

Motion till riksdagen 2008/09:T14

**av Ibrahim Baylan m.fl. (s)
med anledning av prop. 2008/09:60**

Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd åldersgräns för framförande och övningskörning av moped klass I.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om registrering av såväl moped klass I som moped klass II.

Minska antalet mopedolyckor

Trafiksäkerheten måste förbättras och antalet skador och dödsfall minskas, särskilt bland barn och ungdomar. Vi ställer oss bakom flera av propositionens förslag. I förslagen avseende bestämmelserna för moped klass I och klass II finns dock flera brister.

Höj åldersgränsen för moped klass I

Vår främsta invändning mot propositionen är regeringens förslag att behålla åldersgränsen på 15 år för moped klass I (s.k. EU-moped). Vi delar Förarutredningens (SOU 2005:45) och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjandes (NTF) uppfattning att åldersgränsen för framförande av moped klass I ska höjas till 16 år. Åldersgränserna för moped klass I rörande övningskörning och för innehavare av utländskt körkort ska justeras i konsekvens med detta.

Bakgrunden till detta ställningstagande är naturligtvis att antalet personskador till följd av mopedolyckor har ökat dramatiskt de senaste åren. Sedan 1998 har ungas mopedskador ökat för varje år. Fyra gånger fler flickor och dubbelt så många pojkar skadas i dag jämfört med för tio år sedan. Särskilt

Fel! Okänt namn på

utsatta är de yngsta mopedisterna: 920 femtonåringar på moped skadades eller dog 2007.

Klass I-mopeder är det farligaste fordonet i trafiken. Skaderisken är 50 gånger högre för en mopedist än för en bilist. Ökningen kan till viss del förklaras av en ökad försäljning, men mycket tyder på att förarens kunskap och förmåga inte matchar den snabbare mopeden. Enligt NTF:s enkätundersökning av mopedförare kör 55 % av de yngsta mopedförarna trimmat. En femtedel av mopederna går snabbare än 80 kilometer i timmen.

All forskning tyder på att hjärnan fortsätter att utvecklas i tonåren och att det är stor skillnad i förmåga mellan en femtonåring och en sextonåring när det gäller att styra och kontrollera impulser. Sextonåringar är bättre och säkrare förare.

Det är anmärkningsvärt att regeringen ändå föreslår att vi behåller en femtonårsgräns och därmed går emot både EU-direktivets minimikrav på en sextonårsgräns och en statlig utredning som förordade detsamma för några år sedan. Huvudregeln i EU:s nya körkortsdirektiv som träder i kraft 2013 är att det ska krävas körkort och att körkortsåldern ska vara 16 år för moped klass I. EU tillåter dock nationella undantag från den regeln. Om Sverige som föregångsland på trafiksäkerhetsområdet skulle utnyttja den här möjligheten till undantag vore det djupt olyckligt. Vi jämför oss vanligtvis med länder som är framstående inom trafiksäkerhet som t.ex. Nederländerna, Norge och Storbritannien, länder som har 16-årsgräns. I Danmark har man till och med 18-årsgräns. Regeringen har ignorerat utredning och trafiksäkerhetsperspektiv och snarare lyssnat på detaljhandelns synpunkter.

Registrering även för moped klass II

Vi anser att såväl klass I- som klass II-mopeder med undantag för veteranmopeder ska vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas. Vi ansluter oss därmed till flertalet remissinstanser liksom till Vägverket och Rikspolisstyrelsen. Vi beklagar att regeringen inte tog tillfället i akt att besluta om detta. Det skulle göra att polisen snabbare kan avgöra mopedypp, och det skulle avsevärt underlätta polisens möjligheter att övervaka bl.a. trimning och mopedfylleri. Registrering kan också bidra till att efterlevnaden av trafikregler och ett mer ansvarsfullt beteende i trafiken förbättras generellt. Övervakningen av mopedtrafiken underlättas om även mopeder klass II registreras och förses med en särskiljande registreringsskylt. Problem med att förare av klass I-mopeder tar bort registreringsskylten för att ge sken av att mopeden är en oregistrerad klass II-moped kan undanröjas genom denna åtgärd, och trimning av mopeder och omsättningen av stulna mopeder kan förväntas minska. Regeringens argument att andelen mopeder klass II sjunker både totalt och i nyförsäljningen är inte tillräckligt, om man väger detta mot fördelarna med registrering. Givet att åldersgränsen för klass I-mopeder höjs till 16 år finns naturligtvis också en möjlighet att klass II-mopeder ökar sin andel av nyförsäljningen, vilket skulle öka problemen med att dessa är oregistrerade.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 7 november 2008

Ibrahim Baylan (s)

Christina Axelsson (s)

Claes-Göran Brandin (s)

Pia Nilsson (s)

Désirée Liljevall (s)

Hans Stenberg (s)

Marie Nordén (s)

Lars Mejern Larsson (s)