

Till

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissvar införlivande av besiktningpaketet, N2015/07635/MRT

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister SMC har varit aktiva i frågan om kontrollbesiktning för motorcyklar under många år. SMC svarar på förslaget utifrån det som rör motorcyklar.

Kontrollbesiktning av motorcyklar i EU/EES

Inom EU/EES har det tidigare inte funnits något direktiv som kräver besiktning av motorcyklar, Sverige är det enda nordiska landet som har detta. Besiktningpaketet innebär att länderna måste införa kontrollbesiktning av motorcyklar över 126 kubik från 1 januari 2022 om inte medlemsstaten redan har infört effektiva alternativa trafiksäkerhetsåtgärder för två- eller trehjuliga fordon. Man ska i synnerhet beakta relevant trafiksäkerhetsstatistik för de fem senaste åren. Statistiken för dödade på tvåhjulig motorcykel i Sverige är sämre än motsvarande i Finland och Norge som sannolikt gör jämförelser med Sverige. Även när besiktningpaketet är införlivat kan Sverige även från och med 2022 vara det enda landet i Norden som kräver kontrollbesiktning av motorcyklar.

Utglesning av kontrollbesiktning för motorcyklar

Besiktningintervallen för motorcyklar ändrades och glesades ut 2004. Transportstyrelsen ser ingen anledning att ändra detta vilket SMC tackar för.

Bilprovningens statistik före och efter utglesningen visar att motorcyklar har lägst underkännandefrekvens varje år och att underkännanden och körförbud inte ökat efter utglesningen. Från SMC:s horisont ser vi inga tecken på att fordonssäkerheten minskat på grund av att fordonen genomgår färre kontrollbesiktningar. Varken antalet dödade eller svårt skadade på motorcykel har ökat sedan kontrollbesiktningen glesades ut 2004 trots att antalet MC i trafik ökad, se nedan.

År	MC i trafik	Dödade	Svårt skadade
2004	235195	56	323
2005	250000	46	383
2006	268793	55	398
2007	286875	60	383
2008	296774	51	351
2009	302671	47	360
2010	303790	36	260
2011	305323	42	315
2012	307229	30	247
2013	310047	39	253
2014	311181	29	250
2015	310420	42	?



Ger kontrollbesiktningar av motorcyklar ökad trafiksäkerhet?

Ett antal länder i EU/EES som har lika positiv statistik avseende dödade på motorcykel har ingen kontrollbesiktning av MC. Trots detta har man i flera länder bättre säkerhet för MC än Sverige. Det finns inget underlag som visar att kontrollbesiktning har en positiv effekt på MC-säkerheten.

Ytterst få dödsolyckor beror på tekniska brister i fordonet. Av 477 omkomna på tvåhjulig motorcykel sedan 2005 har tekniska brister i fordonet konstaterats i elva olyckor, vilket motsvarar 2,3 procent. Ser man på vilka bristerna som angetts som bidragande faktor till dödsolyckan är det svårt att säga att en kontrollbesiktning faktiskt hade gjort att olyckan undvikits.

Bristerna i dödsolyckor 2005-2015 var: belysning saknas 2, broms ur funktion 2, infästningar ram 1, kedja/drivrem 1, slitna däck 1, felaktig däcktryck 1, bildäck bak 1, tillbehörsutrustning trasig 1, summa 11 (1).

Slopande av kontrollbesiktning för historiska fordon

SMC ser positivt på att Transportstyrelsen får föreskriva om undantag från kontrollbesiktning. Enligt Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor har det skett nio dödsolyckor på en motorcykel äldre än 30 år sedan 2005 (1). Endast en av dessa olyckorna kan härledas till ett tekniskt fel – en custommotorcykel med bildäck bak vilket inte godkänns idag på amatör- och ombyggda fordon. Sett till olycksstatistiken finns därför inga hinder att undanta historiska motorcyklar från kontrollbesiktning.

Direktivet säger att medlemsstaterna kan 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 besiktningsbefrielse av äldre svenska motorcyklar vid 40 år. Bilprovningens rapport om MC 2004 visade ingen högre underkännandegrad för äldre motorcyklar (2).

Undantag för tävlingsfordon

Transportstyrelsen får föreskriva om undantag från kontrollbesiktning av fordon för tävlingsbruk om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Även om förslaget talar om rallybilar förutsätter SMC att förslaget även inkluderar motorcyklar som används vid tävling eftersom de sällan eller aldrig används på väg. I samband med tävlingar genomgår motorcyklarna en förenklad miljö- och trafiksäkerhetskontroll innan start. Kontrollen ska ske utifrån ett kontrollprogram utformat inom MC-sporten. Kontrollen genomförs av utbildad tekniker i sportgrenen. Svemo kan i samarbete med Transportstyrelsen se till att dessa kontroller genomförs på ett korrekt sätt.

Flygande kontroller för alla typer av fordon

SMC är positiva till fler vägkontroller generellt, även av motorcyklar. SMC är övertygade om att man kan hitta motorcyklar med många brister ute på vägarna som inte kommer till kontrollbesiktning överhuvudtaget. Därför är det synd att enbart fastställa en procentuell andel av tunga fordon som ska besiktas.

SMC har läst polisens rapport "Slutrapport översyn av polisens trafikverksamhet" och konstaterar att det blir svårt att nå målet om flygande kontroller av tung trafik då antalet utbildade poliser och besiktningsmän sjunker liksom antalet flygande kontroller (3).



Utökade poliskontroller ger sannolikt bäst effekt på trafiksäkerheten

En ökad polisnärvaro på vägarna med fler kontroller av polis 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 än enbart en kontroll av fordonet i kontrollbesiktning och/eller flygande inspektion.

Trafikverkets djupstudier visar att 30 procent av MC-förarna som dödades på tvåhjulig motorcykel 2011-2014 inte hade körkort. Hela 65 procent av gruppen körkortslösa körde en motorcykel som var något/några av följande: avställd/belagd med körförbud /oregistrerad/oförsäkrad. Motsvarande siffra bland dem som hade körkort var en procent. 78 procent av de körkortslösa var påverkade av alkohol och/eller droger jämfört med nio procent av de som hade körkort.

Problemet återfinns också bland de svårt skadade. Minst 21,5 procent av de svårt skadade på tvåhjulig MC saknade giltigt MC-körkort. 17,5 procent bland de som skadades svårt körde en motorcykel som var belagd med körförbud jämfört med 5,3 procent bland de som har körkort (4).

SMC står gärna till tjänst i alla frågor som rör motorcyklism.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare

Källhänvisningar

1. Trafikverkets djupstudier av dödade på motorcykel, Johan Strandroth
2. Motorcyklar, resultat från kontrollbesiktningar 2004, Bilprovningen
3. Slutrapport översyn av polisens trafikverksamhet - del 1 av 3, Utvecklingsavdelningen UC Mitt, Polisen
4. Extremt beteende – främst en fråga om olovlig körning 2.0, SMC 2015

