

SYNPUNKTER FRÅN MHRF OCH SMC PÅ BESIKTNING AV TVÅHJULIG MOPED KLAS I OCH II

I Sverige har vi haft kontrollbesiktning av MC länge men vi har inte lägre olyckstal än till exempel våra nordiska grannländer som aldrig haft detta. Kontrollbesiktning av MC har glesats ut men fortfarande har motorcyklar den i särklass lägsta underkännandegrad av samtliga motorfordon i Sverige.

Att införa krav på kontrollbesiktning av mopeder är kontraproduktivt och kommer inte att öka säkerheten. Det har även Sveriges riksdag framfört tidigare till EU-parlamentet.

Här kommer våra argument:

1. I Sverige finns två slags mopeder; klass I (EU-mopeden) som får färdas i 45 km/h och klass II-mopeden som får köras i 25 km/h. Alla äldre 30-mopeder finns i klass II. Moped klass I är registrerade med nummerskylt och måste försäkras. Klass II-mopeder är oregistrerade men trafikförsäkrade. Det finns drygt 103 000 registrerade moped klass I samt 210 000 som inte är i trafik. Det fanns 2020 40 000 moped klass II som har trafikförsäkring enligt [Svensk Försäkring](#). Det kan finnas många fler som inte är försäkrade.
2. För att kunna starta upp ett system med kontrollbesiktning av moped klass II måste alla dessa fordon först genomgå ursprungskontroll. Många av dessa mopeder är veteranfordon där det blir omöjligt att ta fram kvitton, handböcker och annan dokumentation som styrker vilket fordon det är. Redan idag är detta ett enormt problem för alla som äger ett historiskt fordon och vi antar att det kommer att göra väldigt många veteranmopeder olagliga att använda. Det kommer dessutom att innebära en stor belastning på Transportstyrelsens personal samt höga administrationskostnader. Det handlar om minst 40 000 fordon.
3. När dessa 40 000 fordon klarat av ursprungskontroll ska varje fordon genomgå en registreringsbesiktning vid ett besiktningsorgan. Det är förknippat med långa väntetider eftersom detta inte görs på alla stationer. Alla stationer tar inte heller emot motorcyklar och kommer då sannolikt inte heller att ta emot moped klass II. Eftersom körning ingår i besiktning och många besiktningsmän vägrar att köra tvåhjuligt motorfordon under vintern måste alla besiktningar genomföras under sommaren. Redan idag är det långa köer till kontrollbesiktning. Att därtill lägga 40 000 registreringsbesiktningar av mopeder under sommarmånaderna kommer att skapa enorma köer för alla fordonsägare i Sverige.
4. När dessa minst 40 000 fordon genomgått registreringsbesiktning kommer det också att ställas krav på en kontrollbesiktning. Det betyder alltså ytterligare 40 000 kontrollbesiktningar. Alternativt kommer de att bli besiktningsbefriade på samma sätt som MC om de är 40 år eller äldre. Men, för att bli besiktningsbefriade måste de först registreras.
5. Över till moped klass I där 103 000 fordon ska boka tid och kontrollbesiktas under sommarmånaderna. Redan idag är det svårt att få tid och ägarna ska kriga med befintliga fordon samt 150 000 registrerings- och kontrollbesiktningar av moped klass II under en kort period. Detta kommer att skapa enorma köer hos samtliga besiktningsorgan.
6. EU-kommissionen verkar inte vara medveten om de avstånd som finns i

medlemsländerna. Sverige är ett stort glest befolkat land med långa avstånd. Det är inte ovanligt att man har 100-200 km till närmaste besiktningstation. Att kräva att mopedägare ska köra dessa sträckor i 25 -45 km/h på kraftigt trafikerade vägar, många gånger utan vägren, ökar olycksrisken betydligt. Förarnas säkerhet ökar inte på 2+1-vägarna där hastigheten är upp till 100 km/h samtidigt som mopederna kör betydligt långsammare. De flesta kör aldrig så långa sträckor på moped och de flesta undviker att överhuvudtaget köra utanför närområdet på denna typ av vägar.

7. Ett besiktningorgan behöver inte erbjuda besiktning av MC på alla stationer där man besiktar lätta fordon. Ett krav är att man erbjuder detta på någon station i varje län där man är verksam – inte på varje station. Om det saknas besiktningpersonal med MC-körkort kan man inte erbjuda detta. Kommer man att erbjuda besiktning av mopeder överallt?

8. Det finns problem med trimmade mopeder men detta löser man redan idag genom att besöka skolor och samlingsplatser där dessa mopeder finns. Branschen har också ett ansvar. Tillverkarna kan också försvåra trimningen och handlare sluta sälja trimningssatser med mopederna. Det finns inte heller någon statistik som visar att tekniska fel och trimning är orsaken bakom olyckorna på tvåhjuliga moped klass I och II i Sverige.

Vi bifogar ett yttrande i frågan om besiktning av mopeder från Sveriges riksdag 27 oktober 2012.

Jan Tägt
MHRF

Maria Nordqvist
Sveriges MotorCyklister