

Till

registrator@enterprise.ministry.se

ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se

Remissvar "Besiktningpaketet" N2012/4226/TE

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, vill först tacka Näringsdepartementet för snabb hantering av ärendet. Även om remisstiden är extremt kort är det mycket positivt att regeringen inhämtar synpunkter från berörda organisationer inför förhandlingar i frågan och att vi fick förslaget översatt till svenska.

SMC besvarar förslagen del för del enligt departementets utskick.

KOM (2012) 380, förslag till periodisk provning av motorfordon och släpvagnar

Sammanfattning och generella synpunkter

SMC och alla andra europeiska MC-organisationer strävar mot sänkta olyckstal på olika sätt. EU-kommissionens avsikt med förslaget är att öka trafiksäkerheten samt att skydda miljön. Det finns betydligt effektivare åtgärder än tvingande kontrollbesiktning som endast har en marginell effekt enligt alla kända studier, utom DEKRAs. SMC anser därför att motorcyklar, mopeder och släpvagnar som dras av dessa fordon även i fortsättningen ska undantas från direktiv om besiktning.

Förslaget får konsekvenser för 12,5 miljoner mopedägare och 25,5 miljoner MC-ägare vilket överhuvudtaget inte nämns i konsekvensutredningen.

Det är givetvis positivt om alla fordonsägare i EU skulle kunna få ta del av mätarställning på ett fordon man tänkt handla. Faktum är dock att import av fordon minskat kraftigt till Sverige och samhällsnyttan av förslaget ytterst tveksamt. Det normala MC-köpet sker mellan återförsäljare eller privatperson i Sverige. Köparen bör alltid kräva att få se det senaste besiktningssprotokollet. För detta krävs inget europeiskt register.

Det är positivt med minimikrav på besiktningsspektörer och självklart ska de inte kunna mutas, vilket redan idag inte är tillåtet i något EU-land. Det är positivt med minimikrav på provningsanläggningar som kan leda till ömsesidiga godkännanden inom EU.

SMC besvarade EU-kommissionens konsultation via Internet och framförde att positivt för svenska MC-ägare skulle vara att kunna besikta motorcykeln i ett annat land. Detta ingår inte i förslaget som därför inte är att se som någon harmonisering överhuvudtaget. Svenska MC-ägare som vistas delar av året i Spanien måste även i fortsättningen köra hem till Sverige vartannat år för kontrollbesiktning.

Tvingande kontrollbesiktning för motorcyklar i hela EU

SMC ser ingen anledning att införa tvingande direktiv som kräver kontrollbesiktning av motorcyklar. MC-besiktning saknas i elva av EU:s medlemsländer samt Norge. Det finns inga samband mellan olyckstalen mellan länder som har eller saknar kontrollbesiktning. Till exempel saknar Nederländerna, Norge, Danmark och Finland besiktning för motorcykel och har motsvarande eller bättre olycksstatistik på MC-sidan som Sverige. I Norge och Finland görs mer kontroll av motorcyklar vid flygande inspektioner. I Danmark



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

görs en kontrollbesiktning vid ägarbyte. Varje land har ett fungerande system för upprätthållande av god trafiksäkerhet och miljö, utan EG-krav.

MC-ägare kör endast del av året. MC-ägare vårdar sitt fordon betydligt bättre än andra fordonsägare, vilket Bilprovningens statistik visar. MC-ägare är väl medvetna om sin egen säkerhet och därför måna om att motorcykeln fungerar under färd i högre utsträckning än andra fordonsägare. Många har också tekniskt intresse och kunskaper om fordonet. Vid köp av nya motorcyklar ingår ofta fem års garanti, under förutsättning att service görs vid vissa intervall. Under dessa år är därför kontrollbesiktning mindre intressant.

Felaktiga grunder för förslaget angående MC-olyckor

Kommissionen säger att 2000 dödsfall i Europa varje år beror på tekniska fel i fordon. Man säger också att "undersökningar" visar att 8 % av MC-olyckorna orsakas av eller kan kopplas till tekniska brister. Det finns dock bara en undersökning man redovisar, den är utförd av tyska DEKRA som är ett besiktningsorgan och därmed knappast opartiskt. DEKRA påstår i sin studie att det saknas besiktningsstatistik av MC från andra länder vilket ju är uppenbart fel. Sverige har en föredömlig statistik och Bilprovningen har gjort flera temarapporter om enbart MC. Dessa har presenterats utanför Sverige.

Flera studier visar på helt andra siffror än DEKRAs. Enligt Trafikverkets djupstudie-utredare beror 3 % av dödsolyckor bland motorcyklister på tekniska brister, se **bilaga 1**. En norsk analys av alla dödsolyckor bland MC-förare visade samma andel, 3 %. Den EU-finansierade olycksstudien MAIDS studerade närmare 1 000 MC- och mopedolyckor i fem europeiska länder. MAIDS visade att tekniska brister var en avgörande faktor i 0,3 % av olyckorna.

Vid en noggrann kontroll av DEKRAs studie framkommer att felaktigt däckstryck är en vanlig brist vid MC-olyckor. Detta är självklart ett problem men SMC föreslår istället informationsinsatser typ "däcksraccia" riktade mot motorcyklister och mopedister istället för att införa tvingande kontrollbesiktning av alla motorcyklar och mopeder. Kontroll av däckstryck och rätt mönsterdjup är en viktig säkerhetsdetalj som är väl känd i MC-kollektivet som bara har två hjul att förlita sig på.

DEKRAs besiktningsstatistik stämmer för övrigt inte överens med Bilprovningens. De vanligaste bristerna i Sverige som leder till underkännande bland svenska motorcyklar är buller, stopplykta, reflex, hjullager, bromsbelägg och stötdämpare.

Miljökontroll av motorcykel

Sverige har lång tradition med besiktning av fordon avseende trafiksäkerhet och miljö. Ändå testas inte motorcyklars avgasemissioner vid kontrollbesiktningarna i Sverige eller något annat EU-land. Mot bakgrund av detta är kommissionens förslag om tvingande besiktning av alla motorcyklar och mopeder i Europa för att förbättra miljön märklig.

Tätare besiktningsintervall

SMC ser ingen som helst anledning att återgå till tätare kontroller av motorcyklar samt att



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

införa detta för mopeder klass I och II samt släpvagnar som dras av dessa fordon. 2004 glesades besiktningensintervall ut för motorcyklar, släpvagnar och husvagnar i Sverige. Det skedde efter en fråga från Näringsdepartementet om vilka fordon som kunde undantas från kontrollbesiktning eller där besiktningensintervallen kunde glesas ut.

Bilprovningens statistik före och efter utglesningen visar att motorcyklar har lägst underkännandefrekvens varje år. Andelen har inte ökat efter utglesningen, **se bilaga 2**. Skulle alla motorcyklar äldre än sex år tvingas till en årlig besiktning handlar det om 80 % av det svenska MC-beståndet eller cirka 85 000 fordon. Det motsvarar en kostnad för MC-ägarna om 22 100 000 kronor, enbart för besiktningensavgiften. Det betyder att problemet med långa väntetider som leder till körförbud kommer tillbaka.

En bortre gräns för historiska fordon

Kommissionen överlåter till medlemsstaterna att kunna slopa kontrollbesiktning av historiska fordon, det vill säga fordon som är 30 år eller äldre. SMC har inget att invända mot en rullande bortre gräns för fordon som är 30 år eller äldre. Om inte detta sker uppmanar SMC regeringen att sätta en bortre gräns för besiktningensbefrielse av äldre svenska motorcyklar.

Bilprovningens rapport om MC 2004 visade ingen högre underkännandegrad för äldre motorcyklar. SMC har tidigare föreslagit att motorcyklar av årsmodell 1970 och äldre ska besiktningensbefrias. De motorcyklar som fortfarande finns i trafik 1970 och tidigare används endast i blygsam omfattning vilket troligen också gäller samtliga tillverkade och registrerade under 1970-talet varför årtalet kan ändras till 1980 eller tidigare.

Tvingande besiktning för mopeder klass I och II

Då det gäller mopeder klass I och II känner inte SMC till något EU-land där kontrollbesiktning är tvingande. Inte heller då det gäller släpvagnar som dras av motorcyklar och mopeder. Sverige utredde frågan för några år sedan krav på registreringsplikt för mopeder klass II och krav på kontrollbesiktning av mopeder. Detta blev aldrig verklighet då det innebar mycket stora problem med få vinster. Kommissionens förslag innebär att cirka 40 000 mopeder först ska genomgå en ursprungskontroll. Det kommer inte att vara möjligt att hitta samtliga ägare- och fordondata för samtliga fordon. Bara kostnad för ursprungskontroll uppgår till 28 miljoner kronor. Därefter ska samtliga registreringsbesiktas vilket kostar cirka 1 000 kronor, d v s ytterligare 40 miljoner kronor för ägarna. Sedan ska samtliga fordon kontrollbesiktas, de flesta varje år då många är äldre s k 30-mopeder vilket handlar om 10,4 miljoner kronor per år, enbart i besiktningensavgift. Kostnaden för övriga moped klass I-ägare handlar om närmare 30 miljoner kronor per år. Dessa kostnader är inte rimliga för Sveriges och Europas mopedägare.

Att kräva att mopedägare, ofta ungdomar, att färdas långa sträckor för att enbart besöka ett besiktningensorgan är inte ett sätt att främja trafiksäkerheten. Sverige är ett stort land med mycket glesbygd och där är mopeden ofta ett alternativ till allmänna kommunikationer för ungdomar. Ett exempel från Dalarna: En mopedägare i Idre har närmaste besiktningensorgan i Mora, 151 km bort. Med bil tar sträckan 3 timmar, med



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge
Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87
E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

moped cirka 9 timmar. Det krävs en övernattnings på hotell innan hemresan som tar 9 timmar. Det är inte försvarbart ur trafiksäkerhetssynpunkt och inte kostnadseffektivt för någon part.

Alla parter som arbetar med trafiksäkerhet vet att trimning av mopeder är ett problem. Mopeder har också oftare andra tekniska brister visar Trafikverkets djupstudier, **se bilaga 3**. Det är dock något där alla berörda verkligen satsat helhjärtat: tillverkare, försäljare, NTF, försäkringsbolag, Polisen, skolor med flera. Andelen trimmade mopeder bland de mopedister som omkommit har minskat. Kontroller av mopeder bör kunna ske på ett mycket enklare sätt genom flygande inspektioner vid skolor, veteranmopedsrallyn och liknande istället för att tvinga alla mopedägare till registrering och regelbundna kontrollbesiktningar. Det är också viktigt att Polisen verkligen genomför teknisk undersökning av mopeder vid dödsolyckor för att få kunskap om omfattningen av tekniska brister, något man slutat med.

Besiktning av släpvagnar som dras av motorcyklar och mopeder

Kommissionens förslag innebär också att släpvagnar som dras av motorcyklar och mopeder ska besiktas. Dessa är idag inte registreringspliktiga. SMC har via STRADA undersökt om det skett några olyckor med motorcykel som drar släp. Av 5 300 MC-olyckor 2007-2009 fanns en fyrhjuling som dragit släp och varit inblandade i en olycka men ingen tvåhjulig MC. SMC anser inte att det finns några som helst trafiksäkerhetsvinster med att dels registreringsbesikta släpvagnar som dras av MC och moped och därefter inställa dessa till kontrollbesiktning enligt de intervall som kommissionen föreslår.

KOM (2012) 381, ändring av direktiv om registreringsbevis för fordon

SMC har inget att invända mot förslag att registreringsbevis dras in för fordon med körförbud, det är positivt för att undvika att bli lurad vid köp av fordon i andra länder. Man ska inte behöva genomgå en ny registreringsbesiktning utan en kontrollbesiktning ska vara tillräcklig då ett registreringsbevis dragits in.

Självklart ska registrering i ett land upphöra automatiskt då ett fordon exporteras till en köpare bosatt i annat EU-land.

SMC har inget att invända mot ett gemensamt elektroniskt register i EU men är tveksam till om förslaget verkligen är kostnadseffektivt. För en konsument kan det vara till nytta i samband med köp i ett annat land. Det framgår dock **inte** hur en konsument ska kunna ta del av detta, enbart för att underlätta för myndigheter. En viktig detalj för en köpare är till exempel mätarställning.

SMC ser ingen anledning att införa kontrollbesiktning av samtliga fordon inom EU/EES vilket utvecklats under en annan rubrik. Idag saknar tolv länder kontrollbesiktning av motorcyklar, MC. Vad SMC vet har inget medlemsland besiktning av mopeder klass I och II. Inget land har kontrollbesiktning av släp som dras av mopeder och motorcyklar.

Antalet mopeder och släpvagnar som dras av MC och mopeder som säljs mellan EU:s medlemsländer är troligen minimalt. Antalet direktimporterade motorcyklar till Sverige har dessutom sjunkit stadigt. 2003 var nästan var tredje nyregistrerad MC importerad, 7 759



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

stycken. 2011 hade andelen sjunkit till 8 % eller 1 186 stycken. SMC ser inte nyttan med att införa ett elektroniskt paneuropeiskt register som givetvis betalas av alla fordonsägare. **Se bilaga 4** över utvecklingen av importerade fordon.

KOM (2012) 382 om vägkontroller

SMC har inget att invända mot vägkontroller generellt och är övertygade om att man kan hitta fordon med många brister. Men, en kontroll som undersöker om MC-föraren har körkort, är nykter, äger motorcykeln han/hon kör och att motorcykeln är i trafik och registrerad för landsväg skulle ge mycket högre trafiksäkerhetsvinster i Sverige och andra länder. Trafikverkets djupstudier visar att en var tredje dödsolycka bland svenska MC-förare 2005-2011 beror på "extremt beteende". Skulle alla MC-förare som varken är behöriga att framföra en motorcykel, är nyktra och kör ett lagligt fordon stoppas i en vägkontroll skulle många fler liv räddas än med flygande inspektioner.

Se bilaga 5.

Vid vägkontroller är det mer naturligt att alla typer av fordon ska kunna tas in för kontroll, även mopeder och släpvagnar som dras av motorcyklar och mopeder.

SWD (2012) 207 Trafiksäkerhetspaketet

SMC har svårt att egentligen förstå vad det här avsnittet egentligen handlar om men hänvisar till våra synpunkter ovan. SMC förstår syftet men anser att hela paketet är alltför långtgående med tanke på att effekten inte kommer att bli den förväntade. SMC konstaterar också att man inte alls ser på kostnaderna för EU-medborgarna.

I sista kapitlet diskuterar kommissionen det kommande typgodkännanderegulverket för motorcyklar och mopeder och nämner krav på åtgärder mot manipulering. Det finns redan idag krav som innebär att det är förbjudet att trimma mopeder och lätta motorcykla, A1. Kommissionen anser att det krävs kontrollbesiktning och vägkontroller för att komma till rätta med detta. Det stämmer inte med verkligheten, varken i Sverige eller övriga Europa där kontroller görs på andra sätt.

Avslutningsvis vill SMC framföra att detta är en mycket viktig fråga för MC- och mopedägare i Sverige och resten av Europa. SMC vill därför gärna ta del av beslutsprocessen så långt det är möjligt. Som alltid står SMC till tjänst i alla frågor som rör motorcyklism!

Bilaga 1: Andelen tekniska brister i dödsolyckor med MC, Trafikverket 2012.

Bilaga 2: Besiktningsstatistik MC 2004-2011, Bilprovningen 2012.

Bilaga 3: Andelen tekniska brister i dödsolyckor med moped, Trafikverket 2012.

Bilaga 4: Andelen direktimporterade MC 1996-2011, SMC och Transportstyrelsen 2012.

Bilaga 5: Körkortslösa dödade MC-förare 2005-2010, Trafikverket 2012.

För SMC

Maria Nordqvist

Tel: 0243-669 79

E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se