

# Motion till riksdagen

1986/87:T414

Jan Sandberg (m)

Stimulans av motorintresset

---

Motorintresset är stort i vårt land. Bland ungdom är motorintresse och motorhobby en av de största fritidssysselsättningarna.

Trots att de motorintresserade utgör en så stor grupp behandlas de motoraktiva fortfarande med stor njujghet av politiker och byråkrater.

Genom kommunernas ointresse och i vissa fall ovilja samt myndigheternas och statsmakternas regler och lagar motarbetas motorfolket och snärjs i en djungel av paragrafer.

Politikerna bör arbeta för ett samhälle där den enskilde individens intresse, så långt som möjligt, sätts före staten och kollektivet. Valfrihet borde vara ett centralt begrepp för dem. Onödig byråkrati och krångel måste bekämpas. Inom motorområdet finns det mycket som behöver ändras och rättas till.

## Motorkultur

Vårt samhälle blir alltmer tekniskt komplicerat. Många människor känner oro inför teknik och teknisk utveckling. Den tekniska utvecklingen är en förutsättning för utveckling och ökad välfärd. Trots att välståndet ökar och samhällets resurser mångdubblats under 1900-talet har många sociala problem blivit större. Inte minst ungdomsproblemen ökar i oroväckande takt. Alkohol- och narkotikaproblem breder ut sig. Normlöshet och bristande effektivitet är ett problem inte minst i skolorna.

Många skyller utvecklingen på att ungdom inte ges tillräckliga möjligheter till en "aktiv och berikande fritid" och att ansvar och fostran i folkrörelser och organisationer måste till. Av dessa anledningar satsar stat, landsting och kommuner varje år väldiga summor på ungdom och dess fritid. Det är bra. Uppenbarligen räcker inte de hittills vidtagna åtgärderna. Problemen har ju bevisligen inte minskat.

Att vara aktivt engagerad i någon motorsport, att aktivt jobba med motorhobby – t. ex. att renovera bilar eller motorcyklar, att bygga choppers, båtar, flygplan eller Hot Rods ger verkliga möjligheter till självförverkligande. Dessutom ger denna verksamhet otroliga tekniska kunskaper, känsla för ansvar, planering, kamratskap osv. De seriöst motorverksamma ungdomarna driver inte omkring i alkohol- eller narkotikaträsk, de är inte ångestfyllda inför teknik eller teknisk utbildning. De blir inte bara kritiska utan även konstruktivt verkande människor. Det behöver vi.

Därför måste det vara politikernas mål att hjälpa, inte stjälpna, dessa motorintresserade människor. Motorintresse är någonting bra och värdefullt

både för samhället och för de enskilda individerna. Därför måste motorsport, motorkultur och motorhobby bli accepterade.

Av någon anledning har motorintresse, motoraktiviteter och motorsport kommit att nedvärderas. Vårt samhälle är ett tekniskt samhälle. Vi har en teknisk kultur men "motor" får inte ens nämnas i samband med kulturaktiviteter. Detta är farligt, inte minst med tanke på att vi riskerar att tappa en del av verklighetskontakten om vi tillåter "proffstyckarna" att styra människor till att sätta motorfrågor och kulturfrågor i motsatsställning till varandra. Inom få områden finns det t. ex. en sådan bredd bland ungdomen när det gäller konstnärlig och skapande verksamhet som inom just motorsektorn.

Detta faktum måste politiker och myndigheter uppmärksamma. Regler och attityder gentemot exempelvis customiseringar, chopperbyggen osv. måste ändras. Det finns fog för en rad detaljändringar till stöd för kulturbevararna inom motorområdet.

## Byråkrati

Få ting är så kringsnärjda av lagar, bestämmelser och förbud som motorfordon. Allt vad beträffar utseende och konstruktion, regler för framförande och underhåll regleras av en lagstiftning som blivit så omfattande och detaljrik, att den på vissa områden ter sig närmast löjväckande. Jag tar här upp några konkreta exempel på vad begreppet motorbyråkrati kan innefatta.

*Försäkringspoliiken.* Den nu gällande trafikskadelagen medför stora svårigheter för framför allt motorcykelägarna. De har i egenskap av en minoritet inom motorfordonsområdet fått vidkännas ofta skyhöga MC-försäkringspremier. Ansvariga för lagen har också uttalat att ett av målen med lagen var att minska antalet motorcyklar på våra vägar. Trafikskadelagen och dess tillämpning av exempelvis försäkringsbolagen måste ändras.

*NTR:s rapporter.* Nordiska Trafikrådet (NTR) är ett samarbetsorgan inom Nordiska rådet. Dess uppgifter består främst i att utreda trafiksäkerhetsfrågor, göra problemanalyser och komma med förslag till åtgärder. NTR torde vara mest känt för sin rapport nr 13 om begränsning av motorcyklarnas cylindervolym, vilket blev en stor ungdomsfråga i valet 1976. Faktauppgifterna i den rapporten bevisade att det inte var NTR:s kompetens och sakkunskap som låg till grund för förslaget. Målsättningen från början var att försvåra innehavet av MC – sedan gällde det att hitta argumenten för det. Som tur var så genomskådade den senare borgerliga regeringen syftet och stoppade förslaget.

Till många problem har NTR haft ett förbud eller begränsningar som regel. I ett senare alster, Rapport 19, pläderade NTR för att extra körkort skall krävas för att övergå till tung MC. Faktamaterialet var även i denna rapport undermåligt, men det stoppade inte riksdagen från att införa separata körkort för tung MC. Trots motstånd från moderaterna genomfördes förslaget och är i dag en realitet.

*Terrängkörningslagen.* 1975 års vårriksdag antog under svår tidspress den välkända terrängkörningslagen (1975:1313) som förbjuder motorfordon att färdas fritt i naturen. Meningen var att skydda fjällnaturen från snöskoter,

men lagen kom att gälla samtliga motorfordon, överallt. Kommunerna har senare i tillämpningsföreskrifterna till lagen förmodats anvisa lämpliga terrängområden för t. ex. trial-åkning, men så har skett på mycket få ställen. För utövare av enduro/tillförlitlighetsåkning m. m., så räcker det dessutom inte med ett litet avgränsat område, utan krävs milslånga sträckor genom terrängen. Terrängkörningslagen bör omarbetas eller helt avskaffas.

*Besiktning.* Trots att de tidigare krockbestämmelserna nu har avskaffats, finns mycket byråkrati att bekämpa inom fordonsbesiktningsområdet. Förutom en i vissa stycken negativ inställning från Svensk Bilprovning och TSV så förekommer bl. a. direkt felaktiga uppgifter i deras fordonsböcker, som ligger till grund för ett eventuellt godkännande av fordonen. Ett exempel på detta är att vissa Chevrolet Camaro SS -69, importerade från USA, ej godkänns därför att de, enligt SBP, ej existerar! Trots att ägare kunnat visa originalhandböcker m. m. har SBP ej låtit sig övertygas. Samtidigt som denna välrenommerade bilmodell ej godkänns, så släpps exempelvis öststatsbilen Skoda igenom. Detta trots att just den bilen visat sig vältas vid undanmanöver i 30 km/tim.!

## Motoranläggningar

Många kommuner har aktiva motorsportorganisationer som vill ha motorbanor. Upplåtelse av mark och kommunal borgen räcker ofta för att de skall kunna realisera sina planer. De skall då, och gör det ofta mer än gärna, själva ansvara för drift och underhåll av eventuella anläggningar. Sådana förslag bör uppmuntras.

## A 20-hotet mot den äldre bilparken och motorentusiasterna

Naturvårdsverket har tagit fram ett förslag till strängare regler för avgasrening. Det märkliga med detta förslag – kallat A 20 – är att man skall börja mäta utsläppen av kolväten. Kolvätehalten skall mätas vid kontrollbesiktningen, och om man ej klarar gränserna krävs ombesiktning.

Ju äldre bilen är, desto mer sliten blir motorn. I takt med att motorslitaget ökar så ökar också utsläppen av kolväten. Den enda möjligheten att råda bot på detta är att totalrenovera hela motorn eller, vilket ofta är billigare, köpa en ny motor.

De nya föreslagna A 20-gränserna slår hårdast mot de sämst ställda: unga, gamla, hemmafruar – de som inte har råd att kosta på dyrbara reparationer för att bilen skall klara de nya kraven. Därför kommer skrotningen av bilparken att öka dramatiskt. Naturvårdsverket räknar med att ca 700 000 bilar inte kommer att klara de nya kraven. Och den siffran är tilltagen i underkant. Hur många av dessa bilägare som har råd med en helrenovering av motor är oklart.

Miljövinsten med A 20-förslaget är beräknat till ca 100 milj. kr. Detta kan sättas i relation till de ökade reparations- och besiktningskostnaderna på närmare 350 milj. kr. A 20-förslaget bör ej genomföras.

## MC-försäkringar

Mot. 1986/87  
T414

Det största problemet på MC-sidan är de höga försäkringspremierna. Dessa bottenar i det s.k. no-fault-systemet parat med en idé om att varje fordonsgрупп skall bära sina egna kostnader. Återkrav efter en olycka som vållat kostnader mellan fordonsgруппer (bil/MC) med avseende på vållandet sker inte alltid. Riktlinjerna för detta anges i trafikskadelagen, resten är praxis från försäkringsbolagen. Resultatet blir att motorcyklisterna får leva med hårresande premier. När den nuvarande trafikskadelagen (no-fault) antogs kände man till att motorcyklisterna skulle få kärvare tider. Mannen bakom lagförslaget, Ulf K Nordensson, sade själv följande: "Om den nya trafikskadelagen får till följd att antalet motorcyklar starkt decimeras är det bara att välkomna." (!) Trafikskadelagen och försäkringsbolagens klassificering behöver förändras.

## Körkort för tung MC

1985 fattade riksdagens majoritet ett beslut som innebär att man numera måste ta ett extra körkort för att köra en motorcykel över 125 cm<sup>3</sup>. Argumenten för detta var att de tunga motorcyklarna är inblandade i procentuellt fler olyckor än de lätta motorcyklarna. Detta är fel. Det är främst lätta motorcyklar som är inblandade i de flesta olyckorna.

Baktanken med förslaget var givetvis att minska antalet motorcyklar, och det har helt riktigt blivit följden. Riksdagsbeslutet bör omprövas.

## Dubbel accis

När någon bygger om exempelvis en bil eller MC med en ram från ett fordon, en motor från en annan etc. så klassas de av riksskatteverket som fordon med ny identitet och ägaren måste därför betala ny accis. I storleksordningen 100-talet motorcyklister har tvingats betala mer än 3000 kr. i denna typ av accis. Ännu fler bilägare har utsatts för samma dubbelbeskattning. I vissa fall kan det röra sig om femsiffriga belopp som måste betalas i form av en andra accis. Förfarandet är förkastligt eftersom delarna redan tidigare funnits på ett motorfordon där accis har betalats. Riksdagen bör ge regeringen till känna att dessa typer av ombyggda fordon ej skall dubbelbeskattas.

## Samlarfordon

Riksdagen har beslutat att låta "teknikhistoriskt intressanta fordon" undantas från vägtrafikskatten från och med den första januari 1985. Beslutet innebar att fordon av årsmodell 1950 och äldre skulle omfattas. Det medför att det för varje år som går blir allt färre fordon som omfattas av befrielsen. Det rimligaste vore att beslutet gällt alla fordon som uppnått en viss ålder. Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag om att en rullande 30-års-gräns införs.

Import av samlarfordon bör underlättas. I Sverige bör ett system som används i Norge införas. Där får personen som importerar ett samlarfordon betala en schablonavgift på 1500 kr. och samtidigt förbinda sig att äga fordonet minst ett år. Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag med denna inriktning.

## Utökad begränsad registreringsbesiktning

Mot. 1986/87

T414

För några år sedan infördes möjlighet till begränsad registreringsbesiktning vid montering eller demontering av draganordningar på personbil. Det har sparats en hel del pengar och besvär för landets bilägare. Denna möjlighet behöver införas även för andra smärre förändringar.

Den begränsade registreringsbesiktningen är endast tillämplig för personbilar. Alla bilar med en totalvikt på högst exempelvis 3 500 kg borde kunna bli föremål för begränsad registreringsbesiktning.

Regeringen bör ge trafiksäkerhetsverket i uppdrag att omarbeta bestämmelserna för begränsad registreringsbesiktning så att de blir tillämpliga för mer än montering och demontering av draganordningar på personbil.

## Avslutning

Motorintresse är något bra och värdefullt både för samhället och för de enskilda individerna. Därför måste motorsport, motorkultur och motorhobby bli fullt accepterade. Såväl regler som attityder gentemot detta fritidsintresse måste förändras.

Regeringen bör ta initiativ till att, i samarbete med förslagvis de motorintresserades organisationer och genom anordnande av s. k. hearings verka för att lagar och regler som försvårar denna typ av fritidssysselsättning avskaffas.

## Hemställan

Med åberopande av vad i motionen anförts hemställs

[att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag om ändringar i trafikskadlagen och därtill hörande tillämpningar så att de negativa effekterna för bl. a. motorcyklisterna försvinner,<sup>1)</sup>

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Nordiska Trafiksäkerhetsrådets rapporter 13 och 19,

[att riksdagen begär att regeringen framlägger förslag om ändringar i terrängkörningslagstiftningen i enlighet med vad som i motionen anförts,<sup>2)</sup>

[att riksdagen uttalar att naturvårdsverkets A 20-förslag ej bör genomföras,<sup>2)</sup>

2. att riksdagen beslutar att avskaffa kravet på extra körkort för tung MC,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande dubbel accisbeskattning för ombyggda fordon,<sup>3)</sup>

[att riksdagen begär att regeringen snarast förelägger riksdagen förslag om en rullande 30-årsgräns för samlarfordon vad gäller befrielse från vägtrafikskatt,<sup>3)</sup>

[att riksdagen beslutar att införa ett schablonbelopp på 1 500 kr. för import av samlarfordon enligt norsk modell,<sup>3)</sup>

3. att riksdagen begär att regeringen ger trafiksäkerhetsverket i uppdrag att omarbete bestämmelserna för begränsad registreringsbesiktning i enlighet med motionens intentioner.

Mot. 1986/87  
T414

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts när det gäller avskaffande av lagar och regler inom motorhobbyområdet.

Stockholm den 26 januari 1987

*Jan Sandberg (m)*

<sup>1</sup> 1986/87:L608.

<sup>2</sup> 1986/87:Jo760.

<sup>3</sup> 1986/87:Sk563.