

Till svenska EU-parlamentariker i TRAN

## Angående krav på kontrollbesiktning av moped och motorcyklar i hela EU

Sveriges MotorCyklister, SMC, är en intresseorganisation för alla som kör MC på landsväg i Sverige. Eftersom det inte finns någon motsvarande för moped försöker vi tillvarata deras intressen i viktiga frågor. Vi har uppmärksammat att TRAN nu diskuterar ett förslag som behandlar besiktningsdirektivet (2014/45/EU). SMC såg debatten 25 januari och har tagit del av [detta förslag](#).

### Motorcyklar kontrollbesiktas minst men är bäst i test

Som ni vet har Sverige haft krav på kontrollbesiktning av alla motorfordon sedan 1965, även motorcyklar. Motorcyklar har alltid haft minst underkännanden och 2004 glesades krav på kontroller ut för motorcyklar, husvagnar och släpvagnar. Trots färre kontroller visade Bilprovningens statistik att motorcyklarnas godkännandegrad inte försämrades. Motorcyklar är fortfarande det fordon som är i bäst skick vid besiktningarna, trots färre kontroller (var tionde MC får krav på efterkontroll jämfört med 44 % av tunga lastbilar, 22 % av bilarna och 21 % av bussar). Ågarna är helt enkelt medvetna om att det är viktigt att hålla motorcyklarna i ett gott skick för ett säkert resande.

### Kontrollbesiktningar är inte avgörande för trafiksäkerheten

Ytterst få olyckor på MC kan härledas till tekniska fel på motorcykeln. Inför beslut om besiktningspaketet fick SMC statistik från Trafikverket. 487 personer dog i en olycka med tvåhjulig MC under 2005-2015. Det fanns brister på elva fordon( 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). **Inte i något av dessa elva fall** kunde Trafikverkets djupstudieutredare fastställa att det tekniska felet var orsaken till dödsolyckorna. Tvärtom visar statistiken tydligt att en tredjedel av dem som dödas på MC saknar körkort och att tre fjärdedelar i denna grupp är berusade. Hög hastighet, bristande körkunskaper, en vägmiljö utformad utifrån de som sitter i bilar och bristande uppmärksamhet från andra trafikanter är vad som dödar motorcyklister i Sverige.

### Är säkerheten högre i Sverige jämfört med våra grannländer som inte besiktar MC?

Sverige är internationellt erkända för Nollvisionen och väldigt låga dödstal i jämförelse med andra länder. Det gäller även MC. Men, detta har inget alls med krav på kontrollbesiktning av motorcyklar att göra. Sverige är det enda land i Norden där kontrollbesiktning görs av MC men här är också risken högst att dö på tvåhjulig motorcykel jämfört med Norge, Danmark och Finland.

### Risk att dödas på tvåhjulig MC i Norden

Land	2018	Medelvärde 2013–2018
Norge	7,32	10,55
Danmark	9,60	11,36
Finland	8,60	6,73
Sverige	14,36	12,41

**Sveriges MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge  
0243-669 70  
www.svmc.se



**Sveriges MotorCyklister**

## Krav på besiktning av mopeder kommer att skapa byråkrati och försämra säkerheten

I det förslag som nu diskuteras om kontrollbesiktning framförs krav på att besikta mopeder. Detta har framförts tidigare och förkastats ett antal gånger, bland annat av Sveriges riksdag 2012 (se bilaga). Det finns flera orsaker till varför detta förslag måste stoppas.

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 omkring 100 000 registrerade moped klass I samt 210 000 som inte är i trafik. Det finns omkring 75 000 moped klass II.
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 SMC antar att det kommer att göra väldigt många veteranmopeder olagliga att använda. Det kommer att innebära en stor belastning på Transportstyrelsen och stora kostnader.
3. När dessa 75 000 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 de flesta besiktningsmän vägrar att köra tvåhjuligt motorfordon under vintertid måste alla besiktningar genomföras under sommaren. Redan idag är det långa köer till vanligt kontrollbesiktning. Att därtill lägga 75000 registreringsbesiktningar av mopeder kommer att skapa enorma köer för alla fordonsägare i Sverige.
4. När dessa 75 000 fordon genomgått registreringsbesiktning kommer det också att ställas krav på en kontrollbesiktning inom några månader. Det betyder alltså ytterligare 75 000 besiktningar. 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 registreras.
5. Över till moped klass I där 100 000 fordon ska boka tid och kontrollbesiktas under sommarmånaderna. Redan idag är det svårt att få tid och ägarna ska kriga med befintliga fordon och 150 000 registrerings- och kontrollbesiktningar av moped klass II under en kort period. Detta kommer att skapa köer hos samtliga besiktningsorgan.
6. Förslagsställaren verkar inte vara medveten om de avstånd som finns i medlemsländerna. Sverige är ett stort land med långa avstånd. Det är inte ovanligt att man har 100-200 km till närmaste besiktningsstation. Att kräva att mopedägare ska köra dessa sträckor i 25 -45 km/h på kraftigt trafikerade vägar, många gånger utan vägren, ökar olycksrisken betydligt. De flesta kör aldrig så långa sträckor på moped och de flesta undviker att köra utanför närområdet på denna typ av vägar.
7. Tänk dig att skicka din 15-åring iväg på en flera dagar lång expedition på en smal riksväg där han/hon ska dela vägen med tunga lastbilar, bilister, husvagnar, husbilar och bussar. Han/hon ska köra en väg de aldrig varit på förut. Eftersom det är så långa avstånd och tanken är liten måste du kanske också skicka med en reservdunk (det finns inte bensinmackar överallt). Du måste boka hotell en eller flera dagar för övernattning. Känns det verkligen som att du ökar säkerheten för honom/henne?



Borlänge den 28 januari 2021

8. SMC undersöker just nu hur många stationer som kontrollbesiktat motorcykel. Ett besiktningsorgan behöver inte erbjuda besiktning av MC på alla stationer där man besiktat 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 besiktningspersonal med MC-körkort kan man inte erbjuda detta. SMC tror att du håller med oss om att obligatorisk kontrollbesiktning av alla mopeder inte är en vettig trafiksäkerhetsåtgärd.
9. 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 trimningsseter med mopederna. Det finns inte heller statistik som visar att tekniska fel och trimning är orsaken bakom mopedolyckorna i Sverige.

### Förslag

SMC ber dig därför att säga nej till förslag om att kräva kontrollbesiktning för mopeder i hela Europa.

Låt de länder som inte har kontrollbesiktning för motorcykel fortsätta med detta. Det finns inga bevis för att kontrollbesiktning är en åtgärd som minskar antalet dödade och skadade på MC.

Hör gärna av dig om du har frågor!

Maria Nordqvist  
SMC  
Tel: +46 243 669 79  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto:maria.nordqvist@svmc.se)

**Bilaga:** Yttrande från riksdagen till EU-parlamentet 17 oktober 2012

