

Mopeder

Rättslig vägledning 2023:20
Utvecklingscentrum
Oktober 2023

Innehållsförteckning

1	Inledning	3
1.1	Förkortningar	3
2	Vad är en moped?	4
2.1	Minimomotorcykel	5
3	Särskilda regler för olika typer av mopeder	6
3.1	Utrustningskrav	7
3.2	Hjälmkrav	8
3.3	Vissa särskilda trafikregler	8
4	Olovlig körning	9
4.1	Trimmade mopeder	9
5	Rattfylleri	11
6	Typgodkännande, dokument och besiktningar	12
6.1	Typgodkännande	12
6.2	Intyg om överensstämmelse	12
6.3	Märkning	13
6.4	Mopedbesiktning	13
6.5	Typintyg för 30-moped	13
6.6	"Gråmoped"	14

1 Inledning

Syftet med denna rättsliga vägledning är att underlätta förståelsen för de ibland speciella regler och förutsättningar som gäller för mopeder och därigenom underlätta handläggningen av ärenden i vilka mopeder förekommer.

1.1 Förkortningar

FDEF	Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
FFRA	Förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning
FoF	Fordonsförordningen (2009:211)
FoL	Fordonslagen (2002:574)
KKF	Körkortsförordningen (1998:980)
KKL	Körkortslagen (1998:488)
LDEF	Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
LFRA	Lagen (2019:370) om fordons registrering och användning
TBL	Lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott
TraF	Trafikförordningen (1998:1276)
TSL	Trafikskadelagen (1975:1410)

Denna rättsliga vägledning ersätter den tidigare rättspromemorian "Mopeder – några rättsliga frågor" 2005:12. Innehållsmässigt bygger vägledningen i stort på den tidigare promemorian men den har omstrukturerats och tillägg har gjorts avseende mopedbilar, praxis kring rattfylleri m.m. Mindre språkliga justeringar har gjorts och vissa avsnitt har uppdaterats avseende nu gällande rätt.

2 Vad är en moped?

Av definitionerna i 2 § LDEF följer att en moped klass I är ett motorfordon som är

konstruerat för en hastighet om högst 45 km/tim

och utrustat med

en bensinmotor med en slagvolym om högst 50 cm³ *eller*
en dieselmotor med en slagvolym om högst 500 cm³ *eller*
en annan typ av framdrivning, i praktiken främst en elmotor

och som har

två hjul
och
en nettoeffekt på max 4 kilowatt

tre hjul
och
en vikt i körklart skick på högst 270 kg
samt
en nettoeffekt på max 4 kilowatt

fyra hjul
och
en vikt i körklart skick på högst 425 kg
samt
en nettoeffekt på max 4 kilowatt

fyra hjul
och
ett karosseri med högst tre dörrar
och
en vikt i körklart skick på högst 425 kg
samt
en nettoeffekt på max 6 kilowatt

En moped klass II ska möta de ovanstående kraven **men**

- motorns nettoeffekt får inte överstiga 1 kilowatt och
- den får inte vara konstruerad för en hastighet över 25 km/tim.

En s.k. elcykel kan också vara en moped klass II. Den är då byggd för att drivas med tramp- eller vevanordning och motorn, med en nettoeffekt på max 1 kilowatt, får inte ge något krafttillskott över 25 km/tim.

Gamla s.k. 30-mopeder finns alltså kvar i relativt stor omfattning. Dessa är enligt övergångsbestämmelserna till LDEF att bedöma som en moped klass II. En förteckning över 30-mopeder finns på

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/blanketter/vag/fordon/typmoppe.pdf?id=51622>

Mopedbilar som uppfyller definitionerna är alltså just en moped trots att de till det yttre närmast påminner om en vanlig personbil.

Flera andra fordonstyper som inte möter bilden av en traditionell moped kan vara att bedöma som en sådan mot bakgrund av dessa definitioner, t.ex. en elsparkcykel som går för fort eller har en för hög effekt. Liknande fordon är t.ex. en fatscooter med för hög effekt. För ytterligare information gällande olika former av cyklar och gränsdragningen mot mopeder hänvisas till den rättsliga vägledningen Cyklar, RåV 2023:19.

2.1 Minimotorcykel

Till vilken kategori av fordon som så kallade minimotorcyklar ska föras får bedömas utifrån deras hastighet och cylindervolym. Om cylindervolymen håller sig inom 50 cm³ betraktas fordonet som en moped klass II om högsta hastighet som den är konstruerad för uppgår till som mest 25 km/tim, och som en moped klass I om hastigheten som den är konstruerad för ligger mellan 26 och 45 km/tim. Om minimotorcykeln är konstruerad för hastigheter över 45 km/tim eller om cylindervolymen överstiger 50 cm³ betraktas den som en motorcykel.

Beroende på vilken fordonskategori en minimotorcykel faller in under kan en rad olika krav aktualiseras som t.ex. registreringsplikt, förarbevis eller körkort och trafikförsäkringsplikt (oavsett fordonskategori). Möjligheterna att få denna typ av fordon registrerade torde vara begränsade. Finns ett "Intyg om överensstämmelse" och övrig dokumentation får naturligtvis fordonet registreras men i praktiken är detta troligen mycket ovanligt.

3 Särskilda regler för olika typer av mopeder

	Moped klass I	Moped klass II	30-moped
Konstruerad för en hastighet av högst	45 km/tim <i>2 § LDEF</i>	25 km/tim <i>2 § LDEF</i>	30 km/tim <i>Övergångsbestämmelserna till LDEF</i>
Krav på föraren	Fyllt 15 år <i>3:1 KKL</i>	Fyllt 15 år <i>3:19 KKL</i>	Fyllt 15 år <i>3:19 KKL</i>
	Körkort med behörighet AM eller högre <i>2:1, 5 och 7 b KKL</i> alt.	Förarbevis, körkort eller traktorkort <i>2:3 KKL</i>	Förarbevis, körkort eller traktorkort <i>2:3 KKL</i>
	Traktorkort utfärdat före den 1 oktober 2009 <i>Övergångsbestämmelserna till KKL (SFS 2009:189)</i>	Inget krav på förarbevis, körkort eller traktorkort om föraren fyllt 15 år före den 1 oktober 2009 <i>Övergångsbestämmelserna till KKL (SFS 2009:189)</i>	Inget krav på förarbevis, körkort eller traktorkort om föraren fyllt 15 år före den 1 oktober 2009 <i>Övergångsbestämmelserna till KKL (SFS 2009:189)</i>
	Ansvarsbestämelse: <i>3 § TBL</i>	Ansvarsbestämelse: <i>3 § TBL</i>	Ansvarsbestämelse: <i>3 § TBL</i>
Registreringsplikt	Ja <i>5 § LFRA</i> Ansvarsbestämelse: <i>23 § LFRA</i>	Nej	Nej

	Moped klass I	Moped klass II	30-moped
Registerrings skylt	Ja <i>3:5 FFRA</i> Ansvarsbestämelse: <i>12:1 FFRA</i>	Nej	Nej
Krav på fordonsidentifikationsmärkning	Ja ECE märkning	Ja	Ja https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/blanketter/vag/fordon/typmoppe.pdf?id=51622
Fordonskatteplikt	Nej	Nej	Nej
Trafikförsäkring	Krävs <i>2 § TSL</i> Vitesbestämmelse: <i>35 § TSL</i>	Krävs <i>2 § TSL</i> Ansvarsbestämelse: <i>36 § TSL</i> Bevis ska medföras <i>37 § TSL</i> Ansvarsbestämelse: <i>37 § TSL</i>	Krävs <i>2 § TSL</i> Ansvarsbestämelse: <i>36 § TSL</i> Bevis ska medföras <i>37 § TSL</i> Ansvarsbestämelse: <i>37 § TSL</i>
Kontrollbesiktning	Krävs inte	Krävs inte	Krävs inte

3.1 Utrustningskrav

Transportstyrelsen har med stöd av ett bemyndigande i fordonsförordningen meddelat föreskrifter om mopeder; Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om mopeder som tagits i bruk och släpvagnar till dessa (TSFS 2019:132). I föreskrifterna finns de utrustningskrav och fordonstekniska krav som ställs på mopeder. Här finns bland annat krav på belysning, signalanordning och bromsar m.m. Polis har möjlighet att utfärda ordningsbot för vissa av bristerna. Vilka dessa är framgår av ordningsbotskatalogen.

3.2 HjälmkraV

Vid färd med en "vanlig" tvåhjulig moped krävs att föraren använder skyddshjälm (4:9 1 st. 2 TraF).

Transportstyrelsen har utfärdat en föreskrift om hur skyddshjälm ska användas; Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skyddshjälm (TSFS 2017:94). Det kan dock ifrågasättas om föreskriften i denna del har utfärdats med erforderligt stöd i de bemyndiganden som Transportstyrelsen har enligt trafikförordningen. Av den anledningen har riksåklagaren beslutat om en ändring av ledtexten som avser detta brott i ordningsbrottskatalogen så att ledtexten numera endast omfattar att inte använda skyddshjälm.¹

Vid färd med en tvåhjulig moped som är utrustad med tramp- eller vevanordning och där motorn inte ger något krafttillskott över 25 km/tim, dvs. en elcykel som är att klassificera som en moped klass II, är det tillräckligt att använda en cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd (6:4 b TraF).

Vid färd med en tre- eller fyrehjulig moped utrustad med karosseri, dvs. en mopedbil, ska antingen de bilbälten som mopeden ska vara utrustad med eller hjälm användas (4:9 2 st. 5 TraF).

Om mopeden framförs utan att motorn är igång, dvs. sparkas fram, behöver hjälm inte användas (4:9 2 st. 4 TraF).

Det är förarens ansvar att se till att barn under 15 år följer dessa regler (4:9 3 st. TraF).

3.3 Vissa särskilda trafikregler

En moped klass II ska i huvudsak följa de regler om fordons placering etc. som gäller för cykel. För en genomgång av de regler som då gäller, framförallt olika väjningspliktsregler, hänvisas till den rättsliga vägledningen Cyklar, RåV 2023:19.

En moped klass I ska följa de trafikregler som gäller för all motordriven trafik. Det finns dock vissa speciella regler.

- Vägren ska användas vid färd på väg (3:12 2 och 14:3 1b TraF).
- Omkörning får ske till höger om andra fordon (3:31 2 st. TraF). Detta gäller alla typer av mopeder, även s.k. mopedbilar.
- Moped får inte framföras på motorväg (9:1 1 TraF och 14:3 1g).

¹ SFS 2022:71

4 Olovlig körning

För den som framför en moped (oavsett kategori) utan korrekt behörighet kan ansvar för olovlig körning enligt 3 § TBL komma ifråga.

Ansvar för olovlig körning enligt 3 § 1 st. TBL förutsätter att gärningen har begåtts uppsåtligen. Uppsåtet ska täcka de i brottsbeskrivningen angivna gärningsomständigheterna: att det är fråga om ett fordon som kräver körkort, att det aktuella fordonet har förts och att föraren har fört fordonet utan att vara berättigad till det.² Att bevisa uppsåt i förhållande till att det är ett fordon som kräver körkort eller förarbevis kan ställa särskilda krav när det gäller vissa typer av mopeder som exempelvis en fatscooter som har en kontinuerlig märkeffekt som överstiger 250 watt. Se också avsnitt 3 i den rättsliga vägledningen Cyklar, RåV 2023:19, när det gäller denna fråga.

Ansvar för tillåtande av olovlig körning regleras i 3 § 3 st. TBL. Av lagtexten framgår att brottet kan ske antingen uppsåtligen eller av oaktsamhet (till skillnad från olovlig körning enligt ovan). Det kan också noteras att det inte finns någon grov variant av brottet tillåtande av olovlig körning.

4.1 Trimmade mopeder

Det förekommer ofta att mopeder trimmas (ändras) så att de går fortare än den högsta hastighet som de enligt definitionen ska vara konstruerade för. Det förekommer också att mopeder – utan trimning – går fortare än den hastighet de är konstruerade för. Detta kan bl.a. bero på slitage. Om och på vilket sätt trimning förekommit kan lättast konstateras på de s.k. 30-mopederna. Det är svårare att konstatera trimning på nyare mopeder. Här kan trimning ske bl.a. genom effekthöjning på elektronisk väg (chip-trimning).

Om en moped konstruerats om så att den går fortare än 45 km/tim är den definitionsmässigt en motorcykel och föraren kan dömas för olovlig körning om hon eller han inte har för motorcykel gällande behörighet. Om en moped klass II, till vilka s.k. 30-mopeder räknas, ändrats så att den går för fort, men inte mer än 45 km/tim, kan föraren dömas för olovlig körning om hon eller han inte har behörighet att köra en moped klass I.

I dessa fall kan föraren också dömas för brott mot lagen om fordons registrering och användning eftersom såväl motorcyklar som mopeder klass I ska vara registrerade enligt 5 § LFRA. Även ägaren kan dömas för detta brott

² Se bl.a. NJA 2019 s. 721, "Det afghanska körkortet", för ytterligare resonemang från HD ang. uppsåtsbedömningen.

om denne uppsåtliga eller av oaktsamhet inte gjort vad som ankommer på honom eller henne för att förhindra brukandet. Detta framgår av straffbestämmelsen i 23 § LFRA. Brotten är upptagna i ordningsbrottskatalogen.

Högsta domstolen har i NJA 2005 s. 548 tagit ställning till vilka krav som ska ställas på en utredning för att ett åtal angående olovlig körning med en trimmad moped ska kunna vinna bifall. Enligt Högsta domstolen räcker inte endast det faktum att mopeden framförts i hastigheter över de för moped tillåtna. För bifall till ett åtal krävs att ett ingrepp i mopeden gjorts, dvs. att den trimmats. Detta måste också täckas av uppsåt.

I Högsta domstolen justerade riksåklagaren gärningsbeskrivningen till följande.

E.L. har den 21 oktober 2003 på Västeråsvägen i Eskilstuna fört en moped som kunde köras med en hastighet som gjorde att den var att betrakta som en lätt motorcykel. E.L. saknade körkort, vilket krävs för framförande av motorcykel, och framförde fordonet trots att det inte var registrerat som motorcykel.

Högsta domstolen angav i sina domskäl bl.a. följande.

Det är i målet ostridigt att det fordon som E. L. körde var registrerat i vägtrafikregistret som moped klass I i enlighet med ett typgodkännandeintyg. Enbart det förhållandet att fordonet kunnat framföras fortare än 45 kilometer i timmen kan under sådana förhållanden inte läggas till grund för att fordonet rätteligen skulle ha varit registrerat som motorcykel. Då det i målet inte angetts hur fordonet skulle ha förändrats till sin konstruktion i förhållande till det utfärdade typgodkännandeintyget skall hovrättens domslut fastställas.

Högsta domstolens dom får tolkas så att åklagaren måste styrka att mopeden ändrats till sin konstruktion i förhållande till typgodkännandet. Det räcker alltså inte att konstatera att mopeden i realiteten gått fortare än den högsta hastighet den varit konstruerad för.

För att rapportering och lagföring ska kunna ske krävs att polisen eller annan tekniskt sakkunnig konstaterat att fordonet ändrats så att det inte längre motsvarar typgodkännande och intyg om överensstämmelse.

5 Rattfylleri

Högsta domstolen har i NJA 2012 s. 191, "Klass I-mopeden", som rör rattfylleri på en moped klass I, uttalat att utgångspunkten är att ett rattfylleri med en sådan moped är att bedöma som brott av normalgraden oavsett alkoholkoncentration i blodet eller utandningsluften om det inte föreligger försvårande omständigheter av betydelse för trafiksäkerheten. Sådana försvårande omständigheter kan enligt Högsta domstolen ibland föreligga även om rekvisitet i 4 a § 3 TBL (att det förelegat en påtaglig fara för trafiksäkerheten) inte är uppfyllt. Denna huvudregel gäller även för mopedbilar, jfr NJA 2019 s. 684, "Mopedbilen".

Resonemangen i ovanstående avgöranden har bekräftats av Högsta domstolen i "A-traktorn".³ I detta senare avgörande uttalas också att resonemangen gäller mopeder, utan att specificera vilken klass av moped som avses.

Värt att ha i åtanke är att rattfylleri inte kräver att mopedens motor är påslagen. En moped framförs i trafikbrottslagens mening även om föraren har slagit av en funktionsduglig motor och sedan med hjälp av t.ex. fötterna knuffar eller sparkar sig framåt, jfr NJA 2011 s. 77.

³ HDs dom i mål B 5404-22 p. 7- 8.

6 Typgodkännande, dokument och besiktningar

6.1 Typgodkännande

Ett typgodkännande meddelas för en typ av fordon, system, komponent eller separat teknisk enhet som uppfyller föreskrivna krav ifråga om beskaffenhet och utrustning. Av 2:2 FoL framgår att typgodkännande kan ske i enlighet med EU-rättsakter på området, i enlighet med överenskommelser upprättade inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE-typgodkännande) eller som nationellt typgodkännande.⁴

Nationellt typgodkännande meddelas av Transportstyrelsen på grundval av provning som utförts av styrelsen.⁵ Även typgodkännande som meddelats av en godkännandemyndighet i någon annan medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är giltigt i Sverige i samma utsträckning som om godkännandet hade meddelats här, ifall det meddelats i enlighet med vissa EU-rättsliga rättsakter.⁶

6.2 Intyg om överensstämmelse

Av 3:24 FoF framgår att en tillverkare som innehar ett nationellt typgodkännande för en typ av fordon ska utfärda ett intyg om att fordonet överensstämmer med den typ av fordon som godkänts. Ett sådant intyg ska åtfölja varje fordon som har tillverkats i överensstämmelse med den godkända fordonstypen. Intyget får dock inte utfärdas för ett fordon som tidigare har tagits upp i ett intyg om överensstämmelse alt. typintyg eller som har godkänts vid en registreringsbesiktning. Intyg om överensstämmelse kallas också för *Certificate of Conformity* (eller *CoC-dokument*) men kan också benämnas som *Declaration of Conformity*.

⁴ 3:1 FoF

⁵ 3:9 FoF

⁶ Se 3:33 FoF för närmare uppräknning av gällande EU-rättsliga rättsakter.

6.3 Märkning

Tillverkaren ska förse samtliga fordon som tillverkas i överensstämmelse med en godkänd fordonstyp med ett typgodkännandemärke eller med någon annan märkning enligt det som är särskilt föreskrivet.⁷

6.4 Mopedbesiktning

Av 2:2 FoL framgår att mopeder klass II får tas i bruk endast om

- de omfattas av ett i Sverige giltigt typgodkännande
- de är försedda med ett typgodkännandemärke
- det finns ett intyg om överensstämmelse för dem eller de har godkänts vid en mopedbesiktning.

Av 2:7 FoL framkommer att mopedbesiktning sker av en moped för att fastställa att den är en moped klass II och för att kontrollera att den uppfyller föreskrivna krav i fråga om beskaffenhet och utrustning.

Skulle en moped klass II vara förändrad så att den inte längre överensstämmer med dokumentationen för mopeden får den inte användas förrän den genomgått en mopedbesiktning.⁸

6.5 Typintyg för 30-moped

Typintyg finns endast för 30-mopederna och har utfärdats med stöd av typbesiktning som utförts enligt de äldre bestämmelserna. Typintyget ska vara utfärdat före den 17 juni 2003.

Har det utfärdats ett typintyg för en moped ska den anses som godkänd vid mopedbesiktning. I typintyget finns bl.a. ett ordningsnummer med bokstavs-kombinationen ASB, VOV eller TSV samt fyra siffror. Ordningsnumret ska även finnas på ett märke på mopedens ram.⁹ I typintyget finns vidare uppgifter om fordonets fabrikat, typ, slagvolym, antal hjul, tjänstevikt och maxlast.

⁷ 3:26 FoF

⁸ 4:35 FoF, som är straffsanktionerad genom 8:9 3 FoF.

⁹ Se

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/blanketter/vag/forDon/typmope.pdf?id=51622>

6.6 "Gråmoped"

"Gråmoped" är ett sidoimporterat fordon, ofta med nationellt godkännande från ett annat europeiskt land, som saknar registrering, typgodkännande enligt EU-rättsakter eller svenskt nationellt typgodkännande. Fordonet saknar "Intyg om överensstämmelse" och får inte användas annat än inom inhägnat område. I praktiken är det omöjligt att få sådana mopeder godkända i Sverige. Det behöver här inte endast röra sig om traditionella mopeder utan idag kanske framförallt s.k. fatscooters och liknande fordon.



ÅKLAGARMYNDIGHETEN