

Till [vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se)

## Remissvar TSF 2016:64, Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2017:XX) om kontrollbesiktning och om undantag från periodisk kontrollbesiktning

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

### Kontrollbesiktning av motorcyklar i EU/EES

Inom EU/EES har det aldrig funnits något direktiv som kräver besiktning av motorcyklar, Sverige är det enda nordiska landet som har detta. Besiktningsspaketet 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 besiktningsspaketet 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

Besiktningssintervallen 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 ökat med 26 procent, 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	248
2016	317 240	38 *	?

\* t o m 31 november 2016



### **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 brister 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).

SMC har kontaktat Johan Strandroth, Trafikverket, angående dödsolyckor under 2016. Det finns noteringar om tekniska brister i två dödsolyckor med MC men det är inte klart att dessa bidrog till olycksuppkomst/utfall.

### **Slopande från krav på kontrollbesiktning för historiska fordon**

SMC ser positivt på Transportstyrelsens förslag att befria motorcyklar äldre än 40 år från krav på kontrollbesiktning. 40 års åldersgräns är vad SMC framfört till regeringen i tidigare remissvar om inte EU:s föreslagna bortre gräns om 30 år ska följas.

Enligt Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor har det skett nio dödsolyckor på en motorcykel äldre än 30 år sedan 2005. Endast en av dessa olyckorna kan härledas till ett tekniskt fel – en custommotorcykel med bildäck bak(1). Sett till olycksstatistiken finns därför inga hinder att undanta historiska motorcyklar från kontrollbesiktning. Bilprovningens rapport om MC 2004 visade ingen högre underkännandegrad för äldre motorcyklar (2).

### **Undantag från krav på kontrollbesiktning för tävlingsmotorcyklar**

Transportstyrelsen föreslår att motorcyklar avsedda för tävling ska undantas från kontrollbesiktning om de är registrerade som tävlingsfordon och utmärkts med textkod T71MC. Det är vad SMC och Svemo tidigare framfört till regeringen. Motorcyklar som används vid tävling används sällan eller aldrig 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. SMC känner inte till några dödsolyckor på tävlingsmotorcyklar som berott på tekniska fel.

### **Undantag från krav på kontrollbesiktning för amatörbyggda motorcyklar**

Transportstyrelsen föreslår att motorcyklar registrerade som amatörbyggda föreslås att de ska ges möjlighet att undantas från periodisk besiktning, under förutsättning att dessa sällan eller aldrig användas i trafik samt utseendemässigt och tekniskt efterliknar motorcyklar som är 40 år och äldre. Dessa fordon måste genomgå en registreringsbesiktning för att kunna utnyttja undantaget från periodisk kontrollbesiktning.

För SMC är detta en snäv tolkning som ger utrymme för mycket subjektiva bedömningar av begreppet amatörbyggt. Amatörbyggt fordon som tekniskt efterliknar fordon i 1-2 §§ och som sällan eller aldrig används skulle kunna innefatta enbart fordon med tekniska lösningar som motsvarar de som gällde motorcykel för 40 år sedan.



Det kan inte vara förenligt med trafiksäkerhet att inte bygga motorcyklar med dagens teknik utan utgå från 40 år gamla säkerhetssystem.

Det finns inte heller någon sträcka angiven för vad som gör att en amatörbyggd motorcykel används sällan. Den genomsnittliga körsträckan för samtliga motorcyklar i trafik är knappt 200 mil- vilket tyder på att väldigt många motorcyklar används sällan. SMC föreslår därför att föreslår därför att följande text slopas ur föreskriften: *"under förutsättning att fordonet sällan eller aldrig används samt utseendemässigt och tekniskt efterliknar fordon som omfattas av §§ 1 och 2"*.

SMC föreslås att alla amatörbyggda fordon undantas från kontrollbesiktning med hänvisning till att det knappt sker några olyckor med dessa fordon. Det beror på en mängd faktorer, t ex konstruktion, komfort, högt bruksvärde, utställningsobjekt och mycket annat.

### **Buller, kap 3.1.3.4 bilaga 2**

Transportstyrelsen föreslår ingen förändring av kontroll av ljudnivå på motorcyklar utan varvräknare. Det betyder att besiktningsmannens öron får avgöra om en motorcykel godkänns i kontrollbesiktning eller inte, d v s är *"mycket högre än vad som accepteras vid stationär mätning"*. SMC anser att ljudmätning alltid bör ske med separata varvräknare utöver den föreskrivna utrustningen. Eftersom besiktningsorganen är de enda som kan utföra bullermätningar och beslut om kontrollbesiktning inte kan överklagas strider denna mätmetod mot svensk rättssäkerhet.

### **OBD**

Alla fordon i kategori L ska ha OBD enligt förordningen 168/2013 utrustas med ett OBD-system som uppfyller de funktionskrav och provningsförfaranden som fastställs i delegerade akter och från och med tillämpningsdatumerna i bilaga IV. Kontroll av OBD-system nämns dock inte i bilagan om kontrollbesiktning för motorcykel. Det finns ingen förklaring till detta. SMC förutsätter att Transportstyrelsen förtydligar vad som gäller för motorcykel avseende kontroll av OBD-system.

### **Föreläggande om registreringsbesiktning**

På sidan 142 i bilaga 2 står att Fordonet ska föreläggas om registreringsbesiktning när det visar sig att fordonet har ändrats i icke oväsentlig grad från identitets-, trafiksäkerhets- eller miljösynpunkt och i förhållande till tidigare godkänt utförande. Det finns endast ett exempel på när besiktningsorganet inte behöver kräva registreringsbesiktning, det är om MC-ägaren bytt originalljuddämpare mot eftermarknadsavgassystem som vid mätning inte uppfyller kraven.

SMC anser att det inte är helt klart vilka ändringar som avses. Vilka ändringar som inte ska föranleda registreringsbesiktning finns i TSFS 2013:54. SMC har flera gånger uppvakat Transportstyrelsen för att få fler undantag angivna (se remissvar TSF 2012-339).

### **Några exempel är:**

Många MC-ägare modifierar sina motorcyklar. Det är viktigt att information sprids om att ren "styling" och enklare ändringar som byte av blinkers och fotpinnar inte kräver registreringsbesiktning, oavsett om motorcykeln är helfordonsgodkänd eller inte.

Det är en orimlig skillnad i krav för en MC-ägare och bilägare då det gäller kopplingsanordning. Bilägare är undantagna krav på registreringsbesiktning medan MC-ägarens kostnad uppgår till nästan en tusenlapp i besiktningskostnad plus reskostnad och förlorad arbetsinkomst. SMC anser att registreringsbesiktning inte behöver genomföras om MC-ägaren monterar en för motorcykeln godkänd kopplingsanordning.



Borlänge den 5 december 2016

SMC föreslår att föreskriften kompletteras med följande punkt:

*”Montering av EU-typgodkänd kopplingsanordning på motorcykel under*

*förutsättning att kopplingsanordningen är av typ kula som är avsedd att monteras på motorcykeln samt att uppgift om fordonets maximala släpvagnsvikt meddelas vägtrafikregistret av MC-ägaren efter montering.”*

SMC föreslår att Transportstyrelsen lägger till en punkt som hänvisar till fordonsförordningen 2 kap, § 6. Det gör det möjligt för personer med funktionshinder att flytta anordningar för att möjliggöra MC-körning, till exempel att flytta bromshandtag från höger till vänster sida. Det ökar möjligheten till modifieringar av motorcykeln för korta och långa personer vilket ger både bättre komfort och säkrare körning. SMC föreslår att föreskriftens undantag från registreringsbesiktning kompletteras med följande punkt:

*- Anordningar avsedda för manövrering av fordonet som uppfyller kraven i fordonsförordningen 2 kap § 6.*

Det är inte ovanligt att MC-ägare monterar vindruta på motorcykel eller byter befintlig till en större eller mindre. Detta bör ingå under undantagen i § 1, punkt 1. SMC föreslår en ny lydelse av punkt 1:

*- Montering eller demontering av tillbehör eller extra utrustning, t.ex. extra sidolämmar för tillfälligt bruk, vindruta, fjärrstrålkastare med fästansordning, taklastbärare eller s.k. spoiler.*

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

