

15-åringarna riskerar att bli av med ett vettigt fordon, EU-mopeden

Sveriges 15-åringar behöver hjälp att få sin röst hörd när det gäller deras tillgång till Moped Klass I, den så kallade EU-mopeden. Dessvärre motarbetas ofta deras möjligheter istället som till exempel när media felaktigt skriver att en 16-årsgräns är beslutad. Men det främsta hotet mot mopeden kommer från den kampanj som bedrivs av Vägverket.

För 15-åringen är mopeden ett vettigt fordon, ett utmärkt transportmedel och till stor nytta på många olika sätt. Inte minst för de som bor i glesbygd, långt från bussar och tunnelbana. Mot sig har 15-åringarna främst Vägverket som i sin kampanj mot EU-mopeden använder de totala olyckstalen för att skapa en negativ opinion och mediebild.

- Vid en närmare granskning av de siffror som myndigheten använder visar de att olyckorna minskar om hänsyn tas till att mopederna blivit många fler, säger Per Johansson, VD för McRF.

Över 400 procents ökning

De senaste fem åren, 2002 – 2006, har antalet EU-Mopeder i trafik ökat från 26 422 till 133 772 stycken, en ökning på över 400 procent. Samtidigt har antalet omkomna på denna typ av moped pendlat mellan en och nio personer under samma tidsperiod.

- McRF vill naturligtvis nå Nollvisionens mål men vi måste titta på helheten och hitta trafiksäkra lösningar för alla, oavsett vilket transportmedel som används, säger Per Johansson. Våra beslutsfattare får inte missledas med statistik som bygger på felaktiga uppgifter.

Olyckorna ökar inte i samma omfattning som antalet EU-Mopeder i trafik. Tittar man dessutom på antalet olyckor per tusen fordon i trafik så är antalet olyckor färre än 2002 då mopedboomen startade (se fakta längst ner i pressmeddelandet).

- Det finns en uppenbar risk att våra beslutsfattare är oinformerade i dessa frågor och okritiskt lyssnar på Vägverket. Som på ett märkligt sätt enbart talar i totala tal och inte tar hänsyn till att det företagits betydligt många fler resor med mopeden de senaste åren, fortsätter Per Johansson.

Resor som betyder väldigt mycket, inte minst för dem i glesbygd med stora avstånd till affärer och olika aktiviteter. Men även i storstäderna används mopederna flitigt fram och tillbaka till skolan, till kompisar och idrottsaktiviteter. Mopeden är dessutom en bra avlastning för dem som numer kallas "curlingföräldrar". I storstäderna har mopeden också blivit ett intressant pendlingsfordon, kanske främst i Stockholm där biltullarna återinfördes i augusti månad.

Mopeden är dessutom ett relativt miljövänligt alternativ och den tar liten plats, är billig att tillverka och de renare motorerna blir allt bättre för miljön. Mopeden ska inte ses som ett problem utan som en del av lösningen. Inte minst med tanke på de trängseldiskussioner som nu även pågår på flera håll runt om i landet.

Säkerheten har också förbättrats, bättre och stadig ram och effektiva bromsar är några områden där mopedens tekniska utveckling gått framåt.

- Alla som kör EU-moped har idag någon form av utbildning, det är en mycket stor trafiksäkerhetsförbättring mot förr då det räckte med att ha fyllt 15 år, avslutar Per Johansson.

Förtroende och erfarenhet

Den ökade rörligheten som mopeden innebär gör att ungdomarna växer som människor och blir en del av vuxensamhället. Ge dem förtroende och tillit, inte förbud och restriktioner, så lever de upp till de förväntningar och krav som kan ställas på dem.

Det finns en utbildnings- och erfarenhetstrappa som många aktörer ställt sig bakom. Den bygger på att alla får möjlighet att stegvis komma in i trafiksystemet och gradvis lära sig att köra fordon av olika kategorier. Även möjligheten till en bra trafikantundervisning i skolan är något som McRF efterfrågar.

Fakta kring mopedolyckor

Olyckor Moped Klass I och Klass II

(Moped Klass I = EU-Moped 45 km/tim. Moped Klass II = 25 km/tim. Här inkluderas även den äldre 30-mopeden).

Olyckor Moped Klass I, EU-Moped, 45 km/tim

År	I trafik	Omkomna	Svårt skadade	Omkomna + svårt skadade	Per 1000 mopeder i trafik
2002	26 422	1	36	37	0,0014
2003	40 612	5	41	46	0,0011
2004	68 805	9	73	82	0,0012
2005	99 807	1	114	115	0,0011
2006	133 772	7	162	169	0,0013

Moped Klass II, 25 km/tim och den äldre ”30-mopeden”

ÅR	I trafik *	Omkomna	Svårt skadade	Omkomna + svårt skadade	Per 1000 mopeder i trafik
2002	113 016	11	238	249	0,0022
2003	113 792	4	210	214	0,0019
2004	105 150	9	186	195	0,0019
2005	97 003	7	182	189	0,0019
2006	Ingen uppg.	8	167	175	-

*Att jämföra Moped Klass I och II är svårt då Moped Klass II inte finns registrerade. Siffrorna ovan kommer från Försäkringsförbundets uppgifter på antal trafikförsäkrade Moped Klass II

Försäljningen av Moped Klass II är endast marginell sedan EU-Mopeden infördes. Merparten av de mopeder som finns i ovanstående tabell (Klass II) är den klassiska 30-mopeden. Denna mopedyt får inte längre säljas men finns kvar i stor omfattning. Den räknas som Moped Klass II och får därmed köras utan någon form av utbildning.

När de båda tabellerna jämförs framgår tydligt att EU-Mopeden är mindre olycksdrabbad än Moped Klass II vilket till stor del är utbildningens förtjänst.

Detta gör branschen

Mopedbranschen gör mycket för att minska olyckstalen inom mopedismen. Det viktigaste är att få stopp på den trimning som trots allt sker. Arbetet mot trimning sker på flera olika plan:

- Via handlarna arbetar branschen direkt mot konsument och informerar om det farliga och olämpliga i att trimma mopeden.
- Mopedmästaren, ett samarbete med MHF, innebär att flera tusen elever per år i skolan tillsammans med föräldrarna får lära sig trafiksäkerhet och inte minst goda attityder som mopedist. Även här informeras om det farliga och olämpliga i att trimma mopeden.
- Dessutom stödjer mopedbranschen polisen så att de skall få bättre möjlighet att följa, och hålla ordning på mopedismen. Branschen föreslår 18 år för skjutsning på moped, kräver att alla mopeder registreras med olika färger på registreringsskyltarna samt hjälper till att hitta metoder för att avslöja trimning.
- Ett personligt ansvar både hos de unga och inte minst deras föräldrar är mycket viktigt. Samhället kan göra mycket men till sist gäller det för individen att ta ansvar för sin egen säkerhet. McRF bidrar genom att via handeln informera kunderna om vikten av att ta eget ansvar. Dessutom att tillsammans med MHF och SMC kräva att polisen får rätt verktyg och tillräckliga resurser för att följa mopedismen på ett effektivt sätt.

För mer information, kontakta

Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund

Per Johansson, VD

E-post: per.johansson@mcrf.se

Telefon: 08-411 30 15

Kärnan i McRF:s verksamhet är att sprida kunskap och information. Det kan handla om utvecklingen på marknaden, nya trender och affärsmöjligheter eller frågor kring lagar, säkerhet och miljö.