.6	Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .....	55
<b>B.</b>	<b>TRANSPORTPOLITISK MÅLUPPFYLLELSE .....</b>	<b>56</b>
3.7	Hur påverkar regleringen funktionsmålet? .....	56
3.8	Hur påverkar regleringen hänsynsmålet? .....	56
<b>C.</b>	<b>SAMMANSTÄLLNING AV KONSEKVENSER .....</b>	<b>57</b>
<b>D.</b>	<b>SAMRÅD .....</b>	<b>61</b>
<b>4</b>	<b>FÖRFATTNINGSKOMMENTAR .....</b>	<b>62</b>
4.1	2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner .....	62
4.2	Bilaga 1 förordning (2001:650) om vägtrafikregister .....	62
4.3	4 kap. 3 a § fordonsförordningen (2009:211) .....	62
4.4	4 kap. 20 a § fordonsförordningen (2009:211) .....	62
4.5	4 kap. 25 a § fordonsförordningen (2009:211) .....	63

## Fackordlista

B-behörighet	Körkortsbehörighet att få framföra: 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan bil. 2. trehjulig motorcykel 3. fyrehjulig motorcykel <sup>1</sup> .
BE-behörighet	Körkortsbehörighet att få framföra bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton. <sup>2</sup>
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan. <sup>3</sup>
CoC	Certificate of Conformity, det engelska begreppet som används för intyg om överensstämmelse. <sup>4</sup>
Faktisk vikt	Vikten i körklart skick plus vikten på tilläggsutrustningen som är monterad på det enskilda fordonet. <sup>5</sup>
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon. <sup>3</sup>

<sup>1</sup> 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488). Även andra fordon som terrängvagn, motorredskap klass I och traktor b får framföras med B-behörighet i enlighet med 2 kap. 2 och 3 §§ körkortslagen.

<sup>2</sup> 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

<sup>3</sup> 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (2007/46/EG) av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

<sup>5</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

Intyg om överensstämmelse	Det dokument som anges i bilaga IX och som utfärdats av tillverkaren, genom vilket denne intygar att ett fordon som tillhör den typ som har godkänts enligt direktiv 2007/46/EG överensstämmer med alla rättsakter vid tillverkningsstillfället. <sup>4</sup>
Lätt släpfordon	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kilogram.</li><li>2. Ett släpfordon med en totalvikt över 750 kilogram under förutsättning att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.<sup>3</sup></li></ol>
Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt. <sup>3</sup>
Nyttovikt	Skillnaden mellan den högsta tekniskt tillåtna lastvikten och vikten i körklart skick ökad med passagerarnas vikt och tilläggsutrustningens vikt. <sup>5</sup>
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och <ol style="list-style-type: none"><li>1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller</li><li>2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone<ol style="list-style-type: none"><li>a. fast monterade sittplatser,</li><li>b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,</li><li>c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och</li><li>d. bord.</li></ol></li></ol>

	Personbilar delas in i klass I och klass II. <sup>3</sup>
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon. <sup>3</sup>
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller motorredskap. <sup>3</sup>
Största tekniskt tillåtna vikt med last	Den maximala vikten för ett fordon baserat på dess konstruktionsegenskaper och konstruktionsprestanda; den tekniskt tillåtna lastvikten för en släpvagn eller en påhängsvagn inkluderar den statiska vikt som överförs till dragfordonet när de är kopplade. <sup>5</sup>
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten samt föraren. <sup>3</sup> Vikten motsvarar uppgiften faktisk vikt i CoC.
Tjänstevikt för en motorcykel eller en moped	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick utan sidvagn, med verktyg som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten. <sup>3</sup>

Tjänstevikt för ett släpfordon, ett terrängsläp eller en sidvagn

Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt, skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet.<sup>3</sup>

Tjänstevikt för ett terrängmotorfordon

Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet samt bränsle, smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.<sup>3</sup>

Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn.

Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.<sup>3</sup>

Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn

Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.<sup>3</sup>

Typgodkännandeintyg

Handling genom vilken godkännandemyndigheten officiellt intygar att en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet är godkänd.<sup>4</sup>

Utökad B-behörighet

Om körkortsinnehavaren har godkänts i ett särskilt körprov ger behörigheten B även rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kilogram och i kombination med dragfordonets totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton (utökad behörighet B).<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> 2 kap. 7 a § körkortslagen (1998:488)

Vikt i körklart skick

a) för motorfordon:

vikten på fordonet med bränsletankarna (en eller flera) fyllda till minst 90 %, inklusive förarens vikt, liksom vikten hos bränsle och vätskor, monterat med standardutrustning i enlighet med tillverkarens specifikationer och, när dessa är monterade, vikten på karosseri, hytt, koppling och reservhjul (ett eller flera) samt verktyg.

b) för släpvagn:

vikten på fordonet inklusive bränsle och vätskor, monterat med standardutrustning i enlighet med tillverkarens specifikationer och, när dessa är monterade, vikten på karosseri, ytterligare kopplingar, reservhjul (ett eller flera) och verktyg.<sup>5</sup>



## Sammanfattning

Fordons *totalvikt* registerförs i dag i vägtrafikregistret. Av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår det att totalvikten för en bil är summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är *inrättat för*. Lydelsen *inrättat för* har tolkats som att vikten utgår från fordonets konstruktionsmässigt maximala vikt inklusive högsta lastförmåga.

Även om totalviktsbegreppet inte är identiskt med begrepp enligt EU-lagstiftningen, har begreppet *största tekniskt tillåtna vikt med last*,<sup>7</sup> som fastställs för fordon med EU-helfordonstypgodkännande, ansetts motsvara den svenska definitionen av totalvikt.

Med dagens tolkning av totalvikt måste fordonsägare göra en ändring av fordonets tekniska konstruktion, det vill säga förbättra eller försämra konstruktionen, för att kunna ändra totalvikten. Totalvikten kan då ändras, eftersom den ändrade konstruktionen inte längre medger samma maximala vikt. Med en teknisk konstruktion menas fordonets tekniska uppbyggnad, till exempel axlar, bromsar och chassi. Men ändringar är ofta tidskrävande och kostsamma för fordonsägaren och leder i många fall varken till ökad trafiksäkerhet eller förbättrad miljö.

Fordonsägare genomför ändå relativt ofta dessa ändringar av flera olika anledningar. Fordonstillverkare tillhandahåller också fordon som är hållfasthetsmässigt ”överdimensionerade” men när de registreras in fastställs en lägre totalvikt än vad som skulle vara möjligt om man ser rent till den tekniska konstruktionen. Olika organisationer, privatpersoner och trafikutskottet har under åren ifrågasatt om den här tekniska ändringen är nödvändig vid en höjning eller sänkning av totalvikten på ett fordon.

Körkortsbeförigheter och fordonsskatt är kopplade till totalvikten. Det medför ibland att det från fordonsägarens och transportföretagens sida finns ett intresse av att ändra på totalvikten. Det är framför allt ägare till släpvagnar – och då främst lätta släpvagnar som dras av personbilar, husvagnar och hästsläp – samt husbilar och bussar som vill ändra på sina fordons totalvikt. Många fordonsägare och transportföretag har inte behov av fordonens maximala konstruktiva vikt och hela den konstruktiva lastförmågan. Fordonsägare vill kunna öka eller minska totalvikten för att ändra sitt fordon lastförmåga, kunna köra ett fordon på en viss

---

<sup>7</sup> Denna definition har sitt ursprung från en av översättningarna av begreppet ”Maximum permissible laden mass” som kommer från EU:s lagstiftning. Det finns många olika översättningar av detta begrepp, se punkt 2.9 i denna framställan.

körkortsbekvärlighet eller inte behöva betala skatt för en lastvikt de inte utnyttjar.

Transportstyrelsen har utrett frågan och föreslår att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ändras så att totalvikten kopplas till den lastförmåga man avser att använda. På så vis blir det inte nödvändigt att ändra fordonets tekniska konstruktion för att få en för användaren bättre anpassad totalvikt. Förslaget, som ska ses som en regelförenkling, omfattar en ändring av totalviktsbegreppets betydelse i lagen om vägtrafikdefinitioner. Vi föreslår även att EU-begreppet *största tekniskt tillåtna vikt med last* förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner. Dels för att det är en obligatorisk viktuppgift i registreringsbeviset<sup>8</sup>, dels för att det är bra om den finns definierad i nationell lagstiftning.

Vi föreslår vidare att två nya paragrafer, 4 kap. 20 a § och 25 a § förs in i fordonsförordningen (2009:211) samt att 4 kap. 3 § i fordonsförordningen ändras för att säkerställa att fordon registreringsbesiktas i samband med en totalviktsändring även om fordonet inte har genomgått en teknisk ändring.

De föreslagna lag- och förordningsändringarna är även avsedda att kompletteras med ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret, med en registerföring av *största tekniskt tillåtna vikt med last* samt med allmänna råd kring fastställande av totalvikt för att säkerställa att totalvikten inte blir orimligt låg. Vi föreslår även att det nya viktbegreppet *största tekniskt tillåtna vikt med last* förs in i förordning (2001:650) om vägtrafikregister för att tydliggöra att det skiljer sig från totalviktsbegreppet.

Den föreslagna lagändringen blir på detta sätt bättre anpassad till gällande EU-rätt, samtidigt som fordonsägare och transportföretag får en mer funktionell reglering.

---

<sup>8</sup> Direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon innehåller bland annat obligatoriska uppgifter på registreringsbeviset. En av de obligatoriska uppgifterna är *högsta tekniskt tillåtna totalvikt, utom för motorcyklar* och i den engelska versionen heter uppgiften *maximum technically permissible laden mass, except for motorcycles*. Det är samma uppgift som största tekniskt tillåtna vikt med last, bara olika översättningar i EU-lagstiftningen.

## Författningsförslag

### 1. Förslag till lag om ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Regeringen föreskriver i fråga om lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner att 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

2 §

<b>Beteckning</b>	<b>Betydelse</b>
Snöskoter	En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.
Terränghjulning	En annan terrängskoter än en snöskoter.
Tjänstevikt för ett terrängmotorfordon	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet, samt bränsle, smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.
Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.

Traktor

Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Traktorer delas in i traktor a och traktor b.

---

*Föreslagen lydelse*

2 §

**Beteckning**

**Betydelse**

---

Snöskoter

En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.

*Största tekniskt tillåtna vikt med last*

*Den maximala vikten för ett fordon baserat på dess konstruktions-egenskaper och konstruktionsprestanda; den tekniskt tillåtna lastvikten för en släpvagn eller en påhängsvagn inkluderar den statiska vikt som överförs till dragfordonet när de är kopplade.*

Terränghjulning

En annan terrängskoter än en snöskoter.

---

Tjänstevikt för ett terräng-  
motorfordon

Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet, samt bränsle, smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.

Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn

*Den största tekniskt tillåtna vikten med last eller, om en fordonsägare begärt en annan vikt utan att fordonet har ändrats, den vikt som fastställts efter en sådan begäran.*

Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn

*Den största tekniskt tillåtna vikten med last eller, om en fordonsägare begärt en annan vikt utan att fordonet har ändrats, den vikt som fastställts efter en sådan begäran. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.*

Traktor

Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Traktorer delas in i traktor a och traktor b.

---

Denna lag träder i kraft den xx.

## 2. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Regeringen föreskriver att bilaga 1 i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

### **Bilaga 1**

#### **1. Fordonsuppgifter**

-----  
Tankvolym  
Tjänstevikt  
Totalvikt  
Årsmodel

Modellkod, tankvolym och årsmodel antecknas inte för EG-typgodkända fordon.

-----  
*Föreslagen lydelse*

### **Bilaga 1**

#### **1. Fordonsuppgifter**

-----  
Tankvolym  
Tjänstevikt  
Totalvikt  
*Största tekniskt tillåtna vikt med last*  
Årsmodel

Modellkod, tankvolym och årsmodel antecknas inte för EG-typgodkända fordon.

-----  
Denna förordning träder i kraft den xx.

### 3. Förslag till förordning om ändring i fordonsförordningen (2009:211)

Regeringen föreskriver i fråga om fordonsförordningen (2009:211)  
*dels* att 4 kap. 3 § ska ha följande lydelse,  
*dels* att det ska införas två nya paragrafer, 4 kap. 20 a § och 25 a §, av  
följande lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### **4 kap.**

##### **3 §**

3 § Förfarandet med registreringsbesiktning tillämpas för

1. andra nya fordon som ska registreras i vägtrafikregistret än sådana som anges i 2 § första stycket,
2. fordon som inte är nya som ska registreras i vägtrafikregistret,
3. registrerade fordon som tidigare har godkänts och som därefter har ändrats på sätt som anges i 20 § första stycket, samt
4. fordon som ägaren med stöd av 21 eller 22 § har förelagts att låta genomgå en registreringsbesiktning.

3 § Förfarandet med registreringsbesiktning tillämpas för

1. andra nya fordon som ska registreras i vägtrafikregistret än sådana som anges i 2 § första stycket,
2. fordon som inte är nya som ska registreras i vägtrafikregistret,
3. registrerade fordon som tidigare har godkänts och som därefter har ändrats på sätt som anges i 20 § första stycket *eller om ägaren önskar ändra totalvikten enligt 20 a §*, samt
4. fordon som ägaren med stöd av 21 eller 22 § har förelagts att låta genomgå en registreringsbesiktning.

##### **20 a §**

*Om ett fordon har godkänts vid en registreringsbesiktning, tagits upp i ett typintyg eller i ett intyg om överensstämmelse eller meddelats ett enskilt godkännande och ägaren därefter önskar att en annan totalvikt*

*ska fastställas för fordonet utan att fordonet har ändrats, ska ägaren låta fordonet genomgå en registreringsbesiktning. Besiktningsorganet ska besluta om den nya totalvikten ska godkännas för fordonet. Om en ny totalvikt fastställs, gäller den uppgiften när den är registrerad i vägtrafikregistret.*

25 a §

*I fråga om registreringsbesiktning som avses i 20 a § får besiktningen begränsas till vad som anges i 2 kap. 6 § 3 fordonslagen (2002:574).*

---

Denna förordning träder i kraft den xx.



## 1. Inledning

### 1.1 Bakgrund

Alla registrerade fordon har viktuppgiften totalvikt registrerad i vägtrafikregistret. Av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner framgår det att totalvikten för en bil är summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är *inrättat för*. Totalvikten bestäms normalt av tillverkaren och fastställs vid en registreringsbesiktning eller anges i ett intyg om överensstämmelse (CoC)<sup>9</sup> eller motsvarande. En liknande definition som ovan används även vad gäller totalvikt på andra fordonsslag, exempelvis släpfordon.

Fordon började tas i bruk med EU-helfordonstypgodkännande i slutet av 1980-talet. När EU-regleringen kom innehöll den tekniskt tillåten totalvikt för fordonet. Begreppet från EU som utgjorde en av uppgifterna på intyget om överensstämmelse, enligt direktiv 70/156/EEG<sup>10</sup>, likställdes med den svenska definitionen av totalvikt för att på ett enkelt sätt kunna tillämpa den internationella lagstiftningen.

Eftersom *inrättat för*, i totalviktsbegreppet, har tolkats som att vikten är densamma som fordonets maximala konstruktiva vikt och hela den konstruktiva lastförmågan, finns det en logik i att fordonen måste omkonstrueras för att få en annan totalvikt fastställd. Totalvikten kan då endast ändras om fordonets tekniska konstruktion ändras, det vill säga

- att man gör en förbättring av fordonets konstruktion som gör att totalvikten kan höjas eller
- att fordonet har en annan sämre utrustning eller utförande som inte medger samma totalvikt som varit från grunden och därmed medger en sänkning.

I samband med en totalviktsändring kan det även tillkomma ett intyg från tillverkaren eller generalagenten samt en registreringsbesiktning i enlighet med fordonsförordningen (2009:211).

Det finns inget totalviktsbegrepp som utgår ifrån fordonsägarens behov på de intyg om överensstämmelse som används när EU-helfordonsgodkända

---

<sup>9</sup> Intyg om överensstämmelse (Certificate of Conformity – CoC) är en handling där tillverkaren intygar att fordonet omfattas av ett EU-typgodkännande.

<sup>10</sup> Rådets direktiv (70/156/EEG) av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

fordon tas i bruk om man ser till lätta bilar och släpfordon. Det finns dock möjlighet att registrera en lägre totalvikt på tunga lastbilar, eftersom landets vägar inte tillåter trafikering av så tunga fordon. När behovet av att även ha en registreringsmöjlighet för vikt som inte utgår från en teknisk begränsning har tagits upp i internationella regleringssammanhang, är lösningen från andra medlemsstater med samma behov att detta lämpligtvis sker genom nationell reglering. EU-kommissionen har dock delvis hörsammat detta önskemål: för CoC utfärdade efter april 2010 är det möjligt att ange en viktuppgift som kan anses som en totalvikt enligt denna framställan och som styr mot en vikt som fordonsägaren avser att använda. Begreppet *avsedd största tillåtna vikt inkl. last vid registrering/drift i nationell/internationell trafik* infördes som komplement till *största tekniskt tillåtna vikt med last*. Men denna uppgift som tillkom genom EU-förordning 385/2009<sup>11</sup> är inte upptagen i CoC för andra fordon än för tunga bussar, tunga lastbilar och tunga släpfordon.

Kravet på en teknisk ändring vid en ändring av ett fordons totalvikt kan vara både kostsamt och tidskrävande och i många fall helt onödigt och har därför kritiserats av olika organisationer, privatpersoner och trafikutskottet. Ändring av vikt sker i dag delvis genom olika påhittade metoder av förstärkning eller försämring som inte tillför något vad gäller trafiksäkerheten utan snarare riskerar att försämra fordonens konstruktion i onödan.

Transportstyrelsen ser en samhällsnytta i att ändra reglerna inom detta område. Det skulle förenkla för fordonsägare som vill anpassa sitt fordons lastförmåga efter sina behov genom att ändra på sitt fordons totalvikt utan att behöva göra en teknisk ändring som kan påverka säkerheten.

## **1.2 Varför vill fordonsägare ändra på totalvikten?**

Totalvikten har likställts med skattevikten för en grupp fordon<sup>12</sup> och den används även i körkortslagstiftningen, där körkortsbehörigheter är kopplade till begreppet totalvikt.

---

<sup>11</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 385/2009 av den 7 maj 2009 om ersättande av bilaga IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektiv").

<sup>12</sup> Totalvikten är skattevikten för tunga bussar, tunga lastbilar, tunga terrängvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar samt för lätta bussar och lastbilar som tagits i bruk innan den 1 januari 2011.

Det finns ett intresse hos en del fordonsägare att ändra på totalvikten. Främsta orsakerna till att vilja höja eller sänka totalvikten på ett fordon är följande:

- att kunna köra ett fordon med en viss körkortsbehörighet
- att kunna öka ett fordons lastförmåga
- att inte behöva betala fordonsskatt för en vikt som fordonsägaren inte utnyttjar.

#### **Köra med viss körkortsbehörighet**

Körkortsbehörigheter är kopplade till totalvikten på det fordon eller på de fordon som ingår i fordonskombinationen som körkortsinnehavaren avser att framföra. Det är framför allt ägare till släpvagnar, husvagnar, hästsläp, husbilar och lätta lastbilar som vill ändra på sina fordons totalvikt på grund av att de inte har behörighet att dra tyngre kombinationer. Det finns ett intresse hos vissa fordonsägare att sänka totalvikten på sitt fordon i stället för att ta en högre körkortsbehörighet. Många gånger handlar det om att en fordonsägare har uppgraderat sin bil och den nya sammanlagda totalvikten för bilen och släpvagnen hamnar lite över gränsen för vad körkortsbehörigheten tillåter. I stället för att ta en ny behörighet vill fordonsägaren sänka totalvikten. Om en fordonsägare sänker sitt fordons totalvikt, innebär det att fordonets maximilast blir mindre. Maximilasten är skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt, alltså den vikt fordonet får lastas med, enligt lagen om vägtrafikdefinitioner.

En körkortsinnehavare med B-behörighet får köra en personbil eller lätt lastbil med en totalvikt på högst 3 500 kilogram (kg) och en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kg.<sup>13</sup> Släpvagnen får ha en totalvikt på mer än 750 kg förutsatt att fordonen sammanlagt väger högst 3 500 kg (se bild 1). För att köra tyngre fordonskombinationer med personbil eller lätt lastbil som dragfordon krävs det en BE-behörighet (se bild 3).<sup>14</sup> Det finns ett visst motstånd bland släpvnagsägare till att ta den högre körkortsbehörigheten, eftersom det krävs både ett teoriprov och ett körprov, med de kostnader som detta innebär. Körkortslagstiftningen ändrades dock år 2013 och det blev möjligt att ta en utökad körkortsbehörighet som fick namnet utökad B-behörighet (se bild 2).<sup>15</sup> Den behörigheten är enklare att ta än en BE-behörighet och innebär att körkortsinnehavaren får dra tyngre fordonskombinationer än med bara en B-behörighet. Den utökade B-behörigheten kallas även ”B96”, efter den sifferkod som används på körkortet enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om

<sup>13</sup> 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

<sup>14</sup> 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

<sup>15</sup> 2 kap. 7 a § 2 kap. 7 a § körkortslagen (1998:488).

körkortets utformning och innehåll (bilaga 2). Transportstyrelsen gör bedömningen att intresset för att höja totalvikten kan komma att öka i samband med att fler tar den utökade B-behörigheten men att det även kan innebära att vissa fordonsägare väljer att ändra totalvikten i stället för att ta den utökade B-behörigheten.

*Bild 1: B-behörighet*



Med B-behörighet får körkortsinnehavaren köra en personbil eller lätt lastbil med en totalvikt av högst 3 500 kg. B-behörigheten ger körkortsinnehavaren rätt till att dra en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg. Om släpvagnens totalvikt är mer än 750 kg, får inte släpvagnens och bilens sammanlagda totalvikter vara högre än 3 500 kg. Förarprovet för behörighet B innehåller några teoretiska frågor om släpvagnskörning men inget praktiskt körprov med tillkopplad släpvagn.

*Bild 2: Utökad B-behörighet "B96"*



Körkortsinnehavaren får köra en fordonskombination där bilen och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Förarprovet för utökad B-behörighet är enbart ett körprov med tillkopplad släpvagn.

*Bild 3: BE-behörighet*



Med en BE-behörighet får man köra bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3 500 kg. För att ta ett BE-körkort krävs det ett teoriprov och körprov med tillkopplat släpvagn.

Ett exempel på när en fordonsägare skulle vilja sänka totalvikten:

- En fordonsägare har B-behörighet och äger en bil och en släpvagn som tillsammans väger mindre än 3 500 kg. Fordonsägaren uppgraderar sin bil till en nyare modell, och den nya bilen och släpvagnen väger 3 520 kg tillsammans. Fordonsägaren vill sänka totalvikten på släpvagnen med 20 kg så att hon lagligt får framföra fordonskombinationen.

**Öka sitt fordons lastförmåga**

Det finns fordonsägare som vill höja sitt fordons totalvikt för att kunna öka fordonets lastförmåga. Vissa släpfordon (framför allt husvagnar) har från grunden registreras med en mycket liten lastförmåga även om fordonet är tekniskt konstruerat för att klara av en tyngre last. Det finns husvagnar på marknaden som endast har en lastförmåga på under 50 kg, fast lastförmågan rimligen borde vara några hundra kg. Det beror på att tillverkare registrerar vissa fordon med en lägre totalvikt än vad fordonet är tekniskt begränsat till, för att tillmötesgå kunder som efterfrågar en lägre totalvikt på grund av sin körkortsbehörighet. Om fordonsägaren sedan tar en högre körkortsbehörighet eller om en ny ägare har en högre körkortsbehörighet, finns det skäl till att fordonsägaren vill höja totalvikten för att öka fordonets lastförmåga.

Några exempel på när fordonsägare vill höja totalvikten:

- En fordonsägare köper ett överdimensionerat hästsläp med en registrerad totalvikt och lastförmåga som är tillräcklig för att transportera en häst, även om släpet har utrymme för två hästar. Fordonsägaren utökar körkortsbehörigheten till BE-behörighet för att kunna dra två hästar. Hästsläpet är från grunden konstruerat för att dra två hästar och klarar tekniskt av den lastförmåga som behövs men har en totalvikt registrerad som endast klarar en häst. Tillverkaren kan dock ha salufört identiska fordon med olika totalvikter. Tillverkaren har rätt att redovisa fordonets totalvikt vid första registrering och det är krångligt att kontrollera om tillverkaren lämnat en för låg totalviktsuppgift för fordonen. Fordonsägaren vill med sin nya körkortsbehörighet kunna öka totalvikten på sitt hästsläp för att kunna utnyttja den högre behörigheten.
- En fordonsägare har köpt en begagnad husvagn med en större lastförmåga och totalvikt än vad som registrerats av fordonstillverkaren, eftersom den föregående ägaren som köpte fordonet nytt endast hade körkortsbehörighet B. Fordonsägaren har en BE-behörighet och vill höja lastförmågan och totalvikten så att han bättre kan utnyttja fordonet.

Regeringen planerar att höja bruttovikten på delar av vägnätet från 64 till 74 ton inom en inte alltför lång framtid.<sup>16</sup> Om så blir fallet kommer sannolikt efterfrågan på att höja totalvikten på tyngre lastbilar och tunga släpvagnar att öka, då vissa fordon konstruktionsmässigt redan klarar mer lastförmåga utan att en teknisk ändring behövs.

---

<sup>16</sup> Näringsdepartementet. Regeringsbeslut den 10 april 2014. N2014/1844/TE.

**Totalvikt och skattevikt**

Transportföretag, exempelvis ägare till tunga bussar (med totalvikt över 3 500 kg), vill främst ändra på sitt fordon totalvikt, eftersom den är kopplad till fordonsskatten.<sup>17</sup> Den totalviktsbaserade skatten för bussar har utgått från den lastkapacitet som fordonet har, oavsett om lastkapaciteten utnyttjas eller inte. I vissa fall där bussägaren inte utnyttjar all lastkapacitet – eller med andra ord alltid kör bussen med en lägre vikt än vad fordonets totalvikt är – finns det önskemål om att sänka totalvikten för att inte behöva betala skatt för en lastförmåga som inte utnyttjas. I dag registreras många nya bussar med en lägre totalvikt än vad de tekniskt klarar av, eftersom kunderna efterfrågar den lägre vikten. Om bussägarna sedan vill höja vikten vid ett senare tillfälle, måste fordonet genomgå en teknisk ändring.

Det finns en del transportföretag som regelmässigt transporterar gods i stor volym men med liten vikt som också har ett intresse att inte betala fordonsskatt för en lastkapacitet de inte utnyttjar. Det innebär att även de transportföretag som äger tunga lastbilar kan ha önskemål om att anpassa totalvikten.

**1.3 Problem och syfte med regleringen**

Dagens reglering som innebär att en fordonsägare som vill ändra ett fordon totalvikt måste genomföra en teknisk ändring av fordonets konstruktion leder inte alltid till förbättrad trafiksäkerhet och kan till och med leda till en försämring av fordonet med följderna försämrade trafiksäkerhet.

För att i dag sänka totalvikten måste fordonsägare försvaga sitt fordon genom att till exempel byta ut komponenter som är dimensionerade för en lägre vikt, trots att originalkomponenten redan klarar av den lägre vikten. Det här innebär att fordonsägare i vissa fall medvetet försvagar sina fordon för att sänka totalvikten.

Vid en höjning av totalvikten krävs det också en teknisk ändring även i de fall fordonet registrerades med en lägre totalvikt än vad det tekniskt är konstruerat för att klara av. En fordonsägare som vill höja sitt fordon totalvikt, på exempelvis en husvagn, från 1 500 kg till 1 700 kg, där fordonet redan är utrustat med komponenter som klarar 1 700 kg, måste fortfarande låta fordonet genomgå en teknisk ändring när totalvikten ska höjas. Det beror på att uppgiften som registrerats anses som den tekniska begränsningen, eftersom det bara finns en sådan uppgift registrerad.

De tekniska ändringarna i samband med ändring av totalvikten är oftast kostsamma för fordonsägaren, eftersom han eller hon måste betala för den tekniska ändringen, intyget från tillverkaren och registreringsbesiktningen.

---

<sup>17</sup> Bestämmelser om fordonsskatt finns i vägtrafikskattelagen (2006:227).



Fordonsägare som vill köra med en husvagn eller ett hästsläp, som har högre totalvikt än vad ägaren har behörighet för, skulle i stället kunna ta en högre körkortsbehörighet och på så sätt köra med den tyngre totalvikten. Men så ser verkligheten inte ut för alla. En del fordonsägare säljer hellre sitt fordon och köper en annan husvagn eller ger sig på att ändra fordonet för att kunna sänka totalvikten. Det går även att köpa nya husvagnar med en låg lastförmåga (låg totalvikt), även om dessa i realiteten skulle ha en högre totalvikt om man ser till fordonens konstruktion.

Dagens tillämpning har alltså inte den flexibilitet som användare av fordonen önskar.

### **Registrering av totalvikten**

För EU-typgodkända och nationellt typgodkända fordon används CoC<sup>18</sup> vid den nationella registreringen av ett fordon. Uppgiften *16.1 största tekniskt tillåtna vikt med last*, som tillverkaren ska ange i CoC, är per definition den maximala vikten för ett fordon baserat på dess konstruktionsegenskaper och konstruktionsprestanda och med maximal lastförmåga (den tekniska begränsningen). Det är den uppgiften som sedan registreras som *totalvikt* i vägtrafikregistret.

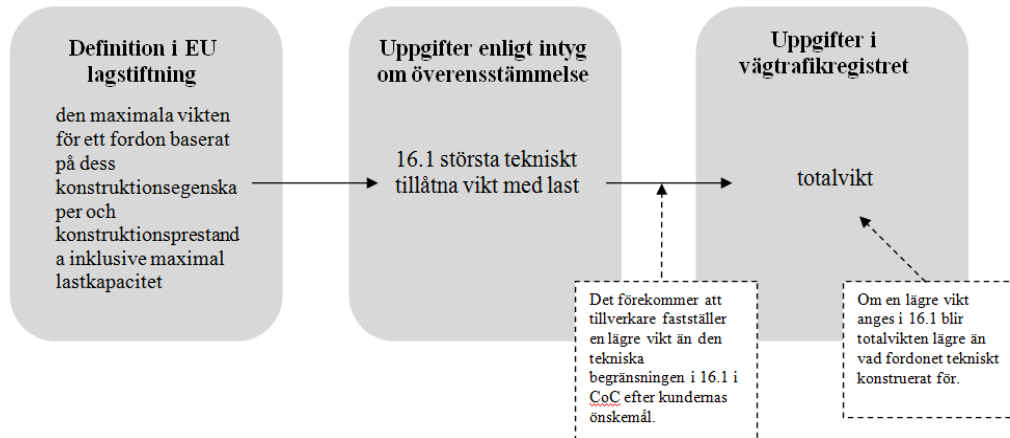
Fordon registreras dock inte alltid med en totalvikt som är fastställd utifrån fordonets tekniska begränsning. Tillverkare sätter i vissa fall medvetet en lägre vikt än den tekniska begränsningen i CoC, eftersom fordonsägare och transportföretag efterfrågar en lägre totalvikt. På så sätt blir totalvikten lägre än vad fordonet är konstruerat för, vilket demonstreras i bild 4 nedan. Det är kundernas efterfrågan som styr den viktuppgift som registreras och detta fastställs när fordonen är helt nya och registreras första gången. Det är svårt att säga att fordonstillverkaren har fel i detta fall, även om det finns många fall där det är uppenbart att identiska fordon är registrerade med olika totalvikter utan att det finns några tekniska skillnader på fordonen som motiverar de olika tekniska viktbegränsningarna.

*Bild 4: Var totalvikten kommer ifrån för typgodkända fordon*

---

<sup>18</sup> Intyg om överensstämmelse är en handling där tillverkaren intygar att fordonet omfattas av ett EU-typgodkännande.

### Nuvarande reglering



Denna hantering fungerar i många fall bra så länge den första ägaren av fordonet använder den. Problem uppstår när exempelvis en släpvagn får en ny ägare med en annan körkortsbehörighet och andra lastbehov.

Nuvarande reglering har till viss del även hindrat fordonstillverkare att ta ett fordon i bruk med stöd av EU-helfordonstypgodkännande. Det gäller för de tillverkare som vill ange korrekt vikt i CoC men inte kan saluföra fordon som har den högsta tekniska förmågan angiven på uppgiften i CoC om uppgiften omsätts till totalvikt.

En flexiblare reglering innebär en regelförenkling och Transportstyrelsen har som mål att arbeta för att få till en enklare och mer funktionell hantering för användarna, speciellt då detta också kan genomföras utan bekostnad av trafiksäkerhet och miljö.



## 2 Regleringsförslag

För att uppnå önskat resultat med enklare regler kring ändring av fordons totalvikt föreslår Transportstyrelsen följande:

1. Ändra betydelsen av totalvikt i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
2. Införa EU-begreppet *största tekniska tillåtna vikt med last* i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.
3. Ändra i fordonsförordningen (2009:211) så att fordonsägare som ändrar ett fordons totalvikt, utan att fordonet genomgår en teknisk ändring, fortsättningsvis måste låta fordonet registreringsbesiktas.

### 2.1 Ändra betydelsen av totalvikt i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

#### Förslag

Ändra i lagen om vägtrafikdefinitioner genom att föreslå en justerad text som medför att ett fordon får ha en lastförmåga och därmed en totalvikt anpassad till fordonsägarens behov.

Transportstyrelsen föreslår att totalviktsbegreppet i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras och att den nya betydelsen blir följande: *största tekniskt tillåtna vikt med last eller, om en fordonsägare begärt en annan vikt utan att fordonet har ändrats, den vikt som fastställts efter en sådan begäran*. Det skulle leda till en ny tolkning av totalvikten. Den tolkningen tar hänsyn till fordonsägarens behov och innebär att en teknisk ändring av konstruktionen inte är nödvändig så länge totalvikten inte går utöver fordonets tekniska begränsning eller fastställs lägre än vad som är rimligt, om man ser att fordonet ska kunna brukas normalt.

I den nuvarande lydelsen av totalvikt står det att totalvikten ska innehålla fordonets tjänstevikt, den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. Även om dessa viktbegrepp inte räknas upp i den föreslagna lydelsen, är innebörden av *största tekniskt tillåtna vikt med last*, som finns med i den föreslagna lydelsen, densamma som dagens lydelse men med en möjlighet för fordonsägare att anpassa totalvikten, inom vissa gränser, efter behov.

## 2.2 Införa EU-begreppet största tekniska tillåtna vikt med last i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Om totalviktsbegreppet ändras enligt förslaget till ändring av lagen om vägtrafikdefinitioner ovan, finns det ett behov av att ange fordonets tekniska begränsning inför framtida ändringar. Vid en ändring av totalvikten skulle det underlätta för fordonsägare och besiktningsorgan om det finns en ny viktuppgift i vägtrafikregistret som motsvarar den högsta tekniskt tillåtna vikten ett fordon är konstruerat för (motsvarighet till dagens totalvikt). Transportstyrelsen föreslår därför att en ny viktuppgift, **största tekniskt tillåtna vikt med last**, med betydelsen *den maximala vikten för ett fordon baserat på dess konstruktionsegenskaper och konstruktionsprestanda inklusive maximal lastkapacitet* förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner och i förordningen om vägtrafikregister.

Anledningen till att Transportstyrelsen anser att det nya viktbegreppet, som ersätter dagens totalviktsbegrepp, bör heta *största tekniskt tillåtna vikt med last* och inte exempelvis *högsta tekniskt tillåtna totalvikt*<sup>19</sup> är för att det är den översättningen som används i CoC (punkt 16.1) i EU:s ramdirektiv (2007/46/EG) för godkännande av motorfordon och släpvagnar<sup>20</sup>. Det är uppgift 16.1 i CoC som förs in i vägtrafikregistret för EU typgodkända fordon och vi anser därför att det underlättar om Sverige nationellt använder samma begrepp i vägtrafikregistret.

### 2.2.1 Införa EU-begreppet *största tekniskt tillåtna vikt med last* i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

#### Förslag

Införa den nya viktuppgiften *största tekniskt tillåtna vikt med last* i lagen om vägtrafikdefinitioner för att den ska finnas definierad i svensk lagstiftning.

Transportstyrelsen föreslår att viktuppgiften *största tekniskt tillåtna vikt med last* även förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner så att den finns definierad i

<sup>19</sup> Maximum technically permissible laden mass översätts ibland till högsta tekniskt tillåtna totalvikt och ibland till största tekniskt tillåtna vikt med last.

<sup>20</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (2007/46/EG) av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

svensk lagstiftning. Vi anser att det nya begreppet bör finnas med i den här lagen, eftersom den definierar viktbegrepp som har betydelse för tillämpning av andra lagar.

## 2.2.2 Införa EU-begreppet *största tekniskt tillåtna vikt med last* i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

### **Förslag**

Ändra bilaga 1 till förordningen (2001:650) om vägtrafikregister punkt 1 genom att lägga till EU:s viktbegrepp *största tekniskt tillåtna vikt med last* för att tydliggöra att den uppgiften kan ha ett annat värde än totalvikten.

I enlighet med rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon måste viktuppgiften *högsta tekniskt tillåtna totalvikt*<sup>21</sup> (på engelska heter den maximum technically permissible laden mass, vilket även motsvarar största tekniskt tillåtna vikt med last) finnas med på registreringsbeviset<sup>22</sup>. I dag uppfyller totalvikten det kravet. Men om totalvikten kommer att kunna ändras, i enlighet med regleringsförslaget, kommer kravet i direktivet inte att uppfyllas och vi behöver lägga till uppgiften *största tekniskt tillåtna vikt med last* på registreringsbeviset.

Direktiv 1999/37/EG tillåter även medlemsstater att lägga till ytterligare nationella uppgifter på registreringsbeviset. Det innebär att registreringsbeviset kan behålla totalviktsuppgiften.

Eftersom det nya viktbegreppet *största tekniskt tillåtna vikt med last* måste finnas med på registreringsbeviset i enlighet med direktiv 1999/37/EG, och uppgifterna på registreringsbeviset matas in från vägtrafikregistret, måste även vägtrafikregistret uppdateras med den nya viktuppgiften (se bild 5).

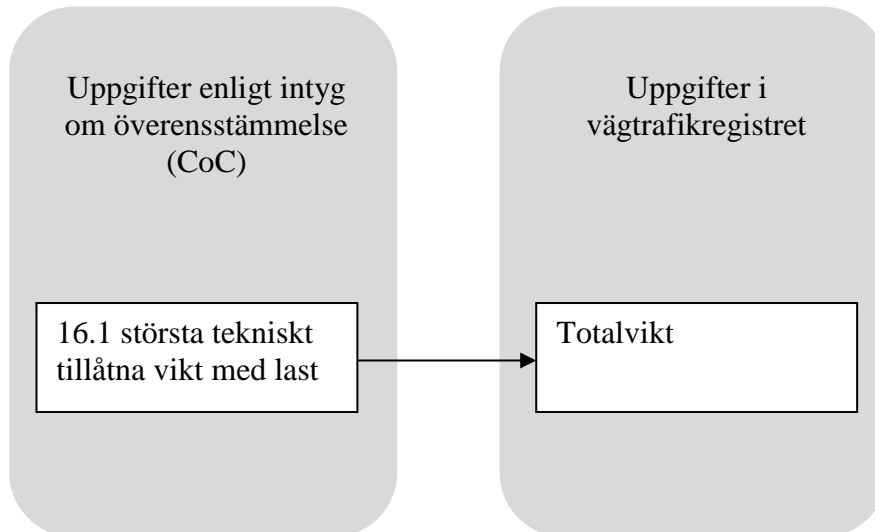
---

<sup>21</sup> I direktiv 1999/37 har maximum technically permissible laden mass översatts med den högsta tekniskt tillåtna totalvikt. Översättningarna av maximum technically permissible laden mass skiljer sig i olika förordningar och direktiv. I den här rapporten använder vi största tekniskt tillåtna vikt för enkelhetens skull.

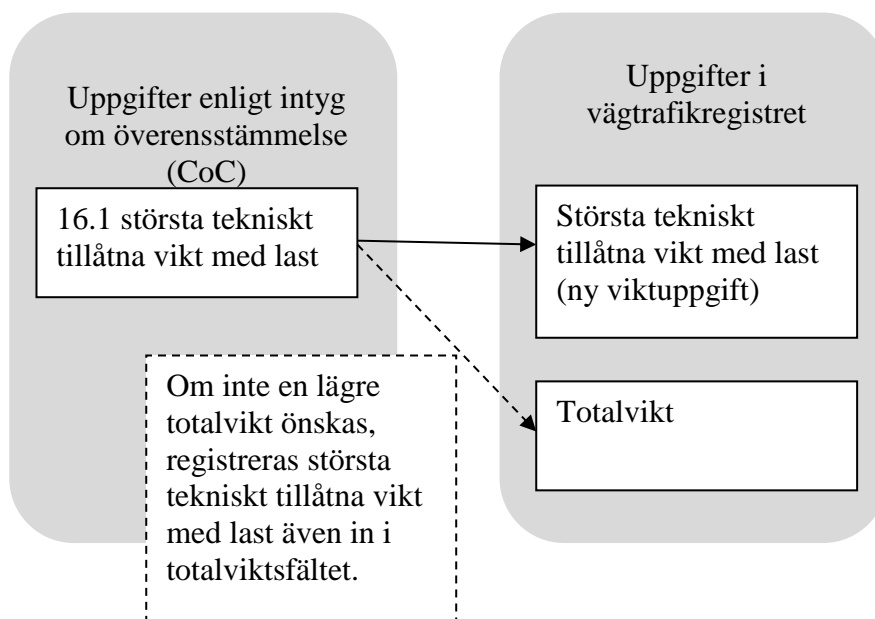
<sup>22</sup> Förutom för motorcyklar.

*Bild 5: Förslag på ändring i vägtrafikregistret*

**Nuvarande reglering**



**Efter ändring i vägtrafikregistret**



*Bild 5: De grå rektanglarna i figuren ovan representerar var uppgifterna finns. De vita rektanglarna representerar uppgifterna. Pilarna representerar de registreringar som görs av uppgifter.*

Bilagorna till förordningen om vägtrafikregister innehåller de uppgifter som ska föras in i vägtrafikregistret. Det finns en bilaga för varje huvudsaklig uppdelning av registret. Bilaga 1 avser fordonsregistreringen och där finns bland annat uppgifterna totalvikt och tjänstevikt. Transportstyrelsen anser att *största tekniskt tillåtna vikt med last* bör finnas med i bilaga 1 i förordningen om vägtrafikregister, eftersom det finns ett värde i att tydliggöra att totalvikten och *största tekniskt tillåtna vikt med last* kan ha olika värden.

### 2.3 Ändra i fordonsförordningen (2009:211)

**Förslag**

Ändra 4 kap. 3 § och lägg till två nya paragrafer, 4 kap. 20 a § och 25 a §, i fordonsförordningen (2009:211) för att säkerställa att fordon registreringsbesiktas i samband med en totalviktsändring även om ändringen inte nödvändigtvis medför någon tekniskt ändring av fordonet.

Transportstyrelsen föreslår att ett fordon fortfarande måste genomgå en registreringsbesiktning vid ändring av totalvikten, oavsett om en teknisk ändring har genomförts eller inte. Detta föreslås för att

- förhindra att fordon inte har utrustning som begränsar en högre totalvikt
- i tid upptäcka om fordonet är i ett annat skick än vid ursprunglig registrering
- kontrollera eventuella uppgifter från en fordonstillverkare och att tillverkarskylten är giltig.

Vi anser att det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten att kräva en registreringsbesiktning. Besiktningsorganet kan dessutom säkerställa att totalvikten inte fastställs för lågt i relation till vad fordonet väger och att den inkluderar den minsta lastförmåga som fordonet rimligtvis ska ha för att kunna användas.

Vi anser att registreringsbesiktningen i samband med ändring av totalvikten även gäller för fordon som inte ännu har tagits i trafik.

#### 2.3.1 Krav på registreringsbesiktning och vägtrafikskattelagen

I 2 kap. 14 § vägtrafikskattelagen (2006:227) står det att om ett fordons beskaffenhet ändras så att fordonsskatten tas ut med ett högre eller lägre belopp än tidigare, ska skatten tas ut från och med den kalendermånad när registreringsbesiktningen med anledning av ändringen skedde. I 5 kap. 2 § samma lag står det vidare att om en ändring som avses i 2 kap. 14 § av fordonet sker, ska fordonsskatt betalas av den som var skatteskyldig när

registreringsbesiktning med anledning av ändringen skedde. Skattelagstiftningen tar inte hand om nya uppgifter som kommer till genom användandet av fordon utan pekar på förändring av fordonens beskaffenhet. Vi ser därför att det är lämpligt att ändra lagstiftningen så att fordon som ska åsättas en ny totalvikt, ska göra det genom en registreringsbesiktning. Vi föreslår därför att en ny bestämmelse läggs till i 4 kap. 20 a § fordonsförordningen om att fordon ska registreringsbesiktas i samband med att totalvikten ändras, oavsett om en teknisk ändring har gjorts eller inte. Genom att registreringsbesiktning används i samband med att en totalvikt fastställs behöver heller inte vägtrafikskattelagen ändras.

#### **Alternativ till att fortsätta registreringsbesikta fordon vid ändring av totalvikten**

Ett alternativ till förslaget ovan är att det endast krävs en anmälan till vägtrafikregistret för fordon som har en *största tekniskt tillåtna vikt med last* registrerad och en totalvikt som avviker från denna. Det skulle medföra en mindre administrativ börda för fordonstillverkare, och fordonsägaren slipper utgifter i samband med en registreringsbesiktning. Trots det ser vi klara vinster med en registreringsbesiktning, eftersom det finns behov att säkerställa om en viktändring är möjlig och att tillverkarskylten är giltig. Behovet av en registreringsbesiktning är normalt sett större vid en höjning av totalvikten men det finns även komplikationer vid sänkning.

Vi anser att det rimligt att alla fordon, oavsett fordonskategori och ålder, omfattas av samma möjlighet till höjning eller sänkning och att registreringsbesiktning är den bästa besiktningsformen för att hantera detta. Det föreslagna alternativet med registreringsbesiktning fångar upp de fordonsägare som har bristande förkunskaper så att de får hjälp med att fordonet blir i föreskrivet skick efter en ändring.

## **2.4 Hur kommer de föreslagna regleringsändringarna att fungera i praktiken?**

### **2.4.1 Kompletterande föreskriftsändringar**

De föreslagna lag- och förordningsändringarna behöver kompletteras med föreskriftsändringar för att uppnå önskad effekt med en valbar totalvikt. Transportstyrelsen föreslår att följande föreskriftsändringar görs:

- a. Införa registreringskrav av *största tekniskt tillåtna vikt med last* och komplettera med allmänna råd för fastställande av totalvikt i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret för att säkerställa att den vikt som registreras varken blir för låg eller för hög.**

Vi har för avsikt att komplettera ändringarna i lagen om vägtrafikdefinitioner och förordningen om vägtrafikregister med att i Transportstyrelsens

föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:59) om fordonsuppgifter i vägtrafikregistret införa ett krav på att *största tekniskt tillåtna vikt med last* ska registerföras. Vi avser också att komplettera föreskrifterna med allmänna råd vad gäller fastställande av totalvikt för att säkerställa att vikten inte blir för låg eller hög.

Det finns ett behov av att säkerställa att den totalvikt som åsätts inte sammanfaller med fordonets tjänstevikt, eftersom en sådan vikt varken ger utrymme eller marginal för passagerare, bagage eller för en tyngre förare. Tjänstevikten utgår i dag från ett fordons faktiska vikt genom ett förtydligande från 2015 i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om uppgifter i vägtrafikregistret. Ett fordons faktiska vikt finns dessutom med som uppgift på CoC från januari 2014. Vi bör därför komplettera föreskrifterna ovan med allmänna råd kring hur totalviktsändring hanteras.

Allmänna råd för fastställande av totalvikt skulle kunna vara utformade på nedan angivna sätt.

Avser totalvikt enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559).

Allmänna råd

Totalvikt bör sättas så att det går att använda de sittplaster som fordonet är registrerat för. Det kan för en lastbil behövas en minsta lastförmåga i relation till fordonets vikt i körklart skick för att fordonet ska anses vara lastbil. Totalvikt för campingfordon bör ha en minsta nyttovikt som uppfyller kraven i EU-förordning 1230/2012 om vikter och mått<sup>23</sup>.

Ett alternativ till allmänna råd är i stället att låta fordonsägarna själva få bestämma hur låg totalvikten ska vara. Det finns en risk att fordonsägare vill ha en totalvikt som innebär att fordonet inte kan ta någon last alls eller som kanske till och med är lägre än fordonets tjänstevikt. Det senare fallet innebär att fordonet aldrig kan anses vara lagligt att använda och att det alltid finns en konkret risk för penningböter vid användning.

En bils tjänstevikt inkluderar förarens vikt som är satt till en nominell vikt på 75 kg. Väger föraren mer än så i verkligheten skulle det kunna vara så att den faktiska vikten i praktiken blir högre än den registrerade totalvikten, om det i den fastställda tjänstevikten inte finns någon lastförmåga utöver tjänstevikten. Vissa husvagnar väger i praktiken ibland mer än den

---

<sup>23</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 av den 12 december 2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.



registrerade tjänstevikten, eftersom en del vagnar samlar på sig fukt som leder till att den verkliga vikten är högre än den registrerade tjänstevikten. Vi bedömer med hänsyn till ovanstående att fordonsägare och besiktningsorgan behöver stöd i fastställande av totalvikten så att denna varken sätts för högt eller så lågt att det blir ett problem när fordonen ska nyttjas.

- b. Ändra begreppet *största tillåtna totalvikt för fordon i körklart skick till största tekniskt tillåtna vikt med last* i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret för att tydliggöra vilken uppgift det är som ska registreras i vägtrafikregistret.**

Direktiv 1999/39/EG är implementerat i svensk rätt genom Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2015:63) om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret. Föreskrifterna innehåller bland annat de, enligt EU, frivilliga uppgifter som ska vara med på registreringsbeviset, däribland uppgifter som *största tillåtna totalvikt för fordon i körklart skick*. I dag motsvarar den uppgiften totalvikten, men i och med de föreslagna regleringsändringarna skulle den uppgiften motsvara *största tekniskt tillåtna vikt med last* i stället. Det betyder att föreskriften inte behöver ändras. Däremot skulle det finnas ett värde i att ändra *största tillåtna totalvikt för fordon i körklart skick till största tekniskt tillåtna vikt med last* för enhetlighetens skull och för att tydliggöra vilken uppgift det är som ska registreras i vägtrafikregistret.

#### 2.4.2 Hantering av nya fordon

##### **EU-typgodkända och nationellt typgodkända fordon**

Direktiv 2007/46/EG bilaga IX anger vilka uppgifter som ska finnas på CoC och att uppgift 16.1 som lämnas av fordonstillverkaren ska ange *största tekniskt tillåtna vikt med last*. Vikten är per definition *den maximala vikten för ett fordon baserat på dess konstruktionsegenskaper och konstruktionsprestanda; den tekniskt tillåtna lastvikten för en släpvagn eller en påhängsvagn inkluderar den statiska vikt som överförs till dragfordonet när de är kopplade* och det är den uppgiften som i dag registreras som totalvikt. Vi föreslår att uppgiften från CoC registerförs enligt denna lydelse. Om fordonstillverkare eller importörer vill registrera en lägre totalvikt i samband med att fordonet registreras första gången, lämnar de en uppgift om detta, förslagsvis i punkt 17.1 *Avsedd största tillåtna vikt vid registrering/ibruktagande i nationell/internationell trafik* eller i punkt 52 *Anmärkningar* i CoC. Om ingen avvikande uppgift på totalvikt lämnas, blir totalvikten satt till den *största tekniskt tillåtna vikt med last*.



Det finns behov av att säkerställa en minsta lastförmåga för vissa fordon. Genom EU-förordning 1230/2012 om vikter och mått har det exempelvis fastslagits krav på en minsta nyttovikt<sup>24</sup> för husvagnar och husbilar<sup>25</sup>. Det är även rimligt att fordon har en minsta lastförmåga om de är inrättade för att transportera visst antal passagerare så att dessa platser kan utnyttjas. Det finns också fall där en minsta lastförmåga ska finnas för att fordonen ska anses vara lastbil och inte klassificeras som personbil. Det är dock rimligt att tro att fordonstillverkaren som tar fram underlag för registerföring av nya fordon känner till regleringen och därför inte föreslår en totalvikt som är lägre än vad som faller inom EU-lagstiftning eller föreskrifter.

Se exempel på viktuppgiften totalvikt och högsta respektive lägsta möjliga totalvikt i tabell 1 nedan för ett och samma fordon.

---

<sup>24</sup> Skillnaden mellan den högsta tekniskt tillåtna lastvikten och vikten i körklart skick ökad med passagerarnas vikt och tilläggsutrustningens vikt (förordning (EU) nr 1230/2012).

<sup>25</sup> Minsta nyttovikten i  $\text{kg} \geq 10(n + L)$ , där  $n$  är det maximala antalet passagerare plus föraren, och  $L$  är fordonets totala längd i meter.

*Tabell 1: Registrering av totalvikt för ett nytt fordon*

<b>Nytt fordon (Uppgifter från CoC)</b>	<b>Uppgifter registrerade i vägtrafikregistret</b>
<b>STTVL:</b> 1 800 kg <b>Tjänstevikt:</b> 1 000 kg <b>LTV:</b> 1 200 kg	
<b>Scenario 1:</b> Tillverkaren sätter en totalvikt som är 1 500 kg.	STTVL: 1 800 kg  Totalvikt: 1 500 kg  Tjänstevikt: 1 000 kg
<b>Scenario 2:</b> Tillverkaren sätter en totalvikt som är lika med den tekniska begränsningen (STTVL).	STTVL: 1 800 kg  Totalvikt: 1 800 kg  Tjänstevikt: 1 000 kg
<b>Scenario 3:</b> Fordonsägare vill ha en totalvikt som är 1 100 kg.	STTVL: 1 800 kg  Totalvikt: 1 200 kg Önskad totalvikt på 1 100 kg är inte möjligt på grund av en LTV på 1 200 kg.  Tjänstevikt: 1 000 kg

STTVL= största tekniskt tillåtna vikt med last.

LTV= lägsta totalvikt med hänsyn till fordonets klassificering, minsta nyttovikt och förmåga att kunna använda registrerade passagerarplatser.

### Enskilt godkända fordon

Det är besiktningsorganen som fastställer uppgifterna i vägtrafikregistret vid enskilt godkännande. Om de inte kan fastställa uppgifterna själva, ber de tillverkaren om intyg. Besiktningsorganen får då registrera fordonets *största tekniskt tillåtna vikt med last* enligt uppgift från tillverkaren och en *totalvikt* som är lägre om en sådan efterfrågas. Besiktningsorganen behöver även kontrollera att en totalvikt som är lägre än fordonets tjänstevikt tillsammans med fordonets minsta nyttolast inte fastställs. I detta ingår att säkerställa lastförmåga för antalet passagerare och en minsta lastförmåga för att fordonen fortsatt ska anses vara exempelvis lastbil. Observera att vissa lastbilar tillåts ha viss fastmonterad utrustning eller inredning som begränsar

lastförmågan, men dessa utrustningar ska som tidigare inte räknas av från lastförmågan när man avgör om fordonen ska vara lastbil eller inte. Om en bil ska kategoriseras som lastbil i stället för personbil, ska lastförmågan ställas i relation till fordonets vikt i körklart skick och inte till fordonets tjänstevikt.

#### **Nationellt typgodkända släpvagnar**

Tidigare godkändes många släpvagnar nationellt, till exempel husvagnar och lätta släpvagnar som dras av personbilar. När släpvagnar är nationellt typgodkända kan de i dag registreras med tre olika totalvikter som finns som varianter inom ett typgodkännande. Kunden kan i praktiken välja mellan dessa tre totalvikter utan att fordonen genomgår en teknisk ändring. Om fordonsägaren vill ha en annan totalvikt än en av de tre som finns angivna i typgodkännandet, måste fordonet genomgå samma process som för EU-typgodkända fordon (se ovan). År 2012 infördes det dock begränsningar på antalet enheter inom en fordonstyp som en tillverkare kan få nationellt typgodkännande för, och många släpvagnar som tidigare var nationellt godkända har nu EU-typgodkännande.

#### **2.4.3 Hantering av ibruktagna fordon**

Ibruktagna fordon (fordon som redan är tagna i trafik) är redan registrerade och kommer inte att ha någon viktuppgift i det nya fältet *största tekniskt tillåtna vikt med last* i vägtrafikregistret och på registreringsbeviset. Vi föreslår att totalviktsuppgiften registreras i det här fältet till dess att en fordonsägare vill ändra på sitt fordon totalvikt. På så sätt uppfyller vi fortfarande kravet i direktiv 1999/37/EG om att ha med den obligatoriska viktuppgiften *F1 högsta tekniskt tillåtna totalvikt* på registreringsbeviset. Tabell 2 nedan illustrerar olika scenarier vid ändring av totalvikten för fordonsägare till befintliga fordon.

Vid en höjning av totalvikten kommer fordonsägare till befintliga fordon att behöva ett intyg från tillverkaren om att fordonet klarar av den högre totalvikten utan en teknisk ändring. Vissa fordonstillverkare kommer inte att vilja dela ut ett sådant intyg eller så har tillverkaren kanske upphört, och fordonsägare kommer i så fall inte att kunna utnyttja den föreslagna regleringen. Vi ser dock ingen lösning på detta mer än att fortsättningsvis kräva en teknisk ändring i dessa fall.

Tabell 2: Registrering av totalvikt för ibruktagna fordon

Ibruktagna fordon (Uppgifter i vägtrafikregistret)	Uppgifter registrerade i vägtrafikregistret
<b>STTVL:</b> 1 500 kg (per automatik) <b>Totalvikt:</b> 1 500 kg <b>Tjänstevikt:</b> 1 000 kg <b>LTV:</b> 1 200 kg	
<b>Scenario 1:</b> Fordonsgäaren vill höja totalvikten till 1 800 kg.	STTVL: 1 800 kg (i de fall det är möjligt) Totalvikt: 1 800 kg (i de fall det är möjligt) Tjänstevikt: 1 000 kg
<b>Scenario 2:</b> Fordonsgäaren vill sänka totalvikten till 1 200 kg.	STTVL: 1 500 kg (här kan fordonsgäaren passa på att skaffa intyg och registrera den största tekniskt tillåtna vikten med last om den är högre än dagens totalvikt annars registreras dagens totalvikt in här). Totalvikt: 1 200 kg Tjänstevikt: 1 000 kg
<b>Scenario 3:</b> Fordonsgäaren vill sänka totalvikten till 1 100 kg.	STTVL: 1 500 kg Totalvikt: Önskad totalvikt på 1 000 kg är inte möjligt på grund av en beräknad LTV på 1 200 kg. Tjänstevikt: 1 000 kg

STTVL= största tekniskt tillåtna vikt med last.

LTV= lägsta totalvikt med hänsyn till fordonets klassificering, minsta nyttovikt och förmåga att kunna använda registrerade passagerarplatser.

#### 2.4.4 Fordonets tillverkarskylt

I EU förordning 19/2011<sup>26</sup> står det att *högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last* (eller maximum permitted laden weight of the vehicle) ska finnas med

<sup>26</sup> I EU förordning 19/2011 av den 11 januari 2011 om krav för typgodkännande av tillverkarens föreskrivna skylt och för fordonidentifieringsnummer till motorfordon och deras släpvagnar samt om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning

på tillverkarens föreskrivna skylt. Det är samma viktuppgift som största tekniskt tillåtna vikt med last.

Vi bedömer att de föreslagna regleringsändringarna inte påverkar tillverkarskylten för fordon som tas i trafik efter att regleringsförslaget har trätt i kraft. Tillverkarskylten kommer då att innehålla största tekniskt tillåtna vikt med lastuppgiften och den kommer inte att ändras (utan en teknisk ändring) vid ändring av totalvikten.

Tillverkarskylten kan däremot behöva bytas ut när fordonsägare till fordon som tagits i trafik innan att regleringsförslaget trätt i kraft vill höja totalvikten. Uppgiften på tillverkarskylten kommer då att behöva ändras till den nya, högre, största tekniskt tillåtna vikten med lastuppgiften (scenario 1 i tabell 2). Vid en sänkning av totalvikten för dessa fordon behöver tillverkarskylten endast ändras om fordonsägaren samtidigt vill höja upp största tekniskt tillåtna vikt med last (scenario 2 i tabell 2).

Vid en registreringsbesiktning är tillverkarskylten en av flera olika alternativa underlag för att fastställa fordonets tekniska uppgifter. Regler om detta finns i 2 kap. 26 och 29 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:87) om registreringsbesiktning, mopedbesiktning och lämplighetsbesiktning.

#### 2.4.5 Lätta och tunga fordon vid ändring av totalvikten

Kravbilder för fordon utgår normalt ifrån kategorisering av fordon som delar in fordonen i kategorier utifrån deras totalvikt. Om en ändring av totalvikten leder till att ett fordon passerar viktgränsen för lätta respektive tunga fordon i och med att en ny totalvikt fastställs, kan nya krav uppstå i samband med detta. Kraven för den nya fordonskategorin måste då uppfyllas, även om själva totalviktsändringen inte kräver en ändring av fordonets tekniska konstruktion. Det kan alltså uppstå krav på andra tekniska ändringar i och med den nya totalvikten. Det sker inte så ofta men kan bli fallet när man sänker totalvikten på en tung lastbil så att den kommer att kategoriseras som en lätt lastbil. Några områden där kraven skärps är bland annat när det gäller bromsar och bältesinfästning, då en lätt lastbil får framföras med en högre hastighet på vägnätet än vad som gäller för en tung lastbil. Det är viktigt att fordonsägare beaktar detta i samband med den förändrade totalvikten. Det är dock inte en ny kunskap utan har även gällt tidigare när fordonsägare sänkt totalvikten genom tekniska ändringar (försämringar) av fordonen.

---

(EG) nr 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem.

#### 2.4.6 För- och nackdelar med de föreslagna regleringsändringarna

Förslaget innebär större flexibilitet för fordonsägare: de kan anpassa sitt fordon totalvikt efter sina behov utan att behöva låta fordonet genomgå en teknisk ändring. Det besparar fordonsägare både tid och pengar och de behöver inte byta ut fordonets delar till delar som är konstruerade för att klara av en annan vikt endast i syfte att kunna höja eller sänka fordonets totalvikt.

Förslaget kan medföra att vissa fordonsägare, som skulle ha tagit en högre körkortsbehörighet för att kunna köra en släpvagn med en viss totalvikt, nu i stället sänker fordonets totalvikt men inte anpassar lasten efter den lägre totalvikten. Fordonsägare som fortsättningsvis lastar fordonet upp till den tidigare högre totalvikten kommer således att köra med överlast. Det här problemet förekommer redan i dag, eftersom det finns ett motstånd bland fordonsägare att ta en högre körkortsbehörighet och många väljer att ändra totalvikten, med dagens krav på teknisk ändring, framför att ta en ny behörighet.

Från ett trafiksäkerhetsperspektiv är det förstås bättre att fordonsägare tar en högre körkortsbehörighet. Men jämfört med hur det ser ut idag, där många fordonsägare väljer att försvaga sina fordon i stället för att ta en högre behörighet, är det mer trafiksäkert att totalvikten sänks utan att fordonet tekniskt försvagas. På så sätt kommer de fordon som framförs med överlast ändå att ha kvar originaldelarna som tål den högre vikten än svagare delar som satts dit i samband med en totalviktsändring, även om detta inte är tillåtet. Det finns också bötesbelopp på överlast som i dag tas ut vid överskridande av fordonets lastförmåga (se stycke 2.5.6 för mer information).

Det kommer att finnas en grupp fordonsägare som vill ändra totalvikten men som inte omfattas av förslaget. Det är ägare till befintliga fordon där tillverkaren upphört eller inte längre vill dela ut ett intyg om vad fordonet var konstruerat för i grunden när det gäller största tekniskt tillåtna vikt. De fordonsägare som har sänkt totalvikten inom det nuvarande systemet, till exempel genom att ha borrar hål i rambalken för att försvaga fordonet, kommer inte heller att omfattas av den nya regleringen. I dessa fall har fordonsägaren gjort en permanent teknisk ändring på fordonet som försvagat det och fordonet måste genomgå en teknisk ändring igen för att kunna höja totalvikten.

#### 2.4.7 Böter och överlastavgift

I 4 kap. 4 § i trafikförordningen (1998:1276) finns det bestämmelser om att maximilasten<sup>27</sup> inte får överskridas. Vid överskridande av maximilasten ska föraren av det motordrivna fordonet dömas till penningböter i enlighet med 14 kap. 4 § trafikförordningen. Straffmätningen vid överskridande av ett fordons maximilast baseras på hur mycket totalvikten har överskridits i relation till maximilasten. Om en fordonsägare sänker sitt fordons totalvikt men fortsätter att köra med lika mycket last som tidigare, riskerar fordonsägaren att få böter.

Det finns även en avgift för överlast som skiljer sig från böterna vid överlast. Överlastavgifter regleras i lagen (1972:435) om överlastavgifter. Överlastavgift är en avgift för onormalt slitage av vägar och broar genom att köra med för höga vikter. Till skillnad från böterna vid överlast är det enbart ägaren av fordonet som påförs överlastavgiften. Den föreslagna totalviktsändringen kommer inte att påverkas av den här lagen.

#### **Böter för olovlig körning**

I 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott står det om olovlig körning och böter. Det är normalt åklagare som strafförelägger och fastställer hur många dagsböter det ska bli. I vissa fall går saken vidare till domstol. Antalet dagsböter beror bland annat på hur mycket över gränsen det var och om det var en förstagångsförseelse eller en upprepad. Det är också skillnad på böter och åtgärder mot körkortet. När Transportstyrelsen får reda på att en person dömts för olovlig körning, finns det en praxis för vad vi vidtar för åtgärder.

Om en fordonsägare sänker totalvikten till den behörighet som han eller hon har och sedan fortsätter att lasta fordonet efter den gamla totalvikten, riskerar fordonsägaren att dömas för olovlig körning, eftersom det är den ändrade totalvikten som gäller efter ändringen.

---

<sup>27</sup> Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt (lagen om vägtrafikdefinitioner).

## 3 Förslagets konsekvenser

### A. Allmänt

#### 3.1 Vad ska uppnås?

Vårt regleringsförslag syftar till att få till en reglering som bättre stödjer fordonsägare och transportnäringens behov av en flexibilitet vad gäller fastställande av totalvikt och lastförmåga, utöver den flexibilitet som finns när fordonen nyregistreras.

#### 3.2 Vilka är lösningsalternativen?

##### 3.2.1 Effekter om ingenting görs

Om ingen ändring görs, kommer fordonsägare att fortsätta betala för tekniska ändringar för att ändra sina fordon totalvikt utan att i många fall förbättra fordonen eller öka trafiksäkerheten. Fordonstillverkare och privatpersoner kommer att fortsätta att ifrågasätta varför regelverket ser ut som det gör och efterlysa en förändring. Den utökade B-behörigheten kommer eventuellt på sikt att innebära att färre fordonsägare vill sänka totalvikten på sina fordon, men problemet med en ökning av totalvikten på lätta släpfordon och ändring av totalvikten på bussar kvarstår. Transportstyrelsens kundtjänst har också konstaterat att frågor kring detta hela tiden återkommer i en relativt stor omfattning. Det är också ologiskt att det för nya fordon är möjligt att registrera vikter utifrån fordonsägares behov men att dessa vikter senare inte går att ändra utan ingrepp i fordonen.

##### 3.2.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ till ändringar i regelverket är att Transportstyrelsen tolkar *inrättat för*, i totalviktsbegreppet i lagen om vägtrafikdefinitioner, som ett spann i stället för en specifik vikt eller som inrättats för fordonsägarens behov. Problemen enligt ovan kan lösas snabbare och enklare än alternativet att ändra i lagtexten. Vi bedömer dock att ändrad tolkning kan leda till otydlighet mot det som gällt hittills och innebär en svårighet att förstå det ändrade synsättet och hur detta ska tillämpas.

En sådan tolkning skulle också innebära en motstridighet mot gällande EU-rätt, där den uppgift som man i dag åsätter som totalvikt pekar mot en teknisk begränsning. Vi behöver också registerföra teknisk begränsning, eftersom en sådan ska anges på registreringsbeviset i enlighet med direktiv 1999/37/EG<sup>28</sup>. Vi ser därför att en anpassning av detta slag lämpligtvis

---

<sup>28</sup> Direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon.



genomförs med ändring av angiven definition i lagtext och med kompletterande föreskrifter för att stödja hanteringen.

### 3.2.3 Regleringsalternativ

#### **Alternativ 1: Ta bort kravet på en teknisk ändring vid en höjning och sänkning av totalvikten inom vissa gränser.**

Alternativ 1 innebär att totalviktsbegreppet i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras så att totalvikten blir en vikt som vid registrering utgår från fordonsägarens behov av lastförmåga. Totalvikten går då att höja och sänka, inom ett visst spann, utan att fordonsägaren behöver genomgå en teknisk ändring av sitt fordon. Det här alternativet löser problemet för fordonsägare som vill höja och sänka sitt fordon totalvikt inom vissa gränser utan att försämra trafiksäkerheten eller öka miljöpåverkan.

För att införa en totalvikt som är den registrerade vikten mellan en lägsta möjlig totalvikt och en högsta tillåten totalvikt föreslår vi följande:

1. Ändra betydelsen av totalvikt i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.
2. Lägg till EU:s viktuppgift, *största tekniskt tillåtna vikt med last*, i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.
3. Ändra i fordonsförordningen (2009:211) genom att lägga till en ny bestämmelse som innebär att fordon som ändrar sin totalvikt måste genomgå en registreringsbesiktning.

#### **Alternativ 2: Ändring av lagstiftningen så att kravet på en teknisk ändring vid en sänkning av totalvikten försvinner men att kravet på en teknisk ändring vid höjning av totalvikten kvarstår.**

Den tekniska ändringen som krävs i dag vid en sänkning av totalvikten leder inte till en ökad trafiksäkerhet utan är endast en kostsam och komplicerad process för fordonsägare.

Alternativ 2 innebär att det endast är krav på en teknisk ändring av ett fordon vid en höjning av totalvikten. Vid en sänkning skulle det endast behövas en registreringsbesiktning. Det skulle lösa problemet för de fordonsägare som vill ha en lägre totalvikt, men problemet kvarstår för de fordonsägare som vill höja totalvikten för att öka sitt fordon lastförmåga på fordon som i realiteten klarar av en högre vikt. Vi gör bedömningen att alternativ 2 inte löser hela problemet och anser därmed att det inte är aktuellt som ett regleringsalternativ.

**Alternativ 3: Införa ett nytt begrepp, *registrerad totalvikt*, i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner som skulle vara enklare att ändra på än dagens totalviktsbegrepp.**

Alternativ 3 innebär att ett nytt begrepp, *registrerad totalvikt* som skulle vara enklare att ändra på än dagens totalviktsbegrepp, förs in i lagen om vägtrafikdefinitioner. Eftersom andra författningar, till exempel körkortslagstiftningen, använder begreppet totalvikt men hänvisar till lagen om vägtrafikdefinitioner för definition av begreppet, skulle det innebära att en sådan lösning skulle kräva en rad ändringar i dessa författningar. Av det skälet anser vi att det är enklast och medför störst tydlighet om totalviktsbegreppet ändras i lagen om vägtrafikdefinitioner enligt regleringsalternativ 1.

### 3.2.4 Sammanfattning av regleringsalternativen

Vi drar slutsatsen att alternativ 1 – med en ändring av totalviktsbegreppet så att totalvikten kan ändras inom ett visst spann utan krav på en teknisk ändring – är det föredragna regleringsalternativet på totalviktsproblemet. Det är det enda alternativ som tar itu med hela problemet där kravet på en teknisk ändring försvinner vid både höjningar och sänkningar av totalvikten men samtidigt bidrar till att säkerställa att vikten varken blir för högt eller för lågt registrerad.

Nästa stycke utreder vad de samhällsekonomiska konsekvenserna blir av alternativ 1.

### 3.3 Vilka är berörda?

Vi bedömer att regleringsförslaget (alternativ 1) främst kommer att få positiva effekter för fordonsägare och då främst ägare till lätta släpvagnar (släpvagnar som dras av personbilar, husvagnar och hästsläp) samt husbilar och bussar. Det är dessa grupper som oftast vill ändra sina fordons totalvikt och den föreslagna regleringen innebär att kostnaden i samband med en totalviktsändring minskar. Även transportföretag påverkas positivt i de fall de vill ändra på totalvikten på sina fordon.

Fordonstillverkare, generalagenter och bilverkstäder är berörda. De kommer inte att behöva göra lika många tekniska ändringar på fordon och kan lägga mindre tid på att förklara vad teknisk ändring av fordon innebär och varför det krävs.

Besiktningföretagen påverkas också genom att en annan typ av registreringsbesiktning kan utföras vid ändring av totalvikten och att antalet registreringsbesiktningar på grund av totalviktändringar troligen kommer att öka.

Trafikskolor kan komma att påverkas negativt om vissa fordonsägare som skulle ha tagit en högre behörighet i stället ändrar på totalvikten.

Vi får in många frågor kring varför dagens regelverk, med krav på teknisk ändring vid ändring av totalvikten, ser ut som det gör. Den föreslagna regleringen kommer troligtvis att minska antalet frågor som vi får in.

### **3.4 Vilka konsekvenser medför regleringsalternativet?**

#### **3.4.1 Företag**

Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen inte kommer att få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Vi kommer därför att beskriva konsekvenserna för företagen i detta avsnitt.

Under utredningen har vi haft samråd med branschen om hur den föreslagna regleringen skulle påverka dem och de har ställt sig positiva till att ta bort kravet på teknisk ändring vid ändring av totalvikten. Många av de berörda företagen vill inte hålla på med de tekniska ändringarna eller behöva svara på frågor från kunder om varför de måste göras.

#### **Fordonstillverkare, generalagenter och bilverkstäder**

Fordonstillverkare, generalagenter (importörer av fordon) och bilverkstäder kan komma att påverkas av regleringsförslaget. I dag är det dessa företag som ofta gör den tekniska ändring på fordonet som kan vara aktuell vid en ändring av totalvikten. De tar en avgift för genomförandet av den tekniska ändringen, det nya intyget och ny tillverkarskylt om detta är aktuellt. Om förslaget går igenom, betyder det att fordonstillverkarna, generalagenterna och bilverkstäderna går miste om den inkomsten.

Efter att ha rådfrågat branschen verkar detta utgöra en ytterst liten del av deras verksamhet och något som de i många fall inte gärna vill hålla på med utan endast är en tjänst de erbjuder för att hålla sina kunder nöjda. En husvagnstillverkare informerade om att de uppskattningsvis gör 10 stycken tekniska ändringar om dagen april-juni och betydligt färre de andra månaderna. Det kan till och med innebära besparingar för företagen, eftersom de inte gör någon större vinst på den här typen av tjänst och det tar mycket obetald tid att hjälpa kunderna med vilka tekniska ändringar som krävs och vilka fordonsdelar de kan behöva köpa inför en totalviktsändring m.m. Det här är tid företagen kan lägga på mer vinstdrivande sysslor.

Om tillverkarna redan vid den första registreringen av ett fordon kan registrera både den största tekniskt tillåtna vikten med last och en totalvikt som är lägre än denna, får de en större möjlighet att tillfredsställa kundens

önsknings beträffande totalvikt och behöver inte intyga grundkonstruktion vid framtida ändringar av totalvikt.

### **Transportföretag**

Förslaget påverkar transportföretag positivt, eftersom de på ett enklare sätt kan anpassa sin lastkapacitet och totalvikt i det avseendet att de betalar fordonsskatt för sitt behov i stället för vad den tekniska konstruktionen maximalt möjliggör. Det handlar främst om bussföretag som vill ändra en buss användningsområde, där bussen inte längre behöver all lastförmåga eller behöver mer lastförmåga.

### **Besiktningföretag**

Vid en ändring av totalvikten krävs det en registreringsbesiktning. En registreringsbesiktning vid en teknisk ändring av ett fordon kostar i dag fordonsägaren cirka 1 000 kronor. Den föreslagna regleringen kräver fortfarande en registreringsbesiktning. Dock skulle den besiktningen inte behöva vara lika omfattande utan vara en administrativ besiktning som skulle kosta fordonsägaren cirka 500 kronor. Det innebär att besiktningsoorganen skulle gå miste om en del av intäkterna från en mer omfattande besiktning, men regleringsförslaget kommer troligen att leda till att fler fordonsägare ändrar på sina fordons totalvikt och efterfrågan på en mindre omfattande besiktningen ökar.

Transportstyrelsen har inte tillgång till officiell statistik på antalet registreringsbesiktningar som sker i samband med ändring av totalvikten. Men efter att ha kontaktat ett par olika besiktningföretag uppskattar vi att antalet registreringsbesiktningar för de större företagen är cirka 500–1 000 om året och betydligt färre för de mindre företagen. Det är främst ägare till lätta släpvagnar som ändrar på totalvikten. Besiktningföretagen får i dagsläget desto fler frågor från fordonsägare som undrar hur man går till väga för att ändra ett fordon totalvikt. Ett större besiktningföretag uppskattade att de år 2015 fick cirka 4 500 förfrågningar om hur man ändrar totalvikten. Den tiden besiktningföretagen lägger på att besvara frågorna skulle troligen generera mer arbete, då fler fordonsägare skulle ändra vikten om den föreslagna regleringen går igenom.

Efter samråd med branschen bedömer vi att ett genomförande av de föreslagna ändringarna inte skulle innebära drastiska insatser för besiktningföretagen.

Den föreslagna regleringen skulle innebära vissa administrativa kostnader för besiktningföretagen. De inkluderar ändring av handböcker, information till behöriga, till exempel vägledande kommentarer till ändring av föreskrifter och ändring av rutiner/instruktioner. Ett besiktningföretag uppskattade att det skulle ta dem cirka 40 timmar. Regleringsförslaget

skulle vidare innebära en administrativ kostnad för översyn av produkter (initiering, utredning, förslag och beslut). Besiktningsorganet uppskattade att det skulle ta företaget cirka 10 timmar och med en uppskattad timpenning på 1 000 kronor skulle de totala administrativa kostnaderna landa på cirka 50 000 kronor.

Den föreslagna regleringen medför även kostnader för ändring av it-system (cirka 20 timmar), utbildning av tekniker (cirka 0,5 timmar per tekniker) och kvalitetsuppföljning (cirka 20 timmar). Ett besiktningsföretag med 35 tekniker uppskattade att den här kostnaden totalt blir cirka 60 000 kronor.

Efter samråd med besiktningsbranschen gör vi bedömningen att den föreslagna regleringen inte påverkar konkurrensförhållandena.

### Trafikskolor

Det föreslagna regleringsalternativet kan innebära att vissa fordonsägare kommer att sänka totalvikten i stället för att ta en ny körkortsbehörighet. Det kan i så fall få en negativ effekt för trafikskolor som erbjuder den tjänsten. Det är dock svårt att bedöma hur många av de som i dag, utan föreslagen reglering, tar en högre körkortsbehörighet men som med det föreslagna regleringsalternativet i stället skulle ändra totalvikten.

I dag har trafikskolorna minst 7 000–8 000 kunder per år som tar BE- eller utökad B-behörighet (B96-behörighet). Trenden i dag är att det blir färre och färre som tar B96-behörighet, vilket vi bedömer beror på att det fanns ett uppdämt behov av den utökade behörigheten när den infördes 2013.

När man tar en B96-behörighet kan man, precis som vid B- eller BE-behörighet, välja att ta hjälp av en trafikskola eller träna privat. I dag är det fler som anmäler sig till B96-provet privat än via trafikskola, även om trenden tycks vara en svag ökning av andelen trafikskoleanmälda. Tabellen visar antalet godkända prov på Trafikverket utifrån anmälningssätt fram till den 26 oktober 2016.

Antal godkända										
enbart B96-körprov	2013	Andel	2014	Andel	2015	Andel	2016*	Andel	Totalt	Andel
Privatanmälda	11 756	58 %	7 955	53 %	7 091	53 %	5 456	52 %	32 258	55 %
Trafikskoleanmälda	8 475	42 %	7 033	47 %	6 420	47 %	4 963	48 %	26 891	45 %
Totalt	20 231	100 %	14 988	100 %	13 511	100 %	10 419	100 %	59 149	100 %

\*2016 till och med den 26 oktober.

För BE behörigheter anmäls majoriteten via trafikskola, se tabell över samma tidsperiod och antal godkända prov vid trafikverket utifrån anmälningssätt.

Antal godkända körprov BE										
	2013	Andel	2014	Andel	2015	Andel	2016*	Andel	Totalt	Andel
Privatanmälda	1 468	39 %	1 065	35 %	1 145	33 %	1 097	34 %	4 775	36 %
Trafikskoleanmälda	2 263	61 %	1 993	65 %	2 327	67 %	2 089	66 %	8 672	65 %
Totalt	3 732	100 %	3 061	100 %	3 472	100 %	3 186	100 %	13 451	100 %

\*2016 till och med den 26 oktober.

Observera att siffrorna är utifrån hur provet bokats, och det innebär att även de privatanmälda kan ha tagit lektioner på trafikskola. Däremot kan vi vara ganska säkra på att de som har anmälts till prov med trafikskolekod har genomfört utbildning på skolan.

Det kostar i dag cirka 800 kronor för enbart körprovet för B96-behörighet. Sedan tillkommer kostnader för till exempel tid, bensin, körkortstillverkning och körlektioner (för dem som väljer att ta lektioner).

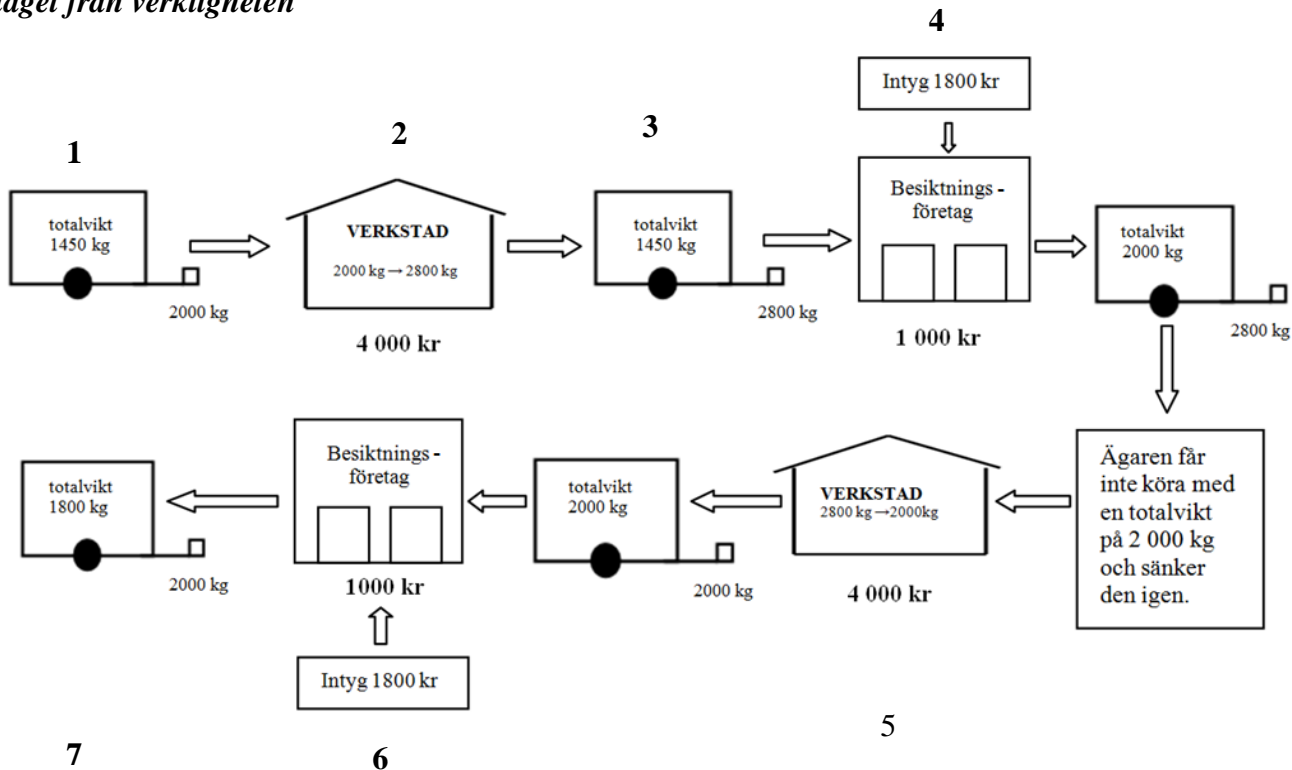
Körlektionerna kostar ungefär detsamma för utökad B-behörighet och BE-behörighet. Skillnaden i totalkostnad om allt görs på trafikskola kan till exempel vara 3 000 kronor för B96-behörighet och 4 000 kronor för BE-behörighet. Det tillkommer bland annat teoriutbildning för BE. Kostnaden för körproven räknas oftast inte in, eftersom de går till Trafikverket.

Körkortstillverkning kostar 150 kronor och fotografering på förarprovskontor kostar 80 kronor. Det är en kostnad även för dem som kör privat. För BE-behörighet krävs dessutom körkortstillstånd (150 kronor) men det behövs inte för B96-behörighet.

### 3.4.2 Medborgare

Det föreslagna regleringsalternativet medför kostnadsmässiga besparingar för de fordonsägare som vill ändra på sitt fordon totalvikt. Fordonsägare slipper göra tekniska ändringar på sina fordon i och med den föreslagna regleringen. Med nuvarande system måste fordonsägare ändra fordonet tekniskt för att kunna visa att fordonet har inrättats för en annan vikt. Exempel 1 nedan visar hur en fordonsägare gick till väga för att ändra totalvikten på sin släpvagn samt kostnaderna i samband med ändringen.

**Exempel 1: Ändring av totalvikten från 1 450 kg till 1 800 kg – ett exempel taget från verkligheten**



1. En ägare till ett släpfordon vill höja totalvikten från 1 450 kg till 1 800 kg. Släpet har komponenter som även skulle klara av en totalvikt på 1 800 kg. På grund av nu gällande regler måste dock en teknisk ändring ske.
2. Ägaren tar släpet till verkstaden där släpets kulhandske, som tål upp till 2 000 kg, ersätts med en kulhandske som tål upp till 2 800 kg. Förklaringen till detta byte är att fordonet måste genomgå en teknisk ändring vid ändring av totalvikten och då monteras en starkare kulhandske på fordonet, fastän den gamla kulhandsken redan var tillräcklig för den önskade totalvikten. Ägaren får betala 4 000 kronor för detta jobb.
3. Släpet har nu genomgått en teknisk ändring men har fortfarande en totalvikt på 1 450 kg.
4. Ägaren tar släpet till ett besiktning-företag för en registreringsbesiktning. De konstaterar att det skett en teknisk ändring och att totalvikten går att höja till 2 000 kg. Ägaren betalar 1 000 kronor för registreringsbesiktningen och 1 800 kronor för ett intyg från tillverkaren. Det blir sammanlagt 2 800 kronor.
5. Ägaren får inte köra med en totalvikt på 2 000 kg så den gamla kulhandsken, som är godkänd för 2 000 kg, monteras på igen. Dessutom vill ägaren inte betala för den nya kulhandsken (vilket skulle bli kostsamt) så den lånades endast ut i samband med totalviktsändringen. Det blir ett



- nytt besök till verkstaden och en kostnad på 4 000 kronor för bytet tillbaka till den gamla kulhandsken.
6. Ägaren tar sedan släpet till besiktningsföretaget som utför en ny registreringsbesiktning. De sänker totalvikten till 1 800 kg, eftersom det konstaterats att en teknisk ändring har skett och att släpet kan ha den totalvikten. Besiktningsorganet tar 1 000 kronor och tillverkaren 1 800 kronor för ett intyg.
  7. Nu har släpvagnsägaren ett släp med en totalvikt på 1 800 kg. Ingen ändring på fordonet har skett jämfört med hur det var från början och fordonsägaren har fått betala 13 600 kronor för sänkningen.

Dagens reglering, med krav på en teknisk ändring vid ändring av totalvikten, har i vissa fall lett till kapitalförstöring när fordonsägare har försämrat fordonen. Det är tveksamt om det är förenligt med statens transportpolitiska mål om att förbättra trafiksäkerheten. De tekniska ändringarna beräknas kosta fordonsägare mellan 7 000 och 18 000 kronor. Se en mer detaljerad uppdelning av kostnaderna i tabell 3 nedan.

*Tabell 3: Kostnader för fordonsägare i samband med ändring av totalvikten med nuvarande regler*

Krav vid ändring av totalvikten	Kostnad för fordonsägaren
Teknisk ändring, t.ex. byte av påskjutsbroms och byte av kulhandske.	5 000–15 000 kr (beroende på vilken teknisk ändring som utförs och om det behövs göras en eller två tekniska ändringar för att uppnå önskad totalvikt)
Intyg från tillverkare	Cirka 1 000–2 000 kr
Registreringsbesiktning	Cirka 1 000 kr
Totalt	7 000–18 000 kr

Den föreslagna regleringen leder förmodligen till att en mindre omfattande registreringsbesiktning skulle krävas, till skillnad mot den registreringsbesiktning som utförs i dag vid ändring av totalvikten. Det skulle innebära en lägre kostnad för fordonsägare. I dag kostar en registreringsbesiktning vid ändring av totalvikten cirka 1 000 kronor. Den mer administrativa registreringsbesiktning, som skulle kunna utföras efter ändringen, kostar cirka 500 kronor.

Utöver ovanstående kostnader tillkommer kostnader för eventuell förlorad arbetsinkomst för den enskilde för tiden då han eller hon åker till och från verkstaden samt resekostnad till och från bilverkstaden. Dessa kostnader har vi dock inte kunnat beräkna.

Regleringsförslaget innebär också att fordonsägare inte behöver skaffa sig ytterligare körkortsbehörigheter, med de kostnader som det medför, när det går att förbättra möjligheterna att utnyttja den behörighet som föraren har.



En BE-behörighet beräknas kosta en fordonsägare minst 2 200 kronor<sup>29</sup> och då är inte eventuella lektioner och kurslitteratur inräknade i den summan. Det är cirka 3 500 som årligen får godkänt på provet för BE-behörighet. Innan införandet av den utökade B-behörigheten var det cirka 4 500 stycken.

Om en ägare till en släpvagn byter bil med nu gällande regler, kan det medföra att fordonsägaren behöver byta sitt släp på grund av behörighetsregler. Med en B-behörighet får körkortsinnehavaren köra en fordonskombination med en sammanlagd totalvikt på 3 500 kg där släpvagnen väger över 750 kg. Om den nya bilen väger mer än den gamla bilen och totalvikterna som ingår i fordonskombinationen överstiger 3 500 kg, kan fordonsägaren efter föreslagen reglering välja att sänka släpets totalvikt i stället för att köpa ett nytt släp med en lägre totalvikt. Det sparar fordonsägarna både tid och pengar på.

Vi gör antagandet att intresset för att höja sitt fordons totalvikt på framför allt husvagnar kommer att öka i och med den relativt nya körkortsbehörigheten B-96 (utökad B-behörighet). Med en B-96 behörighet kan körkortsinnehavaren köra tyngre fordonskombinationer än med B-behörighet och det kan innebära att fordonsägare vill höja totalvikten för att utnyttja sin nya körkortsbehörighet.

### 3.4.3 Staten

Eftersom fordonsskatten är kopplad till totalvikten för tunga fordon, släpvagnar och för vissa äldre lätta fordon, kan den föreslagna regleringen leda till att skatteintäkterna ändras.<sup>30</sup> Det är svårt att i dagsläget beräkna vad ändringen av skatteintäkterna blir av en ändrad definition av totalvikten, eftersom det är okänt hur många som kommer att ändra sin totalvikt och med hur mycket.

Efterfrågan av den föreslagna regleringen är som störst bland ägare till lätta släpfordon. Släpfordon beskattas efter totalvikten. För varje 100 kilograms höjning av totalvikten ökar den årliga fordonsskatten med cirka 20 kronor. Transportstyrelsen bedömer att det finns intresse för att både höja och sänka totalvikten bland fordonsägare, så det kan innebära en skatteförlust på vissa fordon och en ökning av skatteintäkterna på andra fordon. Det handlar dock om en ganska obetydlig summa i det stora sammanhanget.

<sup>29</sup> Körkortsportalen. *Avgifter*. Hämtad den 26 januari, 2016, från <http://www.korkortsportalen.se/avgifter/>

<sup>30</sup> Totalvikten är skattevikten för tunga bussar, tunga lastbilar, tunga terrängvagnar och andra släpvagnar än påhängsvagnar samt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar (personbil klass II) som tagits i trafik i Sverige före utgången av 2010.

Den föreslagna regleringen kan även innebära att vissa bussägare vill ändra på totalvikten. I dag registreras vissa tyngre bussar med en lägre totalvikt än vad de tekniskt klarar av så att bussägaren inte ska behöva betala fordonskatt för en vikt de inte utnyttjar. I och med den föreslagna regleringen kan skatteintäkterna påverkas i och med att fler bussägare vill göra totalviktsändringar efter att fordonet registrerats och tagits i bruk. Det handlar framför allt om bussföretag som vill ändra en buss användningsområde där bussen inte längre behöver all lastförmåga eller behöver mer lastförmåga. För ett bussföretag som minskar en buss totalvikt med mellan 1 000 och 2 000 kg (ett eller två steg i skattetabellen) innebär regleringsförslaget en minskad skatteavgift för företaget på cirka 2 000–5 000 kronor per år.

#### **Trängselskatt och infrastrukturavgift**

Den nya definitionen av totalvikt får en viss betydelse för uttag av trängselskatt och infrastrukturavgift. Trängselskatt och infrastrukturavgift betalas inte för buss med en totalvikt av minst 14 ton, vilket framgår av 5 § 3 lagen (2004:629) om trängselskatt och 6 § 3 förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgift. Det innebär att en registreringsbesiktning av en tung buss för att ändra totalvikten i vissa fall skulle kunna medföra att bussen blir skatte- och avgiftspliktig eller slipper skatte- och avgiftsplikt. Skatte- och avgiftsplikten för andra fordonsslag är inte beroende av fordonets totalvikt.

Regeln om att bussar med en totalvikt om minst 14 ton ska vara undantagna från trängselskatt fanns med redan i den första versionen av lagen om trängselskatt 2004. Syftet med undantaget var att bussar i linjetrafik inte skulle vara trängselskattepliktiga. Det går inte att utläsa av vägtrafikregistret om en buss används i linjetrafik. Därför utformades undantaget i stället utifrån fordonets totalvikt (prop. 2013/04:145 avsnitt 7.2.1). Lagen har inte ändrats i det avseendet sedan dess. Samma undantag har också införts för infrastrukturavgifter.

Transportstyrelsen bedömer att det inte vore möjligt att registrera om en tung buss för att få en administrativ totalvikt över 14 ton, om bussen inte var byggd med en högre vikt redan från början. Det saknas också skäl att tro att tyngre bussar skulle registreras om för att komma under gränsen för undantaget på 14 ton och därmed bli trängselskatte- och infrastrukturavgiftspliktiga.

#### **3.4.4 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Regleringsförslaget innebär att Transportstyrelsens vägtrafikregister måste ändras så att det finns möjlighet att ha både fordons totalvikt och största tekniskt tillåtna vikt med last registrerade. Det kommer uppskattningsvis att ta myndigheten 2 000 timmar att uppdatera systemen. Med en uppskattad

timpenning på 1 000 kronor/timmen skulle det bli en kostnad på 2 miljoner att föra in den nya uppgiften i vägtrafikregistret. Vi behöver även se över våra föreskrifter, vilket medför vissa kostnader.

Vår kundtjänst får dock på sikt en ganska stor besparing när det gäller alla frågor om sänkning och höjning av totalvikt, eftersom vi i dag måste motivera varför de tekniska ändringarna på fordonen måste genomföras. Dessa frågor får vi flera gånger varje vecka.

### 3.4.5 Externa effekter

Med nuvarande regler kan det finnas ett incitament att försvaga fordon som fordonsägare vill sänka totalvikten på, eftersom nuvarande regelverk kräver en teknisk ändring på fordonet. Det i sin tur bidrar till en ökad olycksrisk och ökade konsekvenser vid olyckor när fordonet framförs med överlast. Det är troligt att ett enklare regelverk, där totalvikten kan ändras utan en teknisk ändring av fordonet, bidrar till en minskad olycksrisk och att konsekvenserna vid olyckor blir mindre omfattande.

Det kan uppstå ett nyttjande av det nya systemet som inte avsågs, till exempel att fordonsägare registrerar en ändrad totalvikt flera gånger per år. Transportstyrelsen anser att det är lämpligt att det är den enskilde fordonsägaren som står för de kostnader som uppstår på grund av registrering av ny totalvikt i stället för att kostnaden faller på skattebetalarna eller fordonsägarkollektivet.

I övrigt ser inte vi att det föreligger något problem med att en fordonsägare nyttjar regelförenklingen i större omfattning än ett genomsnitt av befolkningen. Om det är den enskilde fordonsägaren som bekostar sin användning av systemet, finns det inget skäl att begränsa nyttjandet av den möjligheten.

### 3.4.6 Körkortsdirektivet

Ett nytt körkortsdirektiv, 2006/126/EG<sup>31</sup>, började gälla den 19 januari 2013. I direktivet infördes en möjlighet att enklare kunna få tillgång till att köra större fordonskombinationer med enbart B-behörighet. Bakgrunden till att det infördes var en kombination av att fordonen successivt blivit större och tyngre genom åren och att många hamnade strax ovanför högsta tillåtna totalvikt för B-körkortet, samtidigt som många släpfordonstillverkare (främst husvagnar) sänker lastvikten för att tillmötesgå kunders efterfrågan.

Den föreslagna regleringen öppnar upp för ytterligare möjligheter genom att fordonsägare får möjlighet att sänka totalvikten i stället för att behöva ta en ny körkortsbehörighet. Förslaget kan verka gå emot körkortslagstiftningens

---

<sup>31</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.

motiv om att ökad erfarenhet och kompetens behövs för att få tillträde till större fordon. Den föreslagna regleringen innebär dock att fordonsägaren endast får lasta upp till den nya totalvikten, och överträder de den riskerar de att få böter vid överlast.

Det finns redan i dag fordonsägare som ändrar fordonens totalvikt, med en teknisk ändring, och sedan lastar mer än den nya totalvikten.

Transportstyrelsen bedömer att fordonsägare inte kommer att köra med överlast i större utsträckning än vad de gör i dag. Skillnaden är att med den föreslagna regleringen kommer fordonen inte att ha försvagats i samband med totalviktssänkningen. Flertalet av de förare som väljer att sänka ett fordon totalvikt gör det för att kunna framföra fordonet lagligt med den körkortsbehörighet och fordon de har, vilket talar emot att de sedan medvetet skulle lasta upp till den gamla totalvikten för att då riskera överlast.

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

Den föreslagna regleringen bedöms överensstämma med EU-rättsliga regleringar, eftersom den endast berör fordon som redan har registrerats i Sverige och EU-lagstiftningen sträcker sig i denna del inte till fordon som har blivit registrerade i Sverige.

Det finns en viktdefinition, *technically permissible maximum laden mass (stated by the manufacturer)*, som genomgående används i alla engelska versioner inom EU-lagstiftningen när det gäller bilar och släpfordon men även för motorcyklar och mopeder.

Denna definition används både i det informationsdokument som ska bifogas vid en ansökan om typgodkännande enligt bilaga I punkt 2.8 och i intyg om överensstämmelse (CoC) enligt bilaga IX punkt 16.1 i EU:s ramdirektiv (2007/46/EG) för godkännande av motorfordon och släpvagnar. Den används också i kompletterande lagstiftning till detta direktiv genom olika tekniska förordningar eller tekniska direktiv. Beteckningen 2.8 följer genom de tekniska förordningarna/direktiven. På motsvarande sätt finns den även för motorcyklar och mopeder som en uppgift 14.1 på intyg om överensstämmelse.

Detta begrepp har genom tolkning även likställts med det svenska begreppet totalvikt, även om definitionerna inte överensstämmer helt. Det som komplicerar det hela är att alla de svenska översättningarna som används i de olika EU-direktiven och EU-förordningarna varierar, vilket troligtvis beror på att olika översättare arbetat med översättningar av de aktuella lagstiftningarna vid olika tillfällen. Det finns minst sju olika svenska

översättningar på det engelska begreppet (*technically permissible maximum laden mass*), vilka framgår av tabell 4 nedan. Det som kan konstateras är att inget av de svenska översättningarna enbart heter totalvikt.

EU-lagstiftningen har också öppnat upp för registrering av en avsedd *högsta tillåtna lastade vikt vid registrering/drift* när det gäller tunga fordon och därför anser Transportstyrelsen att den nya nationella användningen av begreppet totalvikt inte medför hinder för att ändra betydelsen i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Tabell 4: Största tekniskt tillåtna vikt med last i EU-reglering

Engelsk benämning	Svensk översättning
<b>Bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG<sup>32</sup></b> vilket motsvarar uppgift i informationsdokument	
2.8 Technically permissible maximum laden mass stated by the manufacturer	2.8 Högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last enligt tillverkaren
<b>Bilaga IX i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG</b> vilket motsvarar uppgift på CoC	
16.1 Technically permissible maximum laden mass	16.1 Största tekniskt tillåtna vikt med last
<b>Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012<sup>33</sup></b> som är en ändringsförordning av EU-direktiv 2007/46/EG	
2.8 Technically permissible maximum laden mass	2.8 Högsta tekniskt tillåtna lastvikt
<b>Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG<sup>34</sup></b> som är ett tekniskt direktiv för massa och dimension och som kompletterar direktiv 2007/46/EG vad gäller personbilar	
2.8 Technically permissible maximum laden mass	2.8 Tekniskt tillåten största totalmassa enligt tillverkarens uppgifter
<b>Rådets direktiv 92/21/EEG<sup>35</sup></b> som är ett tekniskt direktiv för massa och dimension och som kompletterar direktiv 2007/46/EG vad gäller tunga fordon och släpfordon	
2.8 Technically permissible maximum mass stated by the manufacturer	2.8 Tekniskt tillåten totalvikt enligt tillverkarens uppgifter

<sup>32</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

<sup>33</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 avseende krav för typgodkännande av vikter och mått för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG.

<sup>34</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG av den 22 juli 1997 om massa och dimensioner för vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG.

<sup>35</sup> Rådets direktiv 92/21/EEG av den 31 mars 1992 om vikter och dimensioner för motorfordon i kategori M1.

Bilaga I i förslag till kommande EU-ramförfordning om motorfordon och släpfordon vilket motsvarar uppgift i informationsdokument	
Technically permissible maximum laden mass stated by the manufacturer	Högsta tekniskt tillåtna lastade vikt enligt tillverkarens uppgifter
Bilaga IX i förslag till kommande EU-ramförfordning om motorfordon och släpfordon vilket motsvarar uppgift på CoC	
Technically permissible maximum laden mass stated by the manufacturer	Högsta tekniskt tillåtna lastade vikt enligt tillverkarens uppgifter
Bilaga IV till <b>Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG<sup>36</sup></b> vilket motsvarar uppgift på CoC för motorcyklar/moped	
14.1 Technically permissible maximum laden mass	14.1 Största tekniskt tillåtna massa med last
<b>Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG</b> av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning)	
Maximum authorised mass not exceeding 3 500 kg ...where the maximum authorised mass of the trailer or semi trailer does not exceed 3 500 kg	Tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg ...med en tillåten totalvikt på släp- eller påhängsvagnen
<b>Rådets direktiv 1999/37/EG</b> av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon	
(F.1) maximum technically permissible laden mass, except for motorcycles;	(F.1) högsta tekniskt tillåtna totalvikt, utom för motorcyklar;

### Registreringsbevis

Enligt rådets direktiv 1999/37/EG av den 29 april 1999 om registreringsbevis för fordon ska ett registreringsbevis innehålla vissa uppgifter. Tabell 5 nedan visar de obligatoriska viktuppgifterna för medlemstaterna.

*Tabell 5: Obligatoriska viktuppgifter i registreringsbeviset*

Engelsk benämning	Svensk översättning
(F.1) maximum technically permissible laden mass, except for motorcycles	(F.1) högsta tekniskt tillåtna totalvikt, utom för motorcyklar
(G) mass of the vehicle in service with bodywork, and with coupling device in the case of a towing vehicle in service from any category other than M1	(G) fordonets tjänstevikt inklusive karosseri och, för dragfordon som brukas i annan kategori än M1, inklusive kopplingsanordning

<sup>36</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG om typgodkännande av två och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG.

Uppgiften F.1 *högsta tekniskt tillåtna totalvikt* i direktiv 1999/37/EG är i dag representerad som totalvikt i lagen om vägtrafikdefinitioner och skulle i och med den föreslagna regleringen i stället likställas med viktuppgiften *största tekniskt tillåtna vikt med last*. Den kan läggas till som en ny viktuppgift på registreringsbeviset och få koden F11. Regleringsförslaget får således med den obligatoriska viktuppgiften på registreringsbeviset.

Transportstyrelsen föreslår att totalvikten finns kvar. Det finns ett värde i att ha kvar totalvikten på registreringsbeviset, eftersom den viktuppgiften talar om vad fordonet högst får väga. Enligt bilaga I i direktiv 1999/37/EG får medlemstaterna nationellt registrera uppgifter utöver de obligatoriska uppgifterna och det blir därför ingen konflikt med EU:s lagstiftning.

### **3.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Eftersom det här behovet har påtalats länge, är behovet att ändra lagstiftningen stort. Transportstyrelsens föreskrifter bör ändras samtidigt som ändringar genomförs i lag och förordning. Vi behöver även ändra i vägtrafikregistrets datasystem, vilket kräver en viss framförhållning. På grund av migration av Transportstyrelsens stordator var det stopp för ändringar i vägtrafikregistret under hela 2016 och orderboken är fullbokad för 2017. En lämplig tidpunkt för ikraftträdande av lag-, förordnings- och föreskriftsändringar är därför andra halvåret 2018.



## **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.

### **3.7 Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Förslaget om att inte kräva teknisk ändring vid höjning eller sänkning av totalvikten bedömer vi medföra en marginell ökning av tillgängligheten när det gäller brukandet av vissa släpfordon, eftersom något fler kan använda dessa släp med sänkt totalvikt och begränsad lastförmåga.

### **3.8 Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

När det gäller trafiksäkerheten borde det vara en fördel att fordonen inte försämras i onödan vid sänkning av totalvikten. Fordonen får då en större teknisk marginal vad gäller hållbarhet, även om det inte har någon stor betydelse för dessa transporter. Transportstyrelsen bedömer att den föreslagna regleringen varken har en positiv eller negativ påverkan på miljön.



## **C. Sammanställning av konsekvenser**

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)
	Fördelar	Nackdelar	
Företag			
<b>Fordonstillverkare/ generalagenter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De kan ägna tiden som de i dag lägger på att besvara kunders frågor om regleringen kring totalviktändringar och hur kunder ska kunna ändra på sina fordons totalvikt på mer vinstdrivande sysslor.</li> <li>• Fordonstillverkare behöver inte längre sätta en lägre vikt i <i>16.1 största tekniskt tillåten vikt med last</i> i CoC än den största tekniskt tillåtna vikt med last för att möta kunders behov.</li> </ul>		
<b>Bilverkstäder</b>		<p>De går miste om en inkomst i samband med att fordon inte behöver genomgå en teknisk ändring när totalvikten ändras.</p> <p>Tillverkare gör i många fall den här ändringen och påstår att det inte är en särskilt stor vinst på denna typ av tjänst. De kan göra större vinster på annat arbete.</p>	
<b>Transportföretag</b>	<p>De kan enklare anpassa sina fordons totalvikt efter lastbehov, vilket leder till att de endast betalar skatt för den vikt de utnyttjar. Det sker redan i dag att totalvikten sätts som en lägre vikt än den vikten fordonet faktiskt klarar av. Men nu blir det lättare att ändra totalvikten för fordon som redan tagits i bruk och där lastförmågan har ändrats.</p>		

<b>Besiktningsföretag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antalet frågor från fordonsägare om varför regelverket kring totalviktsändringar ser ut som det gör och hur de kan ändra sin totalvikt t minskar. Den tiden kan de lägga på mer vinstdrivande verksamhet.</li> <li>• Antalet mindre omfattande registreringsbesiktningar ökar när det blir enklare att ändra ett fordons totalvikt.</li> </ul>	Antalet registreringsbesiktningar i samband med att en teknisk ändring krävs vid ändring av totalvikten minskar.	
<b>Trafikskoleföretag</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vissa fordonsägare som skulle ta en högre behörighet väljer att i stället sänka totalvikten, vilket kan innebära färre kunder för trafikskolan.</li> </ul>	
<b>Medborgare</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fordonsägare behöver inte göra kostsamma tekniska ändringar på sina fordon vid ändring av totalvikten.</li> <li>• Fordonsägare behöver inte försämra sina fordons konstruktion vid en sänkning av totalvikten.</li> <li>• Fordonsägare behöver eventuellt inte ta en högre körkortsbehörighet eller köpa nytt släpfordon vid köp av ny bil. De kan i vissa fall sänka totalvikten i stället.</li> </ul>		Besparing på 7 000–18 000 kronor per ändring av totalvikten
<b>Staten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Totalvikten som ändras på lätta släpfordon ändras både uppåt och neråt, vilket innebär att skatteintäkterna ökar respektive minskar. Det går inte att beräkna med hur mycket.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minskade skatteintäkter i och med att fler fordonsägare sänker totalvikten. Dock har de bussbolag redan en lägre totalvikt på grund av att fordonstillverkaren registrerat in en lägre vikt än den tekniskt tillåtna, så det kanske inte blir en stor minskning.</li> </ul>	
<b>Myndigheter</b>	Transportstyrelsen kundtjänst får på sikt en ganska stor besparing i och med att frågorna kring tekniska ändringar vid ändring av totalvikten beräknas minska.		

<b>Externa effekter</b>	Fordonägare försvagar inte längre sina fordon vid sänkning av totalvikten, vilket i sin tur bidrar till säkrare fordon och minskad olycksrisk.		
-------------------------	--	--	--

## **D. Samråd**

Under utredningen har vi haft samråd med representanter från fordonstillverkare, besiktningensbranschen, husvagnsbranschen och Skatteverket.

## 4 Författningskommentar

### 4.1 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Ändringar har gjorts av definitionen totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn samt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn. Den nya betydelsen av totalvikt innebär att totalvikten blir en viktuppgift som utgår från fordonsägarens behov och hamnar mellan en lägsta tekniskt begränsande vikt för ett fordon med lägsta lämpliga lastförmåga och upp till en tekniskt begränsande högsta vikt med hänsyn till att fordonet inte håller för mer.

Totalvikten kommer också i fortsättningen att vara kopplad till skatte- och körkortslagstiftningen.

### 4.2 Bilaga 1 förordning (2001:650) om vägtrafikregister

I punkt 1 i bilaga 1 föreslår Transportstyrelsen en ändring som avser registrerade fordonsuppgifter. Förslaget i framställan är att *största tekniskt tillåtna vikt med last* förs in i förordningen om vägtrafikregister under punkten 1 för att tydliggöra att den största tekniskt tillåtna vikten med lastuppgiften kan skilja sig från totalvikten.

### 4.3 4 kap. 3 a § fordonsförordningen (2009:211)

I 4 kap. 3 § fordonsförordningen står det uppräknat vilka fordon registreringsbesiktning ska tillämpas för. Punkt 3 i paragrafen refererar till fordon som har ändrats på sätt som anges i 20 §. Eftersom vi föreslår ett tillägg i den paragrafen, 20 a §, anser vi att 3 § punkt 3 bör inkludera den nya paragrafen. Det föreslår vi genom att lägga till 20 a § till punkt 3.

### 4.4 4 kap. 20 a § fordonsförordningen (2009:211)

I denna paragraf framgår det att om en ny totalvikt ska fastställas på ett fordon, utan att fordonet har ändrats tekniskt, ska fordonet genomgå en registreringsbesiktning.

Inledningen till första meningen, i den nya föreslagna lydelsen i 20 a §, är densamma som i 4 kap. 20 § fordonsförordningen. Därefter regleras att det är fordonets ägare som ska ställa in fordonet för registreringsbesiktning utefter sitt önskemål om att ändra totalvikten. Det regleras också att detta handlar om registreringsbesiktning utan att fordonet har ändrats, för att ändra totalvikten enligt den nya definitionen av totalvikt.

I andra meningen fastslås det att det är besiktningsorganet som ska besluta om den nya totalvikten ska godkännas. Det är tänkbart att en ägare skulle ta in ett fordon för registreringsbesiktning och önska en ny totalvikt som är för hög för fordonets konstruktion. Det är också tänkbart att en ägare skulle vilja föreslå en ny totalvikt som är så låg att det inte vore praktiskt möjligt att använda fordonet. I sådana fall måste besiktningsorganet avslå ansökan om ny totalvikt eller i samråd med ägaren besluta om en annan ny totalvikt.

Tredje meningen innehåller en regel om när den nya totalvikten börjar gälla. Eftersom det rör sig om en vikt som inte motsvaras av verkliga förhållanden, utan är fastställd utifrån fordonsägarens önskemål för körkortsbehörighet, lastförmåga och beskattning, måste giltighetstiden räknas från en tidpunkt då uppgiften om totalvikten på annat sätt blir allmän. Framför allt när det gäller beskattning är det många uppgifter om fordon som gäller från den dag då registreringen sker i vägtrafikregistret. Det är lämpligt att detsamma gäller för en ny, administrativt bestämd totalvikt för ett fordon.

De två sista meningarna i 4 kap. 20 § innehåller tidsfrister för registreringsbesiktning av ett ändrat fordon och en undantagsbestämmelse från tidsfristerna. När ett fordon har ändrats så att det måste registreringsbesiktas, finns det behov av en regel som säger när en sådan besiktning senast måste ske. Den administrativa ändringen av ny totalvikt, utan att fordonet har ändrats, kan inte ske förrän registreringsbesiktning sker. Det saknas därför skäl att ha regler om tidsfrister i paragrafen om en administrativt bestämd ny totalvikt.

#### **4.5 4 kap. 25 a § fordonsförordningen (2009:211)**

Vi föreslår en ny paragraf, 4 kap. 25 a, i fordonsförordningen, om att registreringsbesiktningen får begränsas till vad som anges i 2 kap. 6 § 3 fordonslagen. Anledningen är att vi anser att endast en mindre omfattande registreringsbesiktning är nödvändig för att ändra på ett fordons totalvikt. Vi föreslår att den paragrafen läggs in som 25 a §, eftersom det redan finns en 26 a §. 26 § handlar om Transportstyrelsens föreläggande och vi anser att den nya paragrafen är mer passande innan.