



Till:

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar till EU-kommissionens förslag till revidering av det s.k. besiktningspaketet; förslag om ändring av direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen samt förslag till nytt direktiv om fordons registreringsbevis, LI2023/01169.

Sveriges Motorcyklister, SMC, har tagit del av EU-kommissionens förslag till revidering av det s.k. besiktningspaketet, om periodisk provning av motorfordons samt förslag till nytt direktiv om fordons registreringsbevis och tackar för möjligheten att lämna ett remissvar till regeringen.

SMC ser ett tydligt behov av att revidera de befintliga direktiven, mot bakgrund av den utveckling som skett sedan de ursprungligen publicerades. Flera områden behöver uppdateras för att på ett adekvat sätt kunna möta dagens och framtidens krav på ökad säkerhet, förbättrad miljöpåverkan, ökad cirkulär ekonomi, minskad byråkratisk komplexitet och undanröjande av hinder för obegränsad rörlighet. Vi konstaterar dock att underlaget saknar tvåhjulningars perspektiv och vi är oroade över att underlaget inte tar hänsyn av till den administrativa verkligheten vid införande av kommissionens förslag samt avsaknaden av korrelation mellan olycksstatistiken och periodisk kontrollbesiktning.

SMC ställer sig positivt till digitaliseringen av registreringsbeviset blir standard inom fyra år, med möjlighet att även få ett fysiskt bevis på begäran och att både fysisk och digital version ska innehålla samma information och vara ömsesidigt erkända inom EU. Den nya digitala registreringsprocessen, med mobil registreringshandling, kan göra det enklare vid ägarbyte och vid import/export av motorcyklar. Det kan minska problem med felaktig eller förfalskad dokumentation. SMC ställer sig dock skeptisk att införandet och säkerställandet av en gemensam digital plattform skulle vara kostnadsneutral för medborgarna och berörda myndigheter i varje medlemsstat.

Utifrån ett konsumentperspektiv ser vi positivt att förslaget innehåller krav på att registreringsdata (inklusive mätarställning) lagras och delas mellan medlemsstater. Det kan minska risken för mätarfusk vid import av motorcyklar, något som annars drabbar köpare hårt.

Ett ömsesidigt erkännande av trafiksäkerhetsintyg som utfärdats av en annan medlemsstat är en viktig aspekt som SMC ställer sig bakom. SMC bjuder in regeringen att försvara den svenska kulturen att bygga om eller modifiera en motorcykel som är ett sätt att bevara och utveckla motorkulturen. Det är viktigt att göra det på ett lagligt och säkert sätt som finns definierad enligt den svenska lagstiftningen, föreskrifter och förordningar. Detta är givande exempel där svensk trafiksäkerhetskulturen och ett unika rullande kulturarv samexisterar som är viktigt att bevara och försvara.

Idag finns det två typer av mopeder i Sverige: de registrerade (45 km/h, klass I) och de oregistrerade (25 km/h). Ingen av dessa två behöver genomgå kontrollbesiktning. Det finns cirka 100 000 registrerade mopeder klass I, cirka 210 000 oregistrerade mopeder klass I och cirka 75 000 oregistrerade mopeder klass II i Sverige. Om kommissionens förslag blir verklighet betyder detta att Transportstyrelsen måste ta fram en administrativ lösning och bygga upp kapaciteten för att inkludera ett mycket stort antal fordon i fordonsregistret om detta ens är möjligt inom den angiven tidsramen i förslaget.

Utöver den administrativa hinder skulle det innebära en mycket hög kostnad för den enskilda medborgaren (1500 SEK per fordon) – och de mopedägarna utöver själva registrering skulle behöva genomföra en individuell fordonstypgodkännandekontroll för att registrera sin moped. Detta kommer att ta lång tid och frågan som uppstår om det finns kapaciteten hos fordonsbesiktningsbranschen att genomföra alla dessa kontroller inom den angivna tidsramen samt till vilken kostnad för den enskilde. Dessutom är en stor del av dessa fordon veteranmopeder, och det kommer inte att vara möjligt att hitta fordonsdokument och kvitton från för 50–60 år sedan. Många mopeder kommer då att bli olagliga.

SMC uppmuntrar regeringen att se över den obligatoriska kontrollbesiktningen enligt kommissionens förslag. Statistiska analyser och olycksutredningar visar tydligt att antalet dödade eller svårt skadade motorcyklister inte har ökat sedan kontrollbesiktningen för motorcyklar glesades ut år 2004 i Sverige. Detta gäller trots att antalet motorcyklar i trafik under samma period har ökat markant.

Den helt dominerande andelen av de allvarliga olyckorna kan i stället härledas till faktorer kopplade till förarbeteende och regelefterlevnad. Exempel på detta är drogpåverkan, vårdslös körning, framförande av fordon utan giltigt körkort,



användning av stulna eller lånade fordon, samt fordon som varken har genomgått föreskriven kontroll eller är försäkrade. I viss mån bidrar även vägens beskaffenhet till olycksutfallet.

När det gäller tekniska brister är dessa ytterst sällsynta som primär olycksorsak, oavsett fordonsslag. Även i de få fall där en teknisk brist har konstaterats vid olyckstillfället har denna i regel inte haft någon avgörande betydelse för olyckans förlopp eller skadeutfall. Det påvisas även återkommande att det inte finns någon skillnad mellan länder som har kontrollbesiktning för mc och de som inte har det när det gäller olyckor.

I kommissionens förslag skall även mopeder undergå den obligatoriska kontrollbesiktningen. Utöver problematiken med den ovannämnda registreringen finns det knapp resurser eller kapaciteten hos fordonsbesiktningsbranschen att ta in 300 000 mopeder inom den angivna tiden. I stora delar av Sverige är avstånden till närmaste besiktningsstation betydande – i vissa regioner skulle mopedägare behöva färdas 200–400 kilometer för att genomföra en kontrollbesiktning.

Att tvinga både unga och äldre mopedägare att tillryggalägga sådana sträckor under flera dagar, ofta på vägar med hög trafikbelastning och utan separata gång-, cykel- eller mopedbanor, innebär en påtaglig och oacceptabel ökning av risken för allvarliga olyckor. Kravet skulle därmed motverka sitt eget trafiksäkerhetssyfte och utsätta en redan utsatt trafikantgrupp för betydande fara.

Kostnaderna för att införa ett system av detta slag skulle bli enorma – både för samhället i stort och för de enskilda fordonsägarna – utan att det medför någon som helst förbättring av trafiksäkerheten. Resultatet skulle bli en omfattande och kostsam byråkrati som inte bidrar till att öka säkerheten eller minska utsläppen. Trafikverket själv i sitt remissvar till regeringen bedömer att kommissionens förslag med obligatorisk kontrollbesiktning att minskningarna av antalet dödade och svårt skadade i Sverige påverkas marginellt.

Det finns visserligen ett problem med manipulerade mopeder, men detta kan och bör hanteras med mer träffsäkra åtgärder. Exempel på sådana är riktade vägkontroller, besök i skolor för inspektion av mopeder, samt tekniska lösningar som gör det omöjligt eller betydligt svårare att trimma mopeder. Dessa metoder är mer effektiva, proportionerliga och säkerhetsfrämjande än att införa ett generellt krav på registrering och kontrollbesiktning.

Utöver det anser SMC att fordon vid kontrollbesiktning ska bedömas utifrån de tekniska och miljömässiga krav som gällde vid tidpunkten för fordonets första registrering, typgodkännande eller vid eventuella senare godkännanden. Detta är en grundläggande rättssäkerhets- och proportionalitetsprincip som säkerställer att äldre fordon inte åläggs att uppfylla standarder som införts långt efter att de tillverkades.

Vidare bör det inte vara möjligt att avregistrera eller underkänna ett fordon enbart på den grunden att det inte uppfyller tekniska eller miljömässiga standarder som inte existerade när fordonet producerades och godkändes. Ett sådant förfarande skulle riskera att i onödan utesluta fullt funktionsdugliga och säkra fordon ur trafik, samt kunna få negativa konsekvenser för motorhistoriskt kulturarv. SMC vill se en tydligare fokus på hållbarhet, reparerbarhet och cirkulär ekonomi.

Europeiska kommissionens förslag om obligatoriska periodiska besiktningar av motorcyklar syftar till att öka trafiksäkerheten, minska föroreningarna och harmonisera praxis mellan EU-länderna. Sveriges MotorCyklister menar dock att sådana besiktningars effekt på trafiksäkerheten är minimal. Andra åtgärder, såsom förarutbildning, förbättrad infrastruktur och tekniska framsteg inom motorcyklar, är mer effektiva för att säkerställa säkerheten.

Slutgigen vill SMC lyfta en viktig aspekt i frågan nämligen subsidiaritetsprincipen. Enligt den ska besluten fattas på den effektivaste nivån så nära medborgarna som möjligt och de föreslagna förändringarna från kommissionen strider mot den, ett konstaterande Riksdagen gjorde 2012 vid förra samråd om kontrollbesiktning.

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/utlatande/subsidiaritetsprovning-av-eu-kommissionens-forslag_h001tu3/

SMC vill bidra till framtida och hållbara mobilitetslösningar och ökat trafiksäkerheten som gynnar alla trafikanter. vi ser fram emot en fördjupad samverkan för en ökad och hållbar säkerhet och framkomlighet för motorcyklister på våra vägar runt om i hela Sverige och Europa.

För Sveriges MotorCyklister (SMC)

Roger Berzell
Generalsekreterare

Dominique Faymonville
Public Affairs Manager