

SMC:S ÅRSMÖTE 2021

Online • 15/5 - 22/5



PANDEMIN HÅLLER I SIG

Inför förra årsmötet skrev SMC att 2020 blev ett år som gick till historien på grund av pandemin som ledde till att allt ställdes in under tre månader. Nu har det gått 14 månader och tyvärr är läget nästan oförändrat. Begränsningsförordningen reglerar hur många som får träffas och i skrivande stund är taket åtta personer. Det betyder att många träffar och aktiviteter inom SMC:s klubbar och distrikt är inställda även 2021. Många andra efterlängtdade MC-events har ställts in, till exempel MC-mässan och Start2Ride. SMC har flyttat fram avgången för Hoj-X två gånger. Ett stort antal resor har ställts in eller flyttats fram. SMC hoppas att vaccineringen ska göra det möjligt att träffas senare i sommar, till exempel på Mälaren Runt och Riksträffen. I dagsläget vet ingen vad som är möjligt.

Regeringen och Folkhälsomyndigheten har samtidigt uttalat att idrotts- och fritidsaktiviteter är viktiga för folkhälsan och att träning ska prioriteras under pandemin. Aktiviteterna ska genomföras utomhus och på ett sätt som minimerar risken för smitta. SMC anslöts till Svemo och Riksidrottsförbundet för några år sedan vilket gör att SMC Sport och SMC School kan genomföra kurser och träning under corona-säkrade former 2021.

Pandemin har lett till några positiva saker, till exempel ökar MC- och mopedförsäljningen och P-avgifterna slopades i Stockholm under hela året. Det MC-politiska arbetet har fortsatt som förut. Under 2020 svarade SMC på mängder av remisser från Trafikverket som rörde sänkt hastighet från 90 till 80 kilometer i timmen. I början av året stängdes SMC och mängder av organisationer ute från olycksstatistiken i STRADA. SMC överklagade beslutet och fick delvis rätt i domstol. Trots ökning i MC-försäljningen och nya körkortstagare var det fortsatt låga dödstal på MC. Det är sällan det sker lättnader då det gäller körkort men under 2020 sänktes kravet på provfordon för A2 i hela Europa.

SMC:s årsmöte 2021 blir ännu en gång digitalt och hålls 15-22 maj via VoteIT. Nu kan faktiskt alla våra 65 000 medlemmar delta – bara man har en internetuppkoppling och e-postadress. Denna årsmöteslunta innehåller det som avhandlas under årsmötesveckan.

FÖRSLAG TILL DAGORDNING FÖR SMC:S ÅRSMÖTE ONLINE

1. Mötets öppnande
2. Val av ordförande samt protokollförare för mötet
3. Val av två justeringspersoner, tillika rösträknare, att tillsammans med ordförande justera mötets protokoll
4. Fastställande av röstlängd
5. Fråga om mötet blivit stadgeenligt utlyst
6. Godkännande av dagordning
7. Föredragning och godkännande av styrelsens verksamhetsberättelse för det gångna verksamhetsåret
8. Föredragning och fastställande av resultat- och balansräkning, samt beslut om disposition av över- eller underskott i enlighet med balansräkningen
9. Föredragning av revisorernas berättelse
10. Beslut om styrelsens ansvarsfrihet
11. Redovisning av tidigare årsmötesbeslut
12. Behandling av ärenden som stadgeenligt framlagts av organisationens medlemmar, klubbar, distriktsorganisationer samt förslag från styrelsen:
Motion A) Om körprov för MC och kostnader för körproven
Motion B) Om medlemsavgift för medlemmar i anslutna lokal- eller riksklubbar
Motion C) Angående att slippa pappersfakturan
Motion D) Om medlemstidningens publicitetsregler
Motion E) Om livstidsmedlemskap
Motion F) Om livstidsmedlemskap
Förslag G) Från SMC:s styrelse angående bidrag till Rättsfonden och Skadefonden
13. Fastställande av verksamhetsinriktning
14. Fastställande av medlemsavgifter
15. Fastställande av budget
16. Val av ordförande
17. Val av övriga ordinarie ledamöter
18. Val av två revisorer samt en revisorssuppleant
19. Val av valberedning
20. Övriga ärenden
21. Årsmötets avslutande

Bilagor:

1. Årsredovisning SMC
2. Revisionsberättelse SMC
3. Årsredovisning SMC AB
4. Revisionsberättelse SMC AB

ORGANISATIONEN

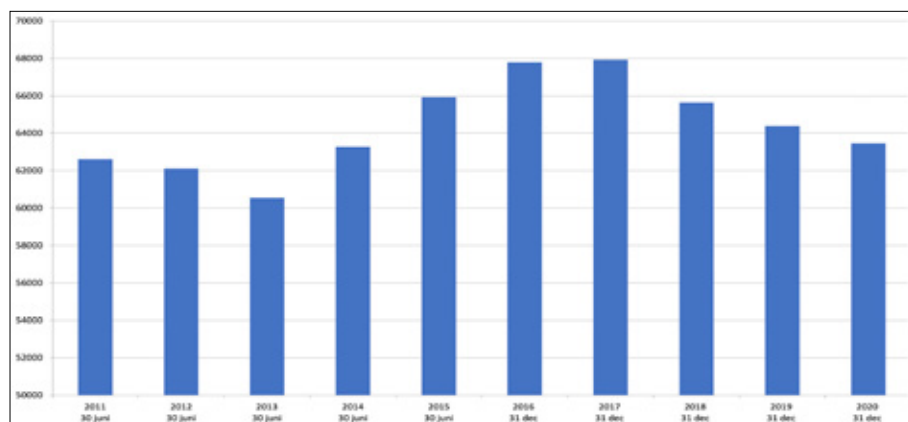
Medlemsantal

Vid verksamhetsårets slut, 31 december, var medlemsantalet 63 467 personer vilket är en minskning med cirka 900 medlemmar jämfört med föregående år. Medelåldern på SMC-medlemmar ligger kvar på 51 år. Av SMC:s medlemmar är 13 procent kvinnor och 87 procent män. Samarbetet med STR, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, har under året gett oss 743 nya hojåkare. Vid inskrivning för MC-körkort på en STR- ansluten trafikskola erbjuds eleverna ett gratis medlemskap i SMC. Ett annat samarbete SMC har är med olika MC-tillverkare vilket gett oss 365 nya medlemmar under året. Man erbjuds ett provmedlemskap när man köper en ny MC hos en återförsäljare.

Budgeterat antal medlemmar för år 2021 respektive 2022 är 65 000.

	31 dec 2019	31 december 2020
Antal medlemmar	64 399	63 467
Antal klubbar	359	354
Klubbanslutna medlemmar	10 800	10 625
Antal familjer	4 836	4 831
Antal anslutna familjemedlemmar	5 272	5 129
Antal ungdomsmedlemmar	1 498	1481

Medlemsutveckling 2011-2020



Årsavgiften

Medlemsavgifterna har under året varit följande:

Direktansluten medlem	495 kr
Lokal- eller riksklubbansluten medlem	445 kr
Direktansluten familj	595 kr
Lokal- eller riksklubbansluten familj	545 kr
Ungdom, under 25 år vid årets början	225 kr

Styrelsens och arbetsutskottets sammansättning

Styrelsen har under året bestått av följande personer:

Ordförande	Rolf Skoog, Jävre
Vice ordförande	Anna Eek, Tenhult
Ledamot	Sven Liljekvist, Arkelstorp
Ledamot	Leif Rogö, Jönköping
Ledamot	Katarina Funseth, Sundsvall
Ledamot	Pär Nilsson, Nälden
Ledamot	Tomas Bergström, Gävle
Ledamot	Olle Henriksson, Järfälla
Ledamot	Anurak Sawatdee, Linköping

Arbetsutskottet har bestått av Rolf Skoog, Anna Eek och Katarina Funseth.

Övriga befattningshavare

Revisor	Eva Andersson, EY Borlänge
Förtroendevald revisor	Lennart Lindgren, Gävle
Revisorssuppleant	Susanne Lindén, Borlänge
Valberedning	Sammanställande Erik Mårtensson, Örebro, Peter Kronlund, Söderhamn samt Susanne Heikkinen, Hindås

Medlemskap i andra organisationer

SMC som organisation är ansluten till följande organisationer:

- Fastighetsägarna
- Federation Internationale Automobile, FIA
- Federation of European Motorcyclists' Associations, Fema
- Fédération Internationale Motocyclisme, FIM (via SVEMO)
- FERMI, arbetsgivarförbundet för ideella organisationer
- FIM Europe (via SVEMO)
- Folkspel
- IDEELL ARENA, mötesplats för ideell sektor
- Nordisk Motorsykel Råd, NMR
- Nätverket Jämställdhet i transportsektorn
- Riksförbundet M (f d Motormännen)
- Riksidrottsförbundet
- SIS, Swedish Standards Institute
- Svenska Motorcykel och Snöskoterförbundet, SVEMO
- Sveriges Tidskrifter
- Trafikanalys användarråd
- Vote IT

Styrelsen och arbetsutskottet

Styrelsen har under året haft tolv protokollförda möten, de flesta via Microsoft Teams. SMC:s arbetsutskott sköter den löpande verksamheten mellan styrelsemötena. Arbetsutskottet (AU) sammanträder vanligtvis en vecka innan styrelsemötet då de bereder mötet och, i vissa fall, lämnar förslag till beslut. Mot bakgrund av pandemin har både styrelse och AU haft fler möten än tidigare år. Under våren höll AU och generalsekreteraren veckovisa möten. Styrelsen är ytterst ansvarig för SMC:s anställda, men delar av arbetsgivaransvaret är delegerade till generalsekreteraren.

Valberedningen

Valberedningens medlemmar har haft kontinuerlig kontakt under året och varit representerade vid de flesta styrelsemöten samt vid evenemang innan pandemin bröt ut.

Kansliet

Under året som gått har kansliet haft totalt 14 heltidstjänster med följande fördelning: Operativ verksamhet 4,5 personer, administration 7 och på MC-Folket 2,5.

Distrikten

Under verksamhetsåret har två distriktsordförandemöten ägt rum i maj och november. Bägge genomfördes digitalt via Microsoft Teams. I samtliga distrikt finns distriktsinformatörer, webmasters, fortbildningsansvariga och andra viktiga funktioner. På grund av pandemin har samtliga möten med distrikten genomförts digitalt. En ansökan till utvecklingskassan har inkommit under året från SMC Väster-norrland men den kostnaden bekostades från en annan avdelning. Inga utbetalningar har gjorts under året, däremot blev det en kapital-förlust vid försäljningen av Distriktstian vid utbetalningen i maj. Från "Utvecklingskassan" kan distrikten ansöka hos Riksstyrelsen om bidrag för extraordinära aktiviteter och vid verksamhetsårets slut fanns det 687 tkr i kassan.

SMC:s fond för rehabilitering av skadade MC-förare

Under verksamhetsåret har två ansökningar inkommit. Den ena beviljades delvis och den andra helt. Sex utbetalningar på sammanlagt 116 tkr har gjorts under året. Totalt har 1 780 tkr betalats ut sedan 1996. Skadefonden har under året mottagit gåvor och bidrag på 136 tkr, bland annat genom klubbar, distrikt och enskilda givare. Fondens kapital vid verksamhetsårets slut var 2 313 tkr.

SMC:s rättsfond

Årsmötet 2008 beslutade att skapa en Rättsfond där SMC:s medlemmar kan ansöka om bidrag i frågor som har stor betydelse för svenska motorcyklister och där andra möjligheter till rättshjälp är uttömda. På senaste årsmötet beslutats det att avsätta en krona per medlem, det vill säga 64 399 kr, till Rättsfonden. Fonden har fått 800 kr i bidrag från en enskild givare under verksamhetsåret. Inga utbetalningar har gjorts under året. Totalt har 192 tkr betalats ut sedan starten 2008. Fondens kapital vid verksamhetsårets slut var 963 tkr kronor.

SMC:s fond till minne av Ezzo

Sven-Ove Forsberg, kallad Ezzo, avled i en tragisk olycka på E4 i Sollentuna 2011. Ezzo var sporthojsinstructör, kursarrangör, träningsledare, instruktörsutbildare, aktiv ledamot i SMC Stockholms styrelse och engagerad i SMC:s och Svemos satsning för ungdomar inom road racing. SMC vill att Ezzos anda ska leva kvar och Minnesfondens syfte är att stödja utbildning av motorcyklister, särskilt ungdomar. Under verksamhetsåret har 2 st ansökningar inkommit. Under verksamhetsåret har fonden totalt fått bidrag på 15 565 kr från bland annat SMC Uppsala. Fondens kapital vid verksamhetsårets slut var 175 tkr.



Gräsroten och Folkspel

SMC är sedan förra året anslutna till Gräsroten som är en del av Svenska Spel. Genom Gräsroten väljer spelare favoritförening och spelar sedan som vanligt. Varje krona man lägger på ett spel omvandlas till 10 poäng som går till favoritföreningen. En stående lottorad eller tipsgängets veckosystem kan anslutas till Gräsroten och därmed stötta SMC eller någon annan förening i Sverige. Svenska Spel delar varje år ut 50 miljoner kronor till ungdomsidrott och föreningslivet i Sverige. SMC erhöll under året 2020, 2 015 kr från Gräsroten.

SMC är också medlemmar i Folkspel för att göra det möjligt för klubbar och distrikt att sälja Bingolotter. Strax före jul beslutade Folkspel om en extra utdelning till alla medlemsorganisationer. Tio miljoner betalades ut som ett stöd till föreningar som drabbats under pandemin och SMC var en av medlemmarna som fick 100 000 kronor, en välkommen och oväntad julklapp!

Fema, Federation of European Motorcyclists' Association

Europas motorcyklister är sedan drygt 20 år representerade i Bryssel där Fema har ett kansli med två anställda för att driva lobby- och informationsarbete. Fema har under året haft 23 medlemmar från 18 länder. SMC:s politiska sekreterare, Maria Nordqvist, är ledamot i styrelsen.

FIM, Fédération Internationale Motocyclisme

FIM, med kansli i Geneve är den globala MC organisation som jobbar med tävlingsverksamhet för motorcyklar och övriga MC frågor. Svemo är den svenska medlemmen. Svemo har ett avtal med SMC som innebär att SMC sköter frågor rörande landsvägskörning inom FIM. Jesper Christensen SMC, är sedan januari 2019 utsedd till FIM Director for Public Affairs för en fyraårig period. Jesper har därmed operativt ansvar för en kommitté som består av elva ideella från MC-organisationer i hela världen. Kommittén hanterar FIM:s arbete med MC-politiska frågor som rör icke-sportliga frågor. En fast anställd lobbyist ingår även i Jespers team. FIM har via ett avtal med en Public Affairs-byrå både kontor och personal på plats i Bryssel. Kontoret är öppet för FEMA att använda.

FIM-Europe, Fédération Internationale Motocyclisme Europe

FIM:s europeiska del är en spegelbild av den globala FIM-strukturen. Jesper Christensen är representant i den del som arbetar med MC-politiska frågor.

FIA, Fédération Internationale de l'Automobile

SMC är sedan många år medlemmar i FIA som arbetar dels med tävlingsverksamhet för bilar, men även med turism och trafikpolitiska frågor. SMC har lyckats nå ut med ett stort antal nyheter och artiklar via engelska pressmeddelanden i FIA:s olika kanaler. SMC påverkar också FIA i frågor som rör MC-politik. SMC har också deltagit i webinar som arrangerats av FIA.

NMR, Nordisk Motorcykel Råd

NMR, Nordisk Motorcykel Råd är en sammanslutning för de nordiska MC-organisationerna för landsvägsåkare. Under året har medlemmarna träffats informellt i samband med ett Fema-möte. SMC har främst informell kontakt med de nordiska organisationerna.

NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

SMC har under många år varit en aktiv medlem i NTF. Vid den senaste kongressen 2019 föreslog SMC många förändringar i NTF:s styrande dokument som tyvärr avsågs. Det betyder att NTF har en verksamhets- och viljeinriktning som går tvärtemot SMC:s ståndpunkter och trafiksäkerhetsarbete. SMC beslutade därför våren 2020 att avsluta medlemskapet i NTF. SMC fortsätter precis som tidigare att bistå NTF med kunskap och rådgivning i MC-och mopedfrågor nationellt, lokalt och regionalt.

Samarbete med Riksförbundet M (f d Motormännen)

Möten har under året hållits med Riksförbundet M gällande samarbeten kring rabattavtal samt olika MC-politiska frågor. En gemensam debattartikel rörande person- och fordonsskador har publicerats. Samråd vid remissvar har förekommit. Juristerna i organisationerna har skapat kontakt för ett närmare samarbete och utbyte av erfarenheter kring skadestånd och konsumentskydd.

SVEMO och SMC

SMC och Svemo är medlemmar hos varandra vilket godkänts av Riksidrottsförbundet, RF. Tillsammans företräder SMC och Svemo över 160 000 medlemmar. Samarbetet är unikt och ger de båda organisationerna en stark position när det handlar om allt från MC-sport till trafikpolitiska frågor. SMC och Svemo har under året samarbetat i en rad olika frågor, till exempel gemensamma kontakter med tjänstemän och politiker angående motorfordonsförsäkringsdirektivet, samordnade remissvar och utbildningar.

IT, webb och telekommunikation

I oktober 2020 slutförde SMC som planerat bytet till ett nytt affärssystem i syfte att modernisera och effektivisera det administrativa arbetet i verksamheten. Direkt efter systembytet lanserades alla våra kurser samt resor för 2021 och allting fungerade bra.

Arbetet är nu igång med att få klart nya funktionaliteter inom kurs- och reseverksamheten inför 2021.

Den nya hemsidan kommer att lanseras innan midsommar 2021. Den är i princip klar, men en plan ska tas fram för att genomföra bytet. Även MC-folkets nya hemsida är klar och kommer att lanseras ungefär samtidigt som SMC:s nya hemsida.

TRAFIK OCH POLITIK

Besvarade remisser och yttranden

SMC svarar på alla relevanta remisser som kommer till organisationen och även andra som är viktiga för verksamheten. I år var dessa tretton färre än föregående år men ändå ett högt antal. Hela 55 remisser och yttranden har avgetts under året. De flesta remisserna kommer från Transportstyrelsen, Trafikverket och olika departement. Samtliga remissvar till Trafikverket om hastighet har besvarats tillsammans med distrikten. Genom remissvar och yttranden kan vi redogöra för SMC:s ståndpunkt och försöka påverka beslutsfattare i olika frågor. Dessa remisser har besvarats av SMC och publicerats på hemsidan:

Instans	Område
EU-kommissionen	Public consultation om det tredje körkortsdirektivet
EU-kommissionen	Strategy for sustainable and smart mobility
Infrastrukturdepartementet Trafikverket	Inriktningsunderlag för transportplanering 2022–2033
Justitiedepartementet	Ny lag om konsumentskydd och andra avtal
Justitiedepartementet	Angående ändring och skärpning av lag om trafikbrott
Länsstyrelsen Västra Göta	Yttrande om remissinstansernas svar om MC i bussfil
Miljödepartementet	Remissvar angående förslag till ny terrängkörningslag
Trafikverket	Förslag till krav-och råd för vägutrustning samt kommentarer
Trafikverket	Samråd vägplan Vattnäs-Trunna E45
Trafikverket	Samråd ombyggnad till 2+1-väg 45 Säffle-Valnäs
Trafikverket	Samråd pilotprojekt Elväg Nynäshamn-Haninge
Trafikverket	Samråd pilotprojekt Elväg Örebro-Hallsberg
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 15 Blekinge
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 70 Dalarna
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 66 Dalarna
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 50 Dalarna
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 1053 Dalarna
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 50 Gävleborg
Trafikverket	Hastighetssänkning E4 Gävleborg

Trafikverket	Hastighetssänkning väg 26 Halland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 15 Halland
Trafikverket	Hastighetssänkning E45 Jämtland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 26 Jönköping
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 15 Kronoberg
Trafikverket	Hastighetssänkning E10 Norrbotten
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 10.01 Norrbotten
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 110 Skåne
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 109 Skåne
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 15 Skåne
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 13 Skåne
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 274 Stockholm
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 57 Södermanland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 292 Uppsala
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 272 Uppsala
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 70 Uppsala
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 56 Uppsala
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 55 Uppsala
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 63 Värmland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 26 Värmland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 90 Västernorrland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 56 Västmanland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 70 Västmanland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 233 Västmanland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 250 Västmanland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 41 Västra Götaland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 26 Västra Götaland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 244 Örebro län
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 52 Örebro län
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 50 Örebro län
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 35 Östergötland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 50 Östergötland
Trafikverket	Hastighetssänkning väg 32 Östergötland
Transportstyrelsen	Angående föreskrifter om nya MC respektive MC som tagits i bruk
Transportstyrelsen	Informationskrav gällande laddstationer
Transportstyrelsen	Ändringar av föreskrifter för förarprov

FORDONSFRÅGOR

Återkallelser

Varje vecka presenterar EU-kommissionen produkter som återkallas av tillverkare eftersom de kan medföra fara för liv och hälsa. På SMC:s hemsida och Facebooksida informerar vi om de återkallelser som rör motorcyklar och MC-relaterade produkter. Under 2020 publicerades 45 återkallelser. Fyra rörde MC-hjälm, en jacka, en handske, ett däck och resterande 38 gällde motorcyklar.

Revision av MC-föreskrifter

I och med att EU:s nya ramförordning implementerats 1 januari 2016 i Sverige måste gällande föreskrifter om motorcyklarnas beskaffenhet, VVFS 2003:23 revideras. SMC har träffat Transportstyrelsen och svarat på remissen. Myndigheten lyckats bra med att modernisera regelverken som nu är uppdelade i dels nya MC, dels MC som tagits i bruk. Regelverket för ombyggda och amatörbyggda motorcyklar kommer att finnas kvar. Det finns några punkter där SMC hade invändningar, till exempel att ljudmätningar aldrig får göras genom att varva på gehör och lyssna med öronen. Det finns separata varvräknare som gör att mätningen kan genomföras på ett objektivt och korrekt sätt. SMC anser också att man ska slopa krav på säkerhetsvajer på dragkrok. Förslaget innebär också att motorcyklar äntligen godkänns som flyttsak, genom arv eller testamente från hela världen, oavsett varifrån motorcykeln kommer vilket SMC föreslagit under många år.

Släpvagnsvikt

SMC har bett Transportstyrelsen att höja den lägsta tillåtna vikten på en släpvagn. Orsaken till önskemålet är att de som bygger egna släp jagar



en låg vikt. Man söker lätta och tunna material, som ska samtidigt ska vara starka. Frågan är om detta är optimalt ur en säkerhetssynpunkt. En högre tillåten vikt kan göra släpvagnen mer hållbar i händelse av olycka. Eftersom den tillåtna vikten är högre i våra nordiska grannländer och detta inte lett till några allvarliga olyckor föreslog SMC att gränsen höjs i Sverige från 150 till 200 kilo. De motorcyklar som drar släpvagn är oftast stora touringmotorcyklar och cruisinghojar som väger 360–410 kilo. Transportstyrelsen har lagt in SMC:s fråga i sin regelutvecklingsplan.

Enkät angående service och reparation

Under 2019 genomfördes en enkät angående service och reparation för att kunna jämföra med våra tidigare enkäter hur service och kundbemötande utvecklas i Sverige. Genom enkäten vill SMC öka kundnöjdheten i samband med MC-service. Resultatet av enkäten som genomfördes 2019 presenterades i MC folket och på hemsidan under året. 2019 utsågs även Sveriges bästa verkstad genom enkäten och vinnaren publicerades på MC mässan i Göteborg 2020. Under hösten 2020 genomfördes en ny enkätundersökning bland medlemmarna.

ARN

SMC har sedan 2019 en ledamot i ARN och fått förtroende av regeringen att nominera en ledamot även till nästa mandatperiod som började i slutet på 2020 för en period på fem år. SMC har nominerat juristen Christian Paral som även i nuläget är ledamot. Totalt har SMC deltagit i sex sammanträden under 2020 och deltagit i runt 70 avgöranden. SMC har därmed fått möjlighet att bidra till ett bättre konsumentskydd för motorcyklisterna genom ARN samt att samla mer erfarenheter gällande konsumentärenden.

Fossilfria motorcyklar

SMC får många frågor om el och frågorna handlar om allt från hur man laddar till hur tekniken egentligen fungerar. Därför skapades en del på hemsidan som handlar om att köpa, äga och köra elmotorcyklar. På hemsidan redovisas dels vilka elmotorcyklar som finns på marknaden, dels 16 artiklar om elmotorcyklar. Artikelserien har fått stor uppmärksamhet både bland motorcyklisterna och beslutsfattare. SMC har i olika sammanhang fört fram krav på att laddplatser för fordon också måste omfatta motorcyklar.

I december 2019 tillsatte regeringen utredningen "Utfasning av fossila drivmedel och förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar". Uppdraget handlar dels om att föreslå ett årtal för när fossila drivmedel ska vara utfasade i Sverige och vilka åtgärder som kan vidtas i ett långsiktigt perspektiv för att detta ska kunna genomföras, dels analysera förutsättningarna för att införa ett nationellt förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. SMC och MC-tillverkarna i McRF har kontaktat regeringens utredare och bett att få vara delaktiga och informerade om processen.

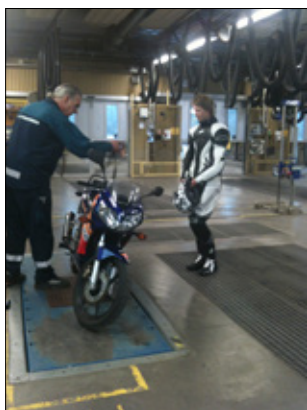
Connected Motorcycle Consortium

Konsortiet Connected Motorcycle Consortium (CMC) skapades 2016 för att öka säkerheten och tryggheten för motorcyklisterna genom att göra det möjligt för motorcyklar att kommunicera med bilar. FIM beslutade tidigt att delta i projektet tillsammans med MC-tillverkare, leverantörer och forskare. Jesper Christensen har varit med i projektet de senaste åren. I december publicerades standarden Basic Specification Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) som består av en rad olika dokument som beskriver systemets olika delar, krav på när utrustning ska utlösas, positionering, algoritmer, datakommunikation, gränssnitt för förare samt prestanda och krav för antennen. Konsortiet har tagit fram cirka 30 olika applikationer för denna teknik, som handlar om allt från att varna förarna för andra fordon och skymd sikt till var man kan hitta närmaste bensinstation eller laddplats. Genom att olika fordonstyper kommunicerar med varandra bör många olyckor kunna undvikas. Det handlar till exempel om den vanliga olyckstypen där bilister ser MC-förare men ändå svänger vänster eller kör ut från en sidoväg. I nästan alla kollisioner är det motorcyklisten som skadas allvarligt samtidigt som olyckorna ofta vållas av andra trafikanter. C-ITS-standarderna innebär att motorcykeln nu kan varna bilen om att den kommer på vägen vilket gör att bilen kan aktivera sitt automatiska nödbromsningssystem, även om bilföraren inte uppmärksammat motorcyklisten.

Nya Euro 4 får fortsätta att säljas och registreras ett år till

När corona-pandemin slog till mot Europa i mars betydde det att i stort sett all försäljning av motorcyklar och mopeder upphörde eftersom Europa stod stilla. Samtidigt fanns genom en EU-förordning ett krav på att nyttillverkade motorcyklar som uppfyller Euro 4-standard bara fick registreras till och med 31 december 2020. MC-branschen i Europa reagerade snabbt. I Sverige uppvaktade McRF och SMC regering, riksdag och Sveriges representation i Bryssel. Eftersom ingen visste varaktigheten eller effekterna av pandemin bad branschen att den bortre gränsen för att registrera dessa motorcyklar och mopeder skulle flyttas fram ett år.

I slutet av oktober stod det klart att motorcyklar som inte uppfyller avgaskraven i Euro 5 får fortsätta att säljas ytterligare ett år, till 31 december 2021.



Nya arbetsformer för besiktningsfrågor

SMC bjöds in till ett möte med Transportstyrelsen tidigt på året. Syftet var att skapa nya samarbetsformer mellan myndigheten, besiktningsorganen och intresseorganisationer. SMC bjöds in till arbetsgrupper som driver frågor som rör kontroll- och registreringsbesiktning samt ursprungskontroll. SMC deltar då det finns MC-frågor att diskutera.

MC- det mest välskötta fordonet

Det fordon som har minst behov av kontrollbesiktning, sett till underkännandegrad, är motorcyklar. Antalet underkännanden har inte ökat sedan 2004 då kontrollbesiktningen glesades ut för motorcyklar. Från och med 2018 är motorcyklar äldre än 40 år befriade från kontrollbesiktning liksom tävlingsmotorcyklar med orange skylt. Vissa amatörbyggda fordon måste genomgå en registreringsbesiktning innan de kan undantas från kravet på besiktning. Trots att motorcyklar inte kontrolleras lika ofta som andra fordon godkänns 91 procent utan krav på efterkontroll. Motsvarande siffror är 76 procent för bil och 56 procent för tung lastbil. Bäst på att ta hand om sina motorcyklar är MC-ägarna i Blekinge där bara 6,33 procent behöver komma in på efterkontroll. Sämst statistik har MC-ägarna i Gotland där 12,76 måste göra en efterkontroll av sin motorcykel.

SMC, Europas MC-tillverkare och FEMA har under de senaste åren arbetat för att delar och tillbehör till amerikanska motorcyklar och mopeder ska slopas från EU-kommissionens lista över produkter från USA som ska beläggas med strafftull på 25 procent. Grunden till konflikten var konkurrenskampen mellan de två stora flygplanstillverkarna Airbus och Boeing. Varför motorcyklisterna ska påverkas av denna konflikt har ifrågasatts av både FEMA och SMC. Både FEMA och SMC har uppvaktat EU och ansvarig kommissionär Cecilia Malmström i frågan som hon besvarade snabbt. När EU i oktober publicerade listan över produkter som omfattas av extra tullavgifterna hade allt som rör motorcyklar och mopeder nu strukits från listan. Det var en stor framgång för MC-branschen och motorcyklisterna i Europa!

Airbuskonflikten och MC

SMC, Europas MC-tillverkare och FEMA har under de senaste åren arbetat för att delar och tillbehör till amerikanska motorcyklar och mopeder ska slopas från EU-kommissionens lista över produkter från USA som ska beläggas med strafftull på 25 procent. Grunden till konflikten var konkurrenskampen mellan de två stora flygplanstillverkarna Airbus och Boeing. Varför motorcyklisterna ska påverkas av denna konflikt har ifrågasatts av både FEMA och SMC. Både FEMA och SMC har uppvaktat EU och ansvarig kommissionär Cecilia Malmström i frågan som hon besvarade snabbt. När EU i oktober publicerade listan över produkter som omfattas av extra tullavgifterna hade allt som rör motorcyklar och mopeder nu strukits från listan. Det var en stor framgång för MC-branschen och motorcyklisterna i Europa!

INFRASTRUKTUR



Elvägar

SMC har testat elvägar sedan det första försöket startade vid Arlanda Test Track. Eftersom de dyker upp på olika platser kontaktas SMC av allt fler oroliga medlemmar. De flesta frågor handlar om friktionen är tillräckligt hög med elspår i vägbanan eller om elvägarna ökar olycksrisken för tvåhjuliga motorfordon. SMC:s distrikt och kansli har varit i kontakt med ansvariga för de olika vägarna. Trafikverket har nu två längre sträckor där man vill göra storskaliga tester. SMC har dels haft ett digitalt möte med de ansvariga, dels skickat in skickat in samrådsyttrande till Trafikverket. SMC förordar den typ av elväg som finns på Gotland eftersom den varken försämrar friktionen eller ställer krav på omfattande installationer av sidoräcken.



Satsning på Slingerbulten

Regeringen lanserade hösten 2016 en nystart av Nollvisionen. Minskningen av antalet omkomna hade avstannat och fokus i nystarten skulle läggas på de oskyddade trafikanterna. SMC har under det senaste året träffat företrädare för både regering och riksdag samt Trafikverket och Transportstyrelsen, de myndigheter som arbetar med trafiksäkerhet, och påtalat behovet att satsa på dem som färdas på motorcykel och moped. Det har inte funnits några öronmärkta medel eller satsningar innan "Slingerbulten" där man under 2020 investerade 19 miljoner kronor.

Slingerbulten, väg 258, är den väg där flest MC-olyckor skett i landet (nio döda, 93 svårt/allvarligt skadade och 234 lindrigt/måttligt skadade 2004–2020). De höga olyckstalen beror på mycket MC-trafik, höga hastigheter, tät trafik och en vägmiljö anpassad för personbilar. Några av åtgärderna är: nya vägräcken med underglidningsskydd på kortare sträckor, förstärkta och nyutvecklade stödremor och utökad asfaltering på anslutande vägar för att minska risk för grus på vägbanan, utbyte av äldre farliga vägräcken och räckesavslut, borttagning av ett antal träd och stubbar inom skyddszonen, överdäckning av dikesbrunnar, utbyte till mer eftergivliga skyltar, stolpar och reflexstolpar, slyröjning i sidoområdet för bättre sikt samt sänkt hastighet på vissa sträckor. SMC värdesätter Trafikverkets initiativ med att använda och testa åtgärder för ökad MC-säkerhet på vägsträckan. SMC hoppas att olycksstatistiken kommer att minska personskador vilket kan göra att liknande åtgärder vidtas på Sveriges övriga vägnät. Det finns inga satsningar på MC-säkerhet i Trafikverkets inriktningsunderlag för transportplanering 12–16 år framåt som lämnats till departementet.

SMC hoppas att olycksstatistiken kommer att minska personskador vilket kan göra att liknande åtgärder vidtas på Sveriges övriga vägnät. Det finns inga satsningar på MC-säkerhet i Trafikverkets inriktningsunderlag för transportplanering 12–16 år framåt som lämnats till departementet.

Säkrare vägar och gator för motorcyklister – en självklar del av Nollvisionen

Under 2019 tog SMC fram ett dokument som beskriver motorcyklisternas behov av säkerhet då det gäller planering, utformning, drift och underhåll av vägar – ”Säkrare vägar och gator för motorcyklister – en självklar del av Nollvisionen”. Den skickades till alla svenska kommuner och regioner via e-post. Dessutom skickades den direkt med e-post till utvalda tjänstemän och politiker i kommuner, regioner, Trafikverket och Transportstyrelsen.

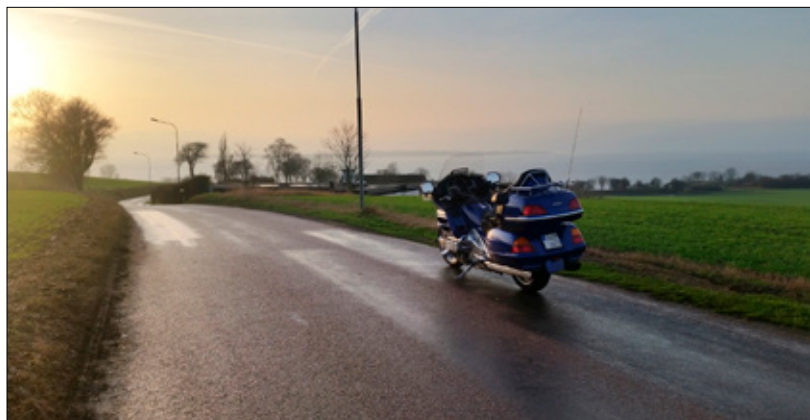
Inga förändringar i regelverk för att planera och bygga säkrare vägar för MC

Det har inte skett några förändringar i gällande regelverk då det gäller att planera, bygga och underhålla vägar utifrån oskyddade trafikanter på motorcykel och moped. SMC har i olika sammanhang påpekat detta, till exempel remissvar, i möten, i samband med vägplaner och byggnationer av cirkulationsplatser. Förare och passagerare på motorcyklar nämns på ytterst få platser och är aldrig förenade med några tvingande krav från vägghållaren.

Sommarhalka –fortfarande en viktig fråga för säkerheten

Även under sommaren 2020 har SMC fått rapporter om sommarhalka. Det har handlat om alla typer av vägar och både i samband med belägningsarbete men också vägar där varningsskyltar för halka suttit uppe länge. Larm har även kommit från Trafikverket. Uppmärksamheten kring sommarhalka har lett till att varningsskyltar monteras i avvaktan på åtgärd. Problemet är dock att varningsskyltarna ofta blir den enda åtgärden även om Trafikverket säger att det inte är tillräckligt. Skyltar ska upp om det finns halkrisk, sen kommer man överens med beställaren vilken åtgärd man bör göra. En varningsskylt förbättrar inte friktionen och minskar inte heller risken för olyckor. Tyvärr visar verkligheten att inga åtgärder utöver en varningsskylt vidtas trots att vägarna inte uppfyller friktionskraven.

SMC har fått indikationer från medlemmar om ett tiotal platser där varningsskyltar för halka finns uppsatta sedan tio-tjugo år. SMC



har genomfört två friktionsmätningar efter larm från motorcyklister. På den ena vägen var friktionen sämre än halkbana och vinterväglag på långa sträckor. SMC har påtalat detta för Trafikverket och efterlyst åtgärder. SMC har inte fått någon återkoppling. SMC har efterlyst friktionsmätningar som numera genomförs på många vägar i samband med belägningsarbeten. Trafikverket kan tyvärr inte hitta mätningarna i diariet.

I Lund skedde flera MC-olyckor i en hal cirkulationsplats och SMC kontaktades av en MC-handlare som bad om hjälp. SMC kontaktade kommunen som genomförde friktionsmätningar. De visade att friktionen på vägbanan inte var tillräckligt hög och lovade åtgärd. SMC har inte fått ta del av mätningen.

Friktionsmätningar genom data från bilar

Trafikverket testar sedan två år en ny metod att mäta friktion på de statliga vägarna. Man samlar in fordonsdata från uppkopplade personbilar, bland annat friktion och position. Under 2019 samlade projektet in 200 miljoner mätpunkter vilket kan jämföras med dagens metod som mäter 300 punkter inom samma driftområden. Datan vägs ihop med uppgifter från Trafikverkets vägvädersinformationssystem, kopplas med GPS till specifika vägsträckor och blir sedan till prognoser för väglag. Den nya tekniken gör det möjligt att sätta in rätt halkbekämpningsåtgärder i rätt tid. Efter två vintrar anser Trafikverket att den digitala friktionsdatan gett en bättre bild av vägförhållandena. Man får veta exakt var det är halt så att entreprenörerna kan utföra saltning och plogning där det verkligen behövs. SMC läste om projektet och frågade om Trafikverket kan använda tekniken under hela året eftersom halka även förekommer på sommarhalvåret. Bra idé tyckte myndigheten som kommer att ta in fordonsdata året om. Än så länge är ”sommardelen” av arbetet i ett utvecklingsskede och det kommer krävas analysarbete, vilket inte är startat än. Om mätningarna ger lika goda kunskaper om var det finns hala partier på sommarvägarna kan informationen på sikt användas för snabbare åtgärder för att förbättra friktionen vilket är bra för alla trafikanter men framförallt för oss som bara har två hjul! Men, hal vinterväg har betydligt lägre friktion än hal sommarväg. Så än det är för tidigt att säga att det är något Trafikverket kommer eller kan göra i framtiden.

Stödremсор, snabellagningar, tankbeläggningar och förseglingar

Ökade krav och efterlevnad av sopning av grus samt krav på förstärkta stödremсор är två viktiga frågor som SMC drivit i närmare 20 år. Krav på sopning har skärpts. Statistik i STRADA visar att var fjärde allvarligt skadad motorcyklist utanför tätort nämner grus som en bidragande faktor till MC-olyckan. Samtidigt drabbas allt fler bilägare av stenskott. Kostnaderna för ökade glasskador på bilar har fyrdubblats under en 15-årsperiod och kostade bilägarna hela 1,6 miljarder kronor under 2017.

Grafik: Gunnar Fahlstrom.



som förstört mängder av fordon och däck. SMC och Riksförbundet M har gått ut i en gemensam debattartikel. SMC har påtalat bristerna för Trafikverket och för entreprenörerna. Ett antal MC-förare har begärt skadestånd men få beviljas ersättning. SMC fortsätter att arbeta för säkrare vägar, bland annat genom att få belagda vägar fria från grus. Det finns alternativa metoder som är minskar olycksrisken för motorcyklister och som dessutom inte leder till skador på fordon.

Det saknas medel till vägunderhåll vilket leder till att allt fler underhållsarbeten görs med billigast möjliga metod som samtidigt innebär en ökad olycksrisk för motorcyklister. SMC fick under året information från Trafikverket om vilka vägar som skulle ha grus och berättade om detta via hemsida och sociala media vilket uppskattas av medlemmarna.

Liksom tidigare år har SMC kontaktats av motorcyklister som kört omkull på grus på belagd väg. SMC har också kontaktats av många trafikanter och media efter beläggningsarbeten

Svedeas kampanj Kampen mot rullgruset

SMC:s samarbetspartner Svedea startade under året kampanjen "Kampen mot rullgruset". Den första delen var att Svedea tog bort självriskan vid rullgrusolyckor för alla MC-kunder under perioden 1 juni- 30 oktober. I nästa steg lanserade Svedea en webbapp där alla motorcyklister kan rapportera och se var det finns grus på vägarna. Syftet är att öka uppmärksamheten kring gruset på vägarna och förebygga olyckor samt att stötta SMC:s arbete för att minska grus på asfalterade vägar.

Nationell databas för olyckor och tillbud i samband med vägarbeten

Vägarbeten leder till personskador bland vägarbetare och i ännu högre grad bland trafikanterna men det saknas en gemensam databas för denna typ av olyckor. Hösten 2018 startade därför ett projekt mellan entreprenörsföretagen och VTI med syftet att skapa en databas för olyckor och tillbud i samband med pågående och avslutade vägarbeten. Ofta saknas MC-och mopedolyckor som skett på mindre lagningsarbeten eller stödremor som dras ut på vägen. SMC gick med i projektet för att öka och sprida kunskapen om hur många olyckor och tillbud som faktiskt sker bland motorcyklar och mopeder i samband med pågående eller avslutade vägarbeten. SMC:s medverkan gör att VTI får uppgifter som man sannolikt aldrig skulle få annars. Genom forskningsprojektet kan insamlingen från olyckor och tillbud på MC ske systematiskt och analyseras av VTI på ett sätt som aldrig tidigare varit möjligt för SMC. Anmälningar har under året gjorts via SMC:s hemsida. SMC har också uppmärksammat försäkringsbolagen på databasen för att även de ska anmäla olyckor på grund av pågående och avslutade vägarbeten för att minska mörkertalet.

Bussfiler nationellt samt i Stockholm och Göteborg

Motorcyklar har fått köra MC i vissa bussfiler i Stockholm sedan 1981. Stockholm var den första staden i världen som införde detta på försök ett år i bussfilen på Skanstullsbron. Försöket permanentades och har genom åren varit en självklar säkerhetsåtgärd för knuttarna i Stockholm. Körning i bussfil ökar trafiksäkerhet genom att man syns bättre, minskar risken för kollisioner och förbättrar framkomligheten. SMC har med jämna mellanrum och utan resultat försökt få tillåtelse för motorcyklister att köra i fler bussfiler som öppnas för taxi, färdtjänst, bussar i beställningstrafik med flera. Motorcyklar får köra i bussfil på 22 kommunala gator och vägar i Stockholm och Järfälla kommun samt tre av Trafikverkets vägar. Det är den trafiksäkerhetsåtgärd som efterfrågas mest av MC-förare i Stockholm. Försäkringsindustrin har tagit gemensam ställning i frågan. De är positiva eftersom man inte noterat olyckor i bussfilerna och anser att trafiksäkerheten ökar då oskyddade trafikanter skiljs från övrig trafik.

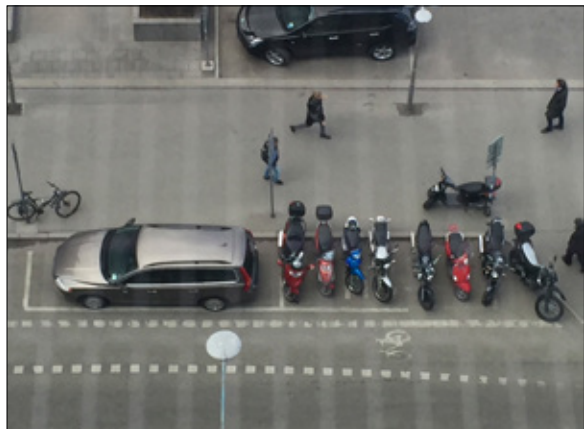
I april 2019 lämnade SMC Västra Götaland och SMC in en ansökan till Länsstyrelsen om att få köra i utvalda bussfiler i Göteborg. Länsstyrelsen behandlade inte ärendet som en ansökan varför ärendet drog ut på tiden. Beslutet blev till sist att avslå ansökan eftersom remissinstanserna uttryckte sig negativt angående förslaget. Trafikverket yttrade sig inte alls trots flera uppmaningar från Länsstyrelsens sida. SMC gjorde en JO-anmälan på grund av den långa handläggningen, tyvärr utan framgång.



Parkering för motorcykel och moped klass I

Efter förslag från SMC slopade Stockholms stad parkeringsavgiften för MC och moped klass I på grund av pandemin i april. Beslutet har förlängts till och med 30 april 2021. Detta initiativ uppmärksammades internationellt av FIM:s kampanj "We the riders". SMC har även genomfört en provkörning av el-mopeder tillsammans med Stockholms trafikborgarråd i slutet på augusti. Provkörningen togs emot väl.

Under året har SMC tillsammans med SMC Stockholm haft kontakt med Solna stad, Täby kommun och Järfälla kommun samt Sundbybergs kommun. Dessa möten har bland annat lett till fler MC-parkeringar i Solna. Sundbyberg kommer att bygga om sin stads-



kärna och har bjudit in SMC som expertorganisation i frågor som rör MC och moped. Dessutom har SMC och SMC Stockholm genomfört två möten med Trafikkontoret i Stockholm för att förtydliga behovet av förbättringar för tvåhjuliga motorfordon i huvudstaden.

I samband med Malmö stads nya trafikplan har SMC haft samtal med ordföranden i tekniska nämnden. Att förändra parkeringsavgiften för MC och moped eller öppna för MC i kollektivkörfält är tyvärr inte av intresse för kommunen. SMC är dock välkommen att delta i framtida diskussioner. Malmö stad har Sveriges högsta avgift för MC-och mopedparkering, 25 kronor/timme i delad ruta.

Lunds kommun har Sveriges näst högsta avgift, 22 kronor/timme i delad ruta. På grund av trafiksituationen i Lund kommer man inte ändra på beslutet gällande parkeringsfrågan men uppskattar SMC som samarbetspartner i framtiden vad gäller frågor kring trafikplanering och tvåhjuliga motorfordon.



Räcken

SMC ingår i den arbetsgrupp i Sverige som arbetar med teststandard för räcken sedan 2019. Under året har tre motorcyklister dödats i krock med räcken. Underglidningsskydd har satts upp på Slingerbulten söder om Stockholm, som en del av en satsning på att göra vägen säkrare för motorcyklister. I övrigt har inget hänt på räckesområdet som SMC fått kännedom om.

Utredning om terrängkörningslagen

Terrängkörningslagen kommer sannolikt att förändras och regeringen har därför genomfört en stor utredning och kommit med ett nytt lagförslag. MC-branschen har inte tillfrågats under utredningen. SMC har svarat på remissen och konstaterar att det inte sker några större förändringar för MC om lagförslaget antas. SMC invände dock emot förslaget att ge andra intressenter polisiära befogenheter.

MOTORCYKLISTEN

Körkortsprövet – samverkan för förändring

Alla som kommer i kontakt med regelverket för MC-körkort är väl medvetna om att reglerna är otroligt komplicerade. Samtidigt som det är tydligt reglerat vilka motorcyklar man får köra i de olika A-klasserna finns också separata regler för vilken MC man ska använda



under körprovet. Det är sällan EU-länderna kommer överens om att sänka kraven men nu har det hänt. Från och med 1 november 2020 sänktes kubikkravet från 395 till 245 kubik och förslaget kom från Transportstyrelsens expert. Orsaken var svårigheten att hitta lämpliga provfordon i hela Europa. SMC är glada att vårt långsiktiga påverkansarbete gett resultat och att förslaget från Transportstyrelsens expert blev verklighet.

Under 2020 tog 9 834 MC-körkort vilket är en ökning med 112 personer jämfört med året innan. Fler har klarat A2 och A körkort medan A1 minskat jämfört med förra året. SMC har fått ta emot många klagomål på långa väntetider till körprov under 2020. Mot bakgrund av dessa och coronan som ledde till att Trafikverket bromsade in i verksamheten för att minska smittspridningen är det glädjande att fler MC-körkortstagare godkännts jämfört med tidigare år. För andra året i rad har både antalet och andelen tjejer som tar körkort ökat. Trafikverket redovisar skillnad i godkännande mellan elever som anmält sig privat eller via trafikskola till körprov. Godkännandegraden är betydligt högre bland dem som anmäls från trafikskola jämfört med

privatister (72 respektive 55 procent). Då det gäller godkännandegraden klarar tjejerna kunskapsprovet något bättre än killar. Skillnaderna i godkännande vid körprov mellan könen kvarstår. Män godkänns i högre grad än kvinnor i körprov.

SMC har nära samarbete med Trafikverkets förarprovsavdelning och med Transportstyrelsens tjänstemän som arbetar med körkortsregler och tillsyn. SMC har anmält tillsynsärenden, lämnat synpunkter på krav på provfordon vid körprov och publicerat information om hur man förbereder sig inför förarproven. SMC har hjälpt en medlem med funktionshinder att överklaga ett ärende om provfordon.

Personlig skyddsutrustning för MC – SMC deltar i utvecklingen

Under 2020 publicerades nya standarder för personlig skyddsutrustning för MC. Det handlar om ny testmetod, nya nivåer och krav ställs nu på hela utrustningen, inte enbart på skydden i utrustningen som tidigare. Information om standarden har publicerats i MC-Folket och finns på hemsidan.

Hjälm för MC – en viktig huvudsak

Efter 20 år beslutade UNECE i juni 2020 om en ny standard för MC-hjälm då ECE 22.05 blir istället 22.06. Hjälmar som uppfyller tidigare standard får fortsätta säljas tre år efter den nya standarden trädde i kraft. SMC välkomnar den nya standarden av flera skäl eftersom tidigare tester visat variationer i kvalitén. Dessutom kommer nya krav på tester som mäter rotationen vid sneda islag då hjälmen vrids vid en kollision. Denna rotationsrörelse påverkar hjärnan och ökar risken för både hjärnskador. Men, en nyhet i den nya standarden är de nya kraven på att alla tillbehör som ska användas på eller i en MC-hjälm måste testas tillsammans med hjälmen, till exempel kommunikationsutrustning. Detta är ett problem eftersom det mesta av kommunikationsutrustningen för MC som finns på marknaden är eftermarknadsprodukter. Med de nya reglerna kan det bli omöjligt att välja eftermarknadsprodukt om den inte är godkänd tillsammans med hjälmen. Att alla som säljer kommunikationsutrustning skulle kunna få alla hjälmstillverkare att godkänna alla produkter på alla hjälmar är en utopi. SMC har påtalat detta för Transportstyrelsen och FIM som ingått i arbetsgruppen för ny hjälmstandard och diskuterat frågan med tillverkare av kommunikationsutrustning. Inför kommande möten diskuteras nu en förändring av standarden vilket är mycket bra och visar att man lyssnar på brukarna.

2014 framkom att det inte finns någon myndighet i Sverige som ansvarar för tillsyn av MC-hjälm. Transportstyrelsen ansvarar för regelverket och uppdaterade under 2017 den tidigare föreskriften från 1987. Transportstyrelsen skickade under 2017, på uppdrag av regeringen, ett yttrande avseende vilken myndighet som ska ha tillsynsansvaret för hjälm – Konsumentverket eller Transportstyrelsen. Regeringen har fortfarande inte fattat något beslut i frågan, därför saknas tillsynsmyndighet. SMC har efterlyst svar från regeringen men inte fått något.

Varje gång SMC får kännedom om att det finns hjälmar på marknaden som är bristfälliga och som återkallas presenteras detta på vår hemsida. Samtidigt skickar vi information till både Konsumentverket och Transportstyrelsen och ber dem agera.

Uppmärksamhets- och synbarhetsproblematiken

Frågan är ständigt aktuell. Under 2020 omkom 15 av 28 motorcyklister i kollision med ett annat fordon, främst personbil. Distrikt arrangerar aktiviteter under kampanjen "Se Oss" och mottot #thinkbike. SMC har träffat Riksförbundet M Sverige och diskuterat hur vi gemensamt kan uppmärksamma problematiken. Statistik från olika försäkringsbolag visar att mellan 65-90 procent av alla olyckor där det är fler fordon än en MC inblandad är det föraren i det andra fordonet som vållat olyckan.

OLYCKSSTATISTIK

Djupstudier och dödsolyckor

Under 2020 omkom 28 personer på tvåhjulig MC, jämfört med 29 personer under 2019. Samtliga var förare, endast en var kvinna. Medelåldern var drygt 42 år. Det preliminära antalet svårt skadade på MC är 230 personer. Antalet motorcyklar i trafik ökade igen och var 30 juni hela 327 555 personer.

SMC får en gång per år ta del av dödsolyckorna genom Trafikverkets djupstudieutredningar. Det är viktigt eftersom dödsolyckorna ligger till grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige och vårt trafiksäkerhetsarbete vilar på statistik, fakta och forskning. SMC samarbetar också med Transportstyrelsen för uttag gällande svårt skadade förare med och utan giltigt körkort.

SMC deltog i Trafikanalys användarråd för olycksstatistik.



Foto: Larmtjänst Söderhamn.

SMC stängs ute från STRADA

SMC har under ett antal år haft direkt access till STRADA som är Transportstyrelsens informationssystem för olyckor och skador, rapporter av polis och sjukvård. Varje år görs uttag som förmedlas till våra 21 distrikt för uppföljning. I samband med remissvar och yttranden till myndigheter och regeringen görs kontroll mot STRADA.

I februari stängdes SMC och ett antal organisationer plötsligt ute från STRADA efter ett beslut av Transportstyrelsen som hänvisade till GDPR. SMC agerade direkt och kontaktade ledamöterna i Trafikutskottet. Två riksdagsmän vände sig till infrastrukturministern. Det ledde till interpellationsdebatt och skriftlig fråga i riksdagen. När SMC fick uttag via tjänstemän på Transportstyrelsen var nästan allt av intresse raderat, till exempel datum och händelseförlopp som ledde fram till olyckan. SMC överklagade beslutet och framförde att uppgifterna som SMC begärt endast har informativ och undersökande karaktär på systemnivå. Att inte längre få kunskap om varför MC-olyckor sker gör att SMC måste upphöra med delar av verksamheten. SMC kommer inte längre att känna till varför vissa vägar är olycksdrabbade, varför det sker oförklarligt många olyckor i en korsning eller cirkulationsplats och varför dödsolyckor sker gång på gång på samma plats. SMC återopade också ett liknande fall från Högsta Förvaltningsdomstolen och pekade på att ett liknande synsätt bör gälla avseende utlämnande av uppgifter från STRADA avseende händelseförlopp då omständigheterna är likadana. Kammarrätten höll med SMC och hänvisade i domslutet till SMC:s argument ovan. Beslutet innebär att SMC kan få och dela information med våra distrikt om var olyckor sker och vad som orsakade olyckan.

Allvarliga trafikbrott – andelen körkortslösa som dör på MC fortsatt hög

SMC har under ett antal år pekat på att en mycket hög andel av dem som dödats på tvåhjulig MC inte har körkort. Gruppen körkortslösa som dödats på motorcykel gör sig samtidigt skyldiga till en rad olika trafikbrott, främst rattfylleri och drograttfylleri. Under 2020 har SMC sammanställt statistik för perioden 2011–2019 i rapporten ”Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade – med fokus på tvåhjulig motorcykel”. Under denna period saknade 30 procent av de dödade giltigt MC-körkort. 71 procent av de körkortslösa var påverkade av alkohol och/eller narkotika. 77 procent av motorcyklarna som kördes av körkortslösa förare var olagliga (avställda, körförbud, oförsäkrade, oregistrerade). Elva procent av motorcyklarna som kördes av förare utan körkort var stulna.

Drygt 24 procent av de 1 323 förare som skadades svårt på tvåhjulig MC under perioden 2013–2019 saknade körkort. 41 procent av de som saknade körkort var inte ägare till motorcykeln de körde. En dryg femtedel körde en motorcykel med körförbud. Skillnaden är mycket stor om man jämför gruppen som har körkort och de som saknar, både bland de som dödas och de som skadas svårt. Rapporten har översatts till engelska och väckt stor uppmärksamhet utanför Sveriges gränser. SMC har under året föreläst utomlands om rapporten, dels på den tyska IfZ-konferensen, dels på CIECA:s webinar för förarprövare och körkortsmyndigheter i Europa.

SMC:s roll i frågan är att förändra attityder och beteenden som att inte låna ut hojen, att låsa den och förvara nyckeln på ett säkert ställe, att försäkra sig om att MC-kompisen har körkort, att inte låta någon köra berusad och/eller drogad, att inte försäkra motorcyklar åt någon som saknar körkort och liknande. För SMC är det också viktigt att sprida kunskapen om den höga andelen körkortslösa och de övriga trafikbrott som begås av gruppen till politiker, tjänstemän, försäkringsbolag, Trafikverket, Transportstyrelsen, MC-branschen, Polisen, media med flera som har möjlighet att bidra till att minska antalet körkortslösa i trafiken. Flera rapporter som publicerats de senaste åren visar att problemet med körkortslösa förare som begår flera allvarliga trafikbrott i samband med olyckor även finns bland förare i personbil och lastbil.

SMC har under året svarat på en remiss som föreslår skärpta straff för trafikbrott. Rattfylleri och olovlig körning kommer att straffas hårdare i framtiden om lagen antas av Riksdagen. En nyhet i lagen är att återfallsbrott kommer att kunna straffas med fängelse i upp till fem år. SMC är positiva till skärpningarna och hoppas den nya lagen kan leda till färre dödade och allvarligt skadade. Förslaget ligger just nu hos lagrådet.

Hastighetssänkningarna – remissvar och uppror

Hastighet är en högaktuell fråga och ett nationellt problem. Knappt hälften av de svenska motorcyklisterna håller gällande hastighetsgräns. Detta förhållande gäller även personbilar och tung trafik. Under året har Trafikverket fortsatt att genomfört hastighetssänkningar från 90/100 till 80 km/timme på många vägar i hela landet utan mittseparering.

Trafikverket vill att samtliga vägar som inte har mitträcken och där det kör fler än 2 000 fordon per dygn ska få sänkt hastighet. Förslaget har fått stort motstånd från kommuner, regioner, näringsliv och intresseorganisationer. Förslaget kommer att öka tider för transporter, pendling och resor, framförallt i landsbygden där många långa sträckor på lågtrafikerade vägar får sänkt hastighet. Men, Trafikverket har inte lyssnat på kritiken utan fortsätter på den inslagna linjen. Trafikverkets förslag om hastighetssänkning bygger



på deras egen modell. 80 km/timme är den hastighet då en människa som färdas i en modern personbil kan överleva en kollision. Om en väg inte har mittseparering vill Trafikverket att hastigheten sänks om den är över 80 km. Fler fartkameror ska installeras på dessa vägar för ökad efterlevnad. Visst kan en sänkning vara befogad på vissa vägar men inte i hela landet utifrån en akademisk modell. Trafikverket har inte heller redovisat vilken hastighet trafikanterna faktiskt kör idag på sträckorna.

SMC har även under 2020 gått in och tittat på MC-olyckorna som faktiskt har skett på de föreslagna sträckorna. Varför skedde olyckan – var det bristande underhåll, ouppmärksamma förare, utformning av vägmiljön, avsaknad av vägren eller viltstängsel? Trafikverket framför i sina underlag att det inte finns några andra åtgärder eller alterna-

tiv till att öka trafiksäkerheten, om inte ett mitträcke installeras, förutom att sänka hastigheten.

När SMC gått igenom MC-olyckorna under de senaste fem åren är det tydligt att varken sänkt hastighet eller mitträcken kommer att minska olyckorna nämnvärt eftersom de flesta sker i korsningar, kurvor och cirkulationsplatser där hastigheten redan idag är lägre. Olyckorna handlar om misstag hos MC- eller annan fordonsförare, om bristande underhåll och om vilt. Det handlar om olyckor i korsningar där trafikanterna inte har sett varandra, omkullkörningar i cirkulationsplatser på grund av halka och avkörningar i kurvor, till exempel på grund av grus, fel körteknik och ibland för hög hastighet. SMC har skickat svar till Trafikverket och påtalat vilka olyckor som faktiskt har skett och vilka alternativ som finns till hastighetssänkningar. Men, Trafikverket överväger inte andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kan utföras på sträckan. Man förklarar i underlagen att *”hastighetssänkningar i många fall kan vara mer samhällsekonomiskt motiverat för att öka säkerheten än en väginvestering”*.

SMC har fått ett antal svar under 2020 från Trafikverket där man framför följande:

”Anpassningen av hastigheter är en trafiksäkerhetsåtgärd. Vägar som saknar mittseparering och trafikerades av mer än 2000 fordon per dygn är inte lämpliga för hastighetsgränserna 90 eller 100 km/tim. 80 km/tim är den högsta hastighet i vilken de absolut säkraste fordonen kan klara en frontalkollision. Högre hastigheter än 80 km/h innebär en allt för stor risk för trafikanterna att omkomma eller skadas allvarligt och faktum är att 60 km/tim är lämplig högsta hastighet för motorcyklister. All forskning visar på att även små sänkningar av hastigheten får stor effekt i form av färre dödade och skadade. Trafikverket har inte arbetat för särskild hastighet för motorcyklister. Vi känner dock till att andra länder tidvis förbjuder motorcyklar på vissa vägar samt har valt att begränsa hastigheten för just motorcyklar. Det vore olämpligt att basera åtgärder på inträffade olyckor eftersom det på en enskild sträcka inträffar väldigt få olyckor. Vi vill hellre vara proaktiva än vänta på att en dödsolycka skall inträffa. Parallellt med hastighetsanpassningarna fortsätter vi vårt arbete med att utreda behov av åtgärder.”



Fler motorcyklar fångades i ATK

SMC har för tolfte året i rad fått statistik från Polismyndigheten angående fordon som fångas av ATK, Automatisk trafiksäkerhetskontroll. Antalet registreringar under 2020 har ökat, både bland motorcyklister och bilister. Totalt fångades 28 938 motorcyklar vilket är drygt 6000 fler än föregående år och 255 699 bilar i ATK under fjolåret. Samtidigt har fler nya ATK-kameror installerats, i slutet av 2020 fanns 2 000 ATK-kameror i landet. Polismyndigheten har utfärdat böter till 39 procent av de trafikanter som fångats i kamerorna. Det är alltså en tredjedel av de som registreras. Om man bortser från motorcyklister som utgör 10,2 procent av de totala antalet registreringar så utgörs det största bortfallet av de som inte kan bötfällas av bilister. Möjligheten att fota motorcyklar bakifrån har diskuterats alltjämt och det finns bara en lösning för att slippa den typen av idéer. Inför MC-säsongen 2021 ber SMC därför motorcyklister att hålla hastigheten, även förbi ATK-kamerorna.

Försäkringar

I slutet av 2015 inledde SMC ett samarbete med Svedea. Samarbetet ska förbättra för motorcyklister i allmänhet och för SMC:s medlemmar i synnerhet. Svedea ger dessutom SMC ett årligt ekonomiskt bidrag. Under året har SMC och Svedea träffats för att diskutera gemensamma ställningstaganden och information. SMC får också ta del av statistik som rör MC vilket är ett viktigt underlag i vårt arbete. Svedea har spalten

”Försäkringsskolan” i MC-Folket. Vid MC-mässan i Göteborg fick SMC ta emot en check om hela 669 697 kronor i kickback från Svedea.

I januari 2020 arrangerade SMC ett möte för försäkringsbranschen där alla ledande bolag deltog. SMC informerade om vårt trafik-säkerhetsarbete samt åtgärder för att minska incidenter inom fortbildningen. Försäkringsbolagen stöttar SMC:s arbete med fortbildning, eftersom man ser fortbildningarna som den bästa skadeförebyggande verksamheten. Kursdeltagarnas MC-försäkringar gäller under fortbildning med SMC, vilket är viktigt för både deltagare och SMC. Endast i några fall är vagnskada undantagen vid steg 4 på storbanekurser.

Kontakter förekommer ständigt med samtliga försäkringsbolag, särskilt i samband med att medlemmar kontaktar SMC i försäkringsfrågor. SMC ger råd och hjälp till medlemmar liksom våra samarbetsjurister. SMC-medlemmar har 10 procent rabatt hos Svedea och BilSport & MC. Under året har SMC undersökt och sammanställt i vilken omfattning MC-försäkringen täcker hjälm och skyddsutrustning. Information finns på hemsidan. SMC har under året lyft frågan om höga premier på supersportmotorcyklar.

Allt fler motorcyklister reser jorden runt på MC och ställer frågor om försäkringar. Information om försäkringslösningar finns därför på SMC:s hemsida.

EU och motorfordonsförsäkringsdirektivet

Förslaget till ändring av motorfordonsförsäkringsdirektivet har varit fortsatt aktuellt under året. SMC och Svemo har samarbetat i frågan och båda organisationerna haft kontakt med ansvarigt departement, Sveriges representation i Bryssel och EU-parlamentariker.

Förslaget oroar de som tävlar och tränar inom motorsporter och fordonsägare generellt eftersom man ställt krav att trafikförsäkring ska omfatta alla fordon i alla sammanhang. Runt om i Europa diskuteras hur direktivet ska tolkas och vilka konsekvenser det får i EU/EES-länderna. SMC och Svemo anser att vi ska få behålla de undantag som finns i Trafikskadelagen för dem som tävlar och tränar på inhägnat område. En risk är annars att försäkringsvillkor gör det dyrare att ägna sig åt MC-sport samt att kostnader för skador inom sporten kan drabba landsvägsmotorcyklister. SMC och Svemo föreslog i remissvaret till regeringen att förslaget förtydligas genom att kompletteras med skrivningen ”gäller ej motordrivna fordon när det användes för tävling, träning, övningskörning, uppvisning eller liknande ändamål inom inhägnat tävlingsområde”. Vid årets slut pågick fortfarande förhandlingar mellan rådet och EU-parlamentet om direktivets utformning.

Deltagande på konferenser

Pandemin ledde till att nästan alla konferenser ställdes in eller ersattes av webinar. SMC har under året deltagit i följande:

- SMC höll i seminarium under MC-mässan.
- SMC deltog i Trafikverkets resultatkonferens.
- SMC har deltagit i möte om elvägar.
- SMC har deltagit i SKR:s Trafik- och gatudagar.
- SMC deltog i FN:s ministermöte i Stockholm.
- SMC föreläste om Allvarliga trafikbrott bland MC-förare och Jesper Christensen ingick i den avslutande panelen vid IfZ-konferensen.
- SMC föreläste Allvarliga trafikbrott bland MC-förare vid CIECA:s webinar.
- SMC deltog på möte i United Nations Road Safety Council.
- SMC deltog på Internationellt Transport Forum ITF-OECD, via FIM.
- SMC deltog på FIA UN High Level panel, via FIM.
- SMC arrangerade ett antal styrgruppsmöten för OECD/ITF:S MC-konferens.

Bidrag 2020

- SMC har beviljats bidrag från SKA-rådet för medverkan i standardiseringsarbete för skyddsutrustning MC och vägutrustning.
- SMC har beviljats 200 000 kronor i organisationsstöd till ideella organisationer från Trafikverket.
- SMC har beviljats 94 700 kronor från Skyltfonden till bromstester med äventyrsmotorcyklar på grus.
- SMC beviljades 350 000 kronor från Riksidrottsförbundet som ersättning för inställda kurser inom SMC School och inställd träning och tävling inom SMC Sport.

Forskning om MC

- SMC har initierat en studie om utbildningsbakgrund hos dem som skadas svårt på MC. FOI-medel har beviljats till studien och SMC deltar i referensgruppen. SMC och VTI har under året främst utrett och möjliggjort den delen av studien som handlar om deltagande i fortbildning bland de skadade förarna.
- SMC har initierat en studie om skillnaden i dödade i de nordiska länderna och orsaken till detta. VTI har beviljats medel från Skyltfonden till projektet. SMC har bistått ansvarig i arbetet.
- SMC har på annan plats beskrivit vår medverkan i VTI:s nationella databas för olyckor och tillbud i samband med pågående och avslutade vägarbeten.
- SMC har under året publicerat den egna studien ”Allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade - med fokus på tvåhjuliga motorcyklar”.



POLITISKA FRÅGOR INTERNATIONELLT

SMC finns representerade internationellt av kansliets generalsekreterare Jesper Christensen och politiske sekreterare Maria Nordqvist. Maria Nordqvist ingår i Femas styrelse. Jesper Christensen är director för Public Affairs i FIM globalt och kommittémedlem i FIM Europe CAP. Maria Nordqvist och Jesper Christensen har under året ingått i samarbetsgruppen mellan Fema och FIM.

FIM och Fema uppträder tillsammans i det mesta av lobbyarbetet i EU. Under året har kompendiet med gemensamma ståndpunkter i frågor som rör MC-säkerhet reviderats.

Det ger båda organisationerna mer tyngd och trovärdighet. SMC har med stor diplomati lyckas att föra dessa två konkurrerande organisationer samman som goda partners. SMC är också medlemmar i FIA. SMC har fått många nyheter publicerade i FIA:s olika informationskanaler och har kontakt då gemensamma frågor dyker upp. Ett fysiskt FEMA-möte hölls i februari och tre fysiska FIM-möten hölls under årets två första två månader Sedan dess har fysiska möten ersatts av digitala möten på grund av pandemin.

De viktigaste internationella frågorna i FIM och Fema

Den fråga som märkts mest i Fema under året har varit buller. Tyskland har sedan tidigare haft helt eller delvis MC-förbud på vissa vägar på grund av buller. Detta spred sig under sommaren till delstaten Tirol i Österrike och Nederländerna. Italien sänkte hastighetsgränsen till 60 km/t på vissa vägar i Dolomiterna för MC. SMC har haft kontakt med Österrike. Fema och medlemsorganisationerna i respektive land arbetar på olika sätt med frågan. Främst handlar det om att påverka MC-förarna som genom val av ljuddämpare och körstil kan minska bullret. Man har också kontakt med myndigheter och delstatsregeringar i länderna för att ändra särslagstiftning för motorcyklister.

SMC:s rumänska systerorganisation MotoADN gjorde under hösten ett test tillsammans med Tekniska Universitetet i Bukarest för att se om talesättet "Loud pipes save lives" stämmer. Utgångspunkten för undersökningen var att ljudet från motorcykel ska kunna höras av föraren i bilen. Man testade sex olika motorcyklar med ljudnivåer som varierade från 80–110 dBA. Motorcyklarna stod 15 respektive tio meter bakom en bil. Tio meter är vad en motorcykel färdas per sekund om hastighetsgränsen är 50 km/t. Avstånd under tio meter ger därför inte bilisten någon möjlighet att reagera på ett trafiksäkert sätt på eventuella faror. Vid tio meter hördes bara den motorcykeln som körde med 110 dBA – och ljudet var knappt märkbart. För att en motorcyklist ska kunna uppmärksammas bakom en bil krävs en ljudnivå på minst 135 dbA under de förutsättningarna som skapades under undersökningen, något som är tekniskt omöjligt idag. Testets slutsats är att "loud pipes don't save lives".

Testet visade att inte ens med en MC med illegala avgassystem och 110 dB kunde bilföraren höra den då den var i rörelse 15 meter bakom bilen. Rumänerna menar att testet visar att hypotesen "Loud pipes save lives" inte stämmer.

Övriga frågor i Fema har rört skrotning, MC-körkort, autonoma fordon, fossilfria fordon, att inkludera motorcyklar och moped i transportplanering, att ISA inte blir tvingande på MC, tillgång till fordonsdata, MC-buller samt kontakt med nya EU-parlamentariker. Fema har i alla sammanhang framfört att om fler valde små fordon som motorcyklar och mopeder skulle parkeringsproblematik och köbildning i storstäder begränsas avsevärt. Dessutom skulle tiden att ta sig fram minskas markant. Trots att tvåhjuliga motorfordon är en självklar och samhällsekonomiskt lönsam del av trängselproblematiken görs ytterst lite för att stimulera användningen och öka säkerheten för användarna. Femas tjänstemän ingår i mängder av arbetsgrupper i Bryssel som rör motorcyklar och deltar i konferenser, samtal och workshops för att föra fram motorcyklisternas behov. I år har detta skett digitalt mars-december.

Motorförsäkringsdirektivet har varit en huvudprioritet för FIM i Europa under 2020. Ursprungsversionen innebar att trafikförsäkring ska krävas för alla motorfordon vilket skulle göra all motortävlingsverksamhet omöjlig.

FIM är medlem i United Nations Road Safety Council. Rådet har på grund av pandemin ersatt två årliga möten med elektroniska månadsmöten. FIM är en aktiv partner i kampanjen "Stop the crash" som är riktad mot utvecklingsländer där man förespråkar ABS och halvljus dagtid för att minska olyckor.



FIA:s ordförande Jean Todt är Förenta Nationernas speciella sändebud i trafiksäkerhetsfrågor. Todt har skapat en högnivåpanel med ett antal olika världsledare. Varje medlem i högnivåpanelen har en rådgivare och för FIM är det Jesper Christensen. Panelens syfte är att minska antalet trafikdödade som är drygt 1,35 miljoner människor varje år på global nivå. Närmare 30 procent av dessa dör i MC- och mopedolyckor. FIM har det globala ansvaret att representera motorcyklisterna. Panelen genomförde ett möte under ministerkonferensen i Stockholm där FIM var representerade med tre personer, bland annat Jesper Christensen.

Under hösten anställdes Christopher Hodder, London och nedanstående prioritering beslöts för FIM CAP:

Skills	Sport	Electric	Licence	Noise
Increase skills and confidence of FMNs to undertake national and local lobbying	Protect EU motorcycle sport by confirming exemption on Motor Insurance Directive	Ensure EU rider's access to charging infrastructure is fit-for-purpose	Ensure revision of Driving Licence Directive helps more people to ride motorcycles in safety	Undermine support for restrictions on riding by improving rider behaviour and noise level of vehicles in use

OECD-MC workshop 2020 blev 2021

På SMC:s initiativ har Trafikverkets generaldirektör och VTI ansökt om att Sverige vill arrangera en internationell workshop tillsammans med OECD 2020. Ansökan beviljades och konferensen skulle ha arrangerats 10-11 juni i Stockholm. Men, en pandemi kom emellan och konferensen ska nu genomföras under sommaren 2021 istället. SMC:s mål är att OECD-workshopen ska definiera hur motorcyklar och mopeder kan ingå i Nollvisionen. SMC har deltagit i ett antal planeringsmöten inför konferensen.

MARKNADSFÖRING OCH INFORMATION

Värvning

Alla som tar ett körkort genom en STR-ansluten trafikskola erbjuds ett gratis års medlemskap i SMC. Detta gäller även de som köper en ny motorcykel från BMW, Honda, Suzuki, MV Agusta, Moto Guzzi, Aprilia, Vespa, Piaggio och samtliga fabriksnya hojar från ProBike. Genom statistik från tidigare år vet vi att ungefär hälften av dem som får medlemskapet stannar kvar som medlem i SMC. Inför årets MC-mässa gjordes en postal värvningskampanj i samarbete med McRF. Alla MC-ägare i Skåne, Halland, Västra Götaland och Jönköping samt alla kvinnliga MC-ägare i landet som inte är medlem i SMC fick ett erbjudande om att få en gratis entré på MC mässan om man samtidigt löste ett SMC medlemskap. Det gav nästan 1 500 nya SMC:are.

Senare under året genomfördes också en digital värvningskampanj på våra sociala medier.

SMC i media

Likt tidigare SMC har haft bra genomslag i media i flera för oss viktiga frågor. Både på central- och distriktsnivå har SMC medverkat i etermedia såväl som tryckt media. Även på internationell nivå har SMC medverkat, främst i tryckt media. Journalister kontaktar kansliet för att få fakta, kunskaper och uttalanden i frågor som rör motorcyklism.

Ett antal pressmeddelanden skickats från SMC centralt och från distrikt. Ibland har utvalda journalister kontaktats direkt. Media har i olika omfattning uppmärksammat samtliga pressmeddelanden och nyheter från SMC. Rubrik och ingress, av pressmeddelanden som skickats från SMC:s kansli under verksamhetsåret och som uppmärksammats i media:

27 februari 2020

Orimligt att stänga ute trafiksäkerhetsorganisationer från statistiken!

SMC, driver trafiksäkerhetsarbetet för motorcyklisterna i Sverige. Verksamheten finansieras av medlemmarna själva genom medlems- och deltagaravgifter. Tusentals engagerade motorcyklisterna i hela landet arbetar ideellt för att bidra till att färre ska dödas och skadas på MC. Arbetet vilar på statistik, fakta och forskning. Igår stängde Transportstyrelsen ut SMC och i stort sett alla som arbetar med trafiksäkerhet i landet från att ta del av olycksstatistik. Det rimmar illa med tidigare uttalanden om att samverkan mellan olika myndigheter, organisationer och företag är en framgångsfaktor för svenskt trafiksäkerhetsarbete.

9 mars 2020

Säkerhetskulturen bland motorcyklisterna ger färre olyckor

Nu visar statistiken att Sveriges motorcyklisterna uppnått etappmålet i Nollvisionen. Genom att bygga en egen säkerhetskultur minskade MC-ägarna dödstalen med 40 procent sedan 2018. Motorcyklisterna har lyckats med det omvärlden påstod var omöjligt och dessutom finansierat detta i stort sett på egen hand konstaterar SMC.

7 april 2020

Kör motorcykel och undvik smitta på ett säkert sätt

Varje dag upprepas budskapet att alla icke-nödvändiga resor ska undvikas på grund av covid-19-viruset. Samtidigt får vi rådet att undvika att resa kommunalt för att minska smittspridning. Då är motorcykeln ett smart alternativ. Sveriges MotorCyklister, SMC, ber MC-förare och alla andra trafikanter som är ute på vägarna att visa hänsyn, oavsett hur många hjul man har på sitt fordon. Alla vill komma säkert hem till dem vi älskar.

29 april 2020

Träna för att bli en säkrare förare

Det finns inga trafikanter som satsar så mycket på att förbättra sin körteknik som motorcyklister. Varje MC-förare sitter oskyddad på sin MC och är därför medveten om att det inte finns utrymme för misstag. Många vet att man aldrig blir fullärd. Därför arrangerar SMC varje år 300 kurser i hela landet med 15 000 deltagarplatser. Normalt är verksamheten i full gång i början av MC-säsongen men covid-19 betyder att en del kurser ställts in. Ett alternativt sätt att öka kunskaperna hos motorcyklister är att titta på film och träna själva!

27 maj 2020

Guide till säker MC-körning

SMC har genom information, fortbildning och opinionsbildning skapat en unik säkerhetskultur bland svenska motorcyklister. Under denna vecka har 60 000 motorcyklister i hela landet fått en guide till säker MC-körning hem i brevlådan. Avsändaren är SMC. Guidens tre delar beskriver körteknik, körstrategier och aktuell olycksstatistik. Nu kan alla som är intresserade av MC-säkerhet ladda ner och läsa guiden.

28 maj 2020

Försäkringbolag protesterar mot MC-olyckor på grund av grus

Var fjärde motorcyklist som skadas allvarligt utanför tätort uppger att grus varit en bidragande orsak till olyckan. Det handlar om grus som blir kvar på vägen efter mindre lagningar, grus som dras in på vägen från stödremor och grus som ligger kvar efter omfattande väg-reparationer. Detta är ett område som Sveriges MotorCyklister, SMC, uppmärksammat under många år. Nu slopar SMC:s partner Sve-dea självriskan i olyckor som beror på grus under sommarmånaderna. Det är en åtgärd för att öka uppmärksamheten kring problemet.

18 juni 2020

Grus på belagda vägar kostar fordonsägarna miljarder – varje år!

Allt fler bilägare drabbas av stenskott. Kostnaderna för ökade glasskador på bilar har fyrdubblats under en 15-årsperiod och kostade bil-ägarna hela 1,6 miljarder kronor under 2017. Samtidigt visar officiell olycksstatistik att grus var en bidragande faktor i var fjärde olycka utanför tätort där en motorcyklist skadats allvarligt. Detta orsakar mänskligt lidande och kostar samhället stora summor, närmare en miljard per år (*). Gruset kommer ofta från pågående eller avslutade vägarbeten. Varken SMC, eller Riksförbundet M Sverige anser att det är rimligt att fordonsägarna ska betala för brister i vägunderhåll genom våra försäkringspremier.

12 augusti 2020

Mälaren Runt 2020 – Inställt

SMC, ställer in Mälaren Runt. Evenemanget som årligen lockar runt 20 000 knuttar att ta hela eller delar av varvet runt Mälaren blir helt enkelt för stort för att Folkhälsomyndighetens rekommendationer ska kunna hållas. Beslutet att ställa in Mälaren Runt 2020 var trist men nödvändigt.

1 september 2020

Kampen mot rullgruset fortsätter!

En osynlig grusfläck på en belagd väg kan vara tillräckligt för att en motorcykel går omkull och att en MC-förare skadas för resten av livet. Transportstyrelsens officiella olycksstatistik visar att var fjärde motorcyklist som skadas allvarligt utanför tätort gör det på grus. Att gruset finns på vägen beror ofta på brist på regelefterlevnad vilket SMC, påtalat under många år. Nu startar SMC:s samarbetspartner Sve-dea en webbapp där alla motorcyklister kan varna varandra för lösgrus på vägarna.

30 oktober 2020

Förläng gratisparkeringen i Stockholm för minskad smittspridning!

I början av april beslutade Trafiknämnden i Stockholms stad att slopa parkeringsavgifter för MC och moped klass I till och med augusti efter en begäran från SMC. Sedan dess har staden förlängt avgiftsfriheten till att gälla året ut. Syftet har varit att erbjuda fler alternativ till kollektivtrafik för att minska smittspridningen under corona-pandemin. Pandemin är långt ifrån över och Folkhälsomyndigheten avråder fortfarande från att använda kollektivtrafik om man inte måste. Därför föreslår SMC att avgiftsfriheten ska fortsätta att gälla. Trafiknämndens möte hålls 12 november 2020.

14 december 2020

Motorcyklar pratar med bilar

Idag lanserar ett konsortium av MC-tillverkare och MC-sportfederationen FIM en standard som gör att motorcyklar kan kommunicera med andra fordon och delar av infrastrukturen. Eftersom många olyckor med motorcyklar beror på att andra trafikanter inte sett dem förväntas den nya standarden öka MC-säkerheten i framtiden.



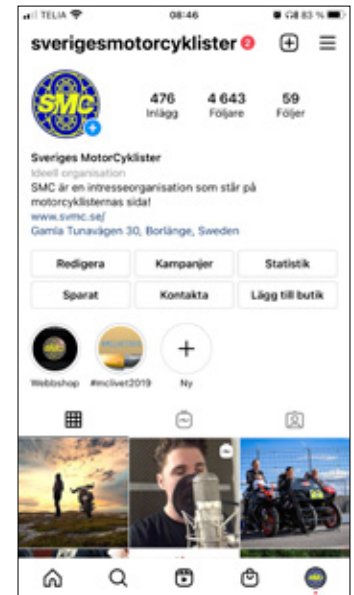
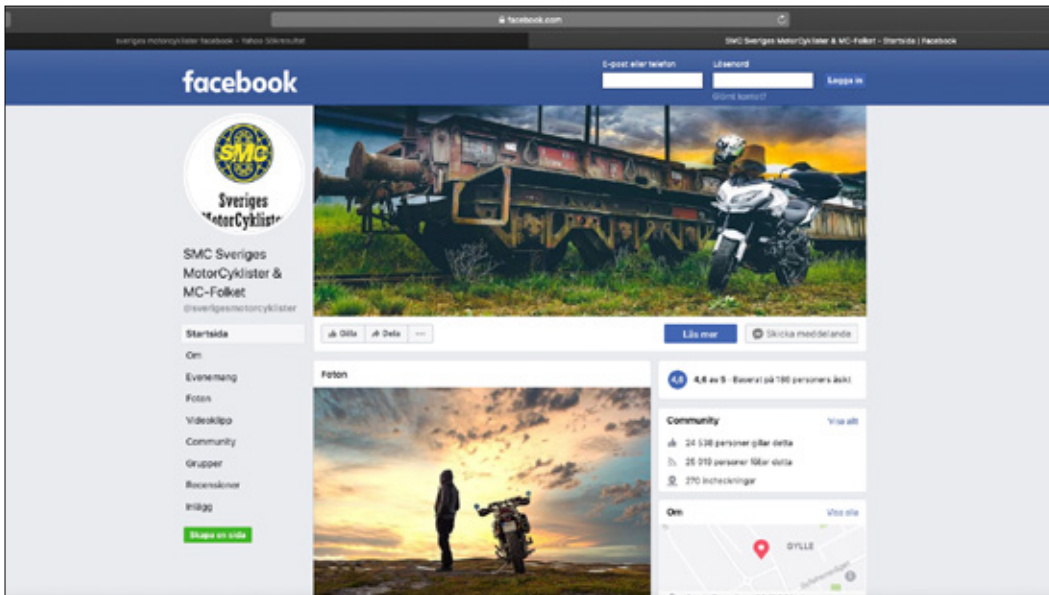
WWW.SVMC.SE

Den centrala hemsidan uppdateras året om mer eller mindre regelbundet. Det handlar både om nyheter och övrigt innehåll. Frekvensen av uppdateringar på distriktens sidor skiljer sig åt ganska mycket. Totala antalet sidvisningar på SMC:s hemsida under verksamhetsåret (1 januari - 31 december) är 1 042 805 visningar, det vill säga en dryg miljon! Även om det är en minskning med 157 000 jämfört med föregående år är det en imponerande siffra som sannolikt främst beror på att man använder sociala media istället. I snitt tittar man på två undersidor under knappt två minuter. Statistiken över SMC:s hemsida visar att den är ett viktigt nav för information.



Tillkommer gör MC-Folkets hemsida som ligger på en egen domän. Den har under verksamhetsåret haft 16 661 sidvisningar. De flesta är återkommande besökare som besöker sidan en knapp minut. Visningarna har minskat med cirka 5 000 visningar jämfört med föregående år.





Sociala medier

Inom sociala medier är SMC representerade främst via Facebook, Instagram, SMC:s diskussionsforum på hemsidan, Twitter och Youtube. Forumet växer i måttlig takt och har idag 13 699 medlemmar och drygt 127 500 inlägg.

Facebook fortsätter att växa och är den största arenan inom sociala medier för SMC.

I december 2020 hade SMC:s centrala Facebooksida 24 845 "följare". Sidan är dock öppen så att alla, även de som inte gillar eller följer sidan kan se själva sidan och vad andra kommenterar och gillar på sidan. Under juni 2019 var antalet exponeringar 372 349.

Antalet unika användare som under samma period interagerat utifrån innehåll på sidan var 25 772.

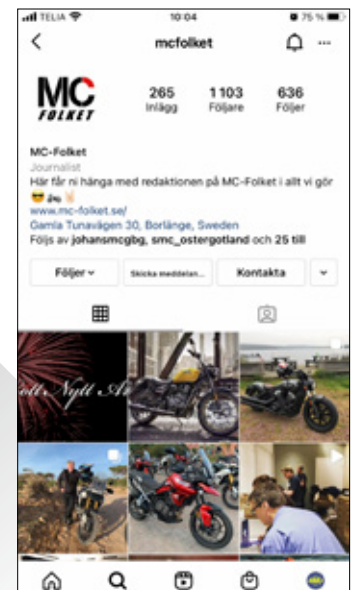
Facebook är en enastående kanal att nå ut med budskap och information. Användandet av Facebook är enkelt. För SMC är detta snabbaste sättet att publicera information och interagera med mottagarna. Dock är vi medvetna om att alla inte använder Facebook. För att alla ska nås av den information vi lägger ut på Facebook, och se de diskussioner som förs, visas detta på www.svmc.se. Oavsett om man själv har ett Facebookkonto eller ej kan man därifrån klicka sig vidare för att läsa Facebookinläggen.

Utöver den centrala sidan har varje SMC-distrikt egna Facebooksidor. Även enskilda aktiviteter och grupper inom SMC har egna sidor och events på Facebook. Några exempel är SMC Travel, Hoj-X och Mälaren Runt.

SMC har också ökat närvaron på Instagramkontot @sverigesmotorcyklister. Antalet följare ökat under året och är nu 4 519 personer. 67 procent av följarna är över 44 år, 19 procent kvinnor och 81 procent män.

På Twitter finns Sveriges MotorCyklister, under namnet @Motorcyklister. Twitter-kontot har stor betydelse i dialog med främst politiker, myndigheter, kommuner och media. SMC har 555 följare på Twitter, antalet har ökat under året. Under årets sista kvartal visades SMC:s 62 inlägg drygt 18 000 gånger.

Alla som är administratörer eller på annat sätt uttalar sig i SMC:s eller SMC-distrikts namn, har lyckats att skapa bra inlägg och hålla en god ton i diskussioner.



SMC-klubbar

Under året har en lokalklubb valts in i SMC. Lokalklubben är Tokslut Riders hemmahörande i Göteborg. Vid årets slut hade SMC 326 lokalklubbar och 27 riksklubbar. Under året har sex klubbar meddelat att de inte längre har någon verksamhet varför klubbarna avslutats. Medlemservice har gjort utskick till klubbarna angående hantering av deras SMC-anslutna medlemmar och uppdaterat styrelsernas sammansättning.

Samarbetspartners, annonser och rabatter

SMC var väl medvetna om att pandemin skapade stor oro hos MC-handlarna varför SMC erbjöd dubbelt upp för annonser i MC-Folket. Det är viktigt för SMC att hela apparaten runt motorcyklismen finns kvar efter pandemin, inte minst MC-branschen.

SMC har avtal både på lokal och central nivå med en lång rad samarbetspartners. Detta ger SMC-medlemmar uppskattningsvis omkring åtta-nio miljoner kronor i rabatt per år. Antalet företag som vill marknadsföra sina produkter och tjänster genom att ge rabatter till medlemsorganisationer ser ut att öka. De omförhandlas årligen. Inom SMC strävar vi efter rabatter på produkter som medlemmarna efterfrågar. Ofta avkräver vi ytterligare engagemang av rabattgivaren, till exempel annonsering i MC-Folket. Vi undviker rabattgivare som endast ser rabatten som ett billigt och enkelt sätt att synas mot medlemmarna i organisationen. Samtliga lokala rabattställen som hör av sig förmedlas vidare till SMC:s distrikt.

Rådgivning via SMC och samarbetsjurister

Medlemsärenden rör till exempel skadestånd efter olyckor på grund av brister på vägen, parkeringsfrågor, tvist mellan konsument och verkstäder/handlare samt försäkringsfrågor. Det mesta kan lösas genom rådgivning, information och förhandling mellan de olika parterna. Vissa försäkringsärenden lämnas till samarbetsjuristerna då medlemmarna har rätt till personligt ombud via sin försäkring och dessa ärenden kan vara mer omfattande och behöva förhandlas i domstol. SMC har även varit delaktig i ett förlikningsärende och företrätt konsumenten innan ärendet behövde föras vidare till domstol.

SMC har ett mångårigt samarbete med ett antal advokater och jurister. Varje byrå får ett antal ärenden från SMC-medlemmar årligen. Medlemmarna får råd och juridisk hjälp vid processer genom samarbetsavtalen. Alla jurister som SMC samarbetar med vill fortsätta med samarbetet. Ärenden som inte SMC kan besvara på grund av omfattningen eller behovet av att driva i domstol skickas vidare till dem. Samarbetsjuristerna berättar att ärendena har blivit färre och att det handlar om några enstaka ärenden per år och jurist/advokat.

SMC Appen

Under 2019 öppnades SMC-appen för alla motorcyklister och inte enbart SMC-medlemmar. Syftet är att nå fler motorcyklister. SMC hoppas att det innebär att fler ser SMC och väljer att bli medlem för att stödja SMC:s arbete som gynnar alla motorcyklister. SMC har 28 905 app-användare, varav 2 854 är gäster.

SMC Boken

2020-års SMC Bok skickades till samtliga medlemmar tillsammans med MC-Folket 3/2020 i mars. Nyttillkomna medlemmar erhåller SMC Boken samtidigt som deras medlemskort.

Stora delar av bokens innehåll finns även i appen och på hemsidan. Träffar hämtas från samma databas som appen, kalendarier på hemsidan och till den tryckta boken. Boken är en uppskattad medlemsförmån vilket närmare sex av tio framförde i en nyligen genomförd medlemsundersökning.

Medical Card

I mitten av mars 2020 skickade SMC ut hjälmdekaler och informationskortet "Medical Card" till samtliga medlemmar. Hjälmdekalen visar att det finns information i hjälmen som kan ge snabb och adekvat vård i händelse av olyckor.

I Sverige är en av indikatorerna för att nå målen i Nollvisionen snabb och adekvat räddning. Samtliga landsting, kommuner, SOS alarm, ambulanskårer, polisdistrikt med flera fick e-post med information om Medical Card innan de skickades ut till SMC:s medlemmar.

MC-mässor och utställningar

SMC hann med att delta på den Nationella MC-mässan på Svenska Mässan i Göteborg i slutet av januari 2020. SMC hade en stor monter i mässhallen. Medverkandet gjordes som vanligt i samarbete med SMC Västra Götaland. Runt om i landet skulle många mässor och utställningar arrangeras men de allra flesta fick ställas in. SMC Uppsala deltog mycket aktivt i en MC-mässa i månadsskiftet februari/mars innan pandemin stängde landet.

Mälaren Runt ställdes in

Landets största gemensamma körning för motorcyklister – Mälaren Runt, skulle ha genomförts som vanligt tredje lördagen i augusti. SMC valde att ställa in alla SMC arrangemang efter vägen för att inte bidra till ökad smittspridning och inte heller till att belasta sjukvården om det skulle hända något på färdvägen. En hel del motorcyklister körde ändå varvet på egen hand men det var inte frågan om de tiotusentals motorcyklar vi är vana att se.

Riksträffen ställdes in

Riksträffen skulle ha arrangerats i början av september men ställdes in på grund av corona.

Start2Ride ställdes in

Med anledning av coronaviruset ställdes Start2Ride 2020 in på Stora Holm, Gillinge och Eskilstuna. SMC:s distrikt skulle ha medverkat på dessa uppskattade arrangemang.

HOJ-X för femtonde gången

I februari genomfördes Hoj-X till Helsingfors med Tallink Silja för femtonde året i rad. Sedan starten 2006 har Hoj-X varit en uppskattad vinteraktivitet för hojåkare. Kryssningen var mycket lyckad med över 1100 deltagare. Ombord på båten var det massor av skoj. Artisterna som spelade var Black Jack, Creedence Tribute, Örebro Allstars och John Lindberg Trio. Danskonsulten i Stockholm höll buggkurs. Dessutom arrangerades buggtävling på kvällen, MC-Folket höll sin populära Karaoke-tävling och hojkläder visades som vanligt. Dessutom arrangerades Michelin Baltic Sea Challenge, en duell på sporthojar. Många besökte MC-mässan i Helsingfors medan andra tog det lugnt på båten.

WRWR

Women Riders World Relay, WRWR, var en världsomspännande stafett för kvinnliga motorcyklister som startade i Skottland 26 februari och sedan dess rest genom stora delar av Europa, Asien, Australien, Canada, USA, Sydamerika och Afrika innan den avslutades i London i februari 2020. Syftet med den globala stafetten är att sätta fokus på det stora antalet aktiva kvinnor inom MC-världen och de behov som kvinnor har då det gäller motorcyklar, kläder och utrustning. För SMC är detta en viktig fråga, därför uppmärksammades stafetten då den passerade Sverige. Ett antal kvinnor från SMC fanns med vid avslutningen i London.

Många övriga träffar, rallyn och andra evenemang ställdes in

Antalet MC-träffar och rallyn som SMC arrangerar eller medverkar i är normalt stort men 2020 blev året då det mesta ställdes in och därmed också SMC:s medverkan. Några exempel är handlardagar runt om i landet, Motorcykelns dag och Hojrock i Västervik.



Motorcykel i trafik (MCT)

Instruktörsansvariga i distrikten hade i december 2020 ett digitalt möte. Syftet var att gå igenom verksamheten, planera utbildningar, förse alla med information och utbyta erfarenheter. En viktig del av mötet var att diskutera Råd och Riktlinjer 3.0, den utbildning som genomförts i hela landet samt kvalitetssäkringen av SMC:s fortbildning. Beslut togs om en ny påfyllnadskurs till Råd & Riktlinjer för alla instruktörer. Det ska vara en kortare kurs på en dag med fokus på att binda ihop praktiska och teoretiska inslag med mer fokus på trafik.

Instruktörsutbildning

Under året har 17 instruktörer godkänts. En utbildningssatsning fortsatte under året för att utbilda samtliga instruktörer.

Säsongen skulle ha inletts med utbildning och examination av grusinstruktörsaspiranter i Säfsen men Covid-19 pandemin gjorde att examinationen fick ställas in. Utbildningen och nytt kursupplägg är vidareutvecklat och anpassat till nya Råd och Riktlinjer 3.0. SMC examinerade i augusti 17 instruktörsaspiranter på flygfältet i Västerås vilket gjorde att 17 personer blev godkända SMC-instruktörer. Parallellt med detta har närmare 76 instruktörer, aspiranter och resurspersoner genomgått utbildningen i Råd & Riktlinjer 3.0, som är ett obligatorium i samband med certifieringen. Ett antal län väntar på utbildning då det är möjligt att genomföra.

Ett större arbete pågår för att skapa utbildningsstrukturer av ideella funktionärer, bland annat i samarbete med Svemo. Till detta kommer ett stort antal lokala utbildningar i distrikten av resurser, aspiranter och instruktörer.

Fortbildningar 2019

3 860 personer deltog i 195 grundkurser och 1 005 personer i 52 avancerade kurser på storbana. Då många av kurstillfällena var inställda till och med 27 juli så var deltagandet på resterande säsong mycket god men antalet deltagare lägre än tidigare år.

Certifiering av SMC School-European Motorcycle Training Quality Label

SMC:s styrelse beslöt 2016 att certifiera stora delar av SMC Schools verksamhet enligt den europeiska MC-industrins och FIM:s kvalitetsprogram. Efter godkännandet av branschens anlitade certifieringsinstitut, Tyska DVR, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, har School nu kört helt utifrån Råd & Riktlinjer 3.0. Ett större antal instruktörer, aspiranter och resurspersoner i SMC School har utbildats utifrån det gemensamma kurskonceptet för att säkerställa en likvärdig plattform i hela landet. För varje kursstyp finns separata riktlinjer. SMC:s distrikt har kompenseras för utbildningskostnader under året. Samtliga kurskoncept i SMC School har certifierats. Under 2020 har den världsomfattande pandemin gjort att en inspektion för certifieringen inte kunnat utföras. Vi har fått klartecken ifrån DVR att

certifieringen fortlöper tills inspektionen kan genomföras på ett smittsäkert sätt. SMC är fortfarande den enda MC-utbildaren i Norden som certifierats. Allt material finns på hemsidan och kurserna genomförs på samma sätt över hela landet. Kvalitetsstämpeln betyder att våra deltagare kan känna sig trygga i att gå på kurs med SMC School samt att SMC:s trafiksäkerhetsarbete i SMC School inte längre kan ifrågasättas av svenska myndigheter. SMC är tacksamma över försäkringsbolagens stöd till fortbildningen genom att låta försäkringen gälla även på inhägnat tävlingsområde.



Trycksaker

Foldern om SMC School publicerades i slutet av året på hemsidan och delades ut med 2/2020 av MC-Folket.

Skriften Full Kontroll/Bra Tänkt är en av SMC:s satsningar på utbildning och information för trafiksäkrare MC-förare. Full Kontroll skrevs ursprungligen av Norsk Motorcykel Union, NMCU. SMC skickar skriften till alla medlemmar i samband med utskick av MC-Folket. Den har spridits på mässor, kurser och andra evenemang under flera år. Skriften är mycket uppskattad och efterfrågad. Full Kontroll har översatts till fem språk och är även filmatiserad i inte mindre än 27 delar. Tillsammans är detta en gedigen guide till säker MC-körning. Trafikskolor, MC-handlare och MC-poliser får Full kontroll/Bra Tänk som de kan dela ut och använda under utbildning. Flera distrikt informerar om SMC:s arbete och dess verksamhet under Riskettan.

SMC:s konferenshelg

En gång per år samlar SMC alla distrikt för en konferenshelg. Den fick ställas in på grund av Covid-19 då den inte kunde genomföras utifrån gällande rekommendationer. Istället har SMC genomfört digitala möten med deltagare från SMC:s distrikt, personal och styrelsen. Två förändremöten har genomförts liksom möten med MCT-ansvariga, distriktsinformatörer/webmasters, kassörer och andra förtroendevalda.

Vissa SMC-kurser ses som friskvård

Att motionera och hålla sig frisk är viktigt för både kropp och själ. Därför kan arbetsgivare erbjuda skattefri friskvårdsersättning för



sina anställda. De flesta väljer gym eller någon annan träningsform för sin motion. Sedan en tid tillbaka räknas även motorsport som en form av motion och kan genomföras med friskvårdspeng. Det finns tre avgörande krav. Det ska vara motion, aktiviteten ska utföras regelbundet och den ska kunna erbjudas till alla anställda. SMC har fått bekräftat av Skatteverket att grund- och Knixkurser med SMC ses som friskvård. SMC undersöker också om man kan lämna in en del av beloppen när man gått kurs på storbana eller med SMC Sport. Idag anser Skatteverket att dessa belopp är för höga, maxbeloppet är 1 000 kronor. Det betyder att du får en bättre hälsa samtidigt som du blir en säkrare förare då du deltar i kurs med SMC.

Stöd från Riksidrottsförbundet

SMC drabbades av coronapandemin precis som många andra idrottsklubbar och organisationer. För oss innebar det kostnader för ban- och ambulanshyror även om kursdagar i SMC School och tränings- och tävlingsdagar i SMC Sport ställdes in. Riksidrottsförbundet erbjöd alla medlemmar att ansöka om bidrag som ersättning för detta och SMC beviljades 350 tkr. Av detta gick 63 tkr till SMC Sport och 166 tkr till SMC School centralt. Till SMC Västra Götaland och SMC Skåne fördelades 135 tkr. Utöver detta donerade kursdeltagarna strax över 100 tkr som fördelades på samtliga kurser, inklusive distriktens. De som hade skänkt pengar fick sedan en gratis kurs alternativt 50 procent rabatt på nästa kursbokning, beroende på hur stor summa de donerade.

SMC SPORT

SMC Sport har licensierat 15 nya roadracingsförare vid en licensutbildning (Steg 5) samt genomfört åtta träningsdagar (Steg 6) med 324 deltagare. SMC Sports träningsdagar är mycket populära, ofta slutsålda och lockar såväl nybörjare som elitförare. SMC Sport stod under året för en dryg femtedel av SMC:s verksamhet på storbana. SMC Sports popularitet beror sannolikt på en hjärtlig stämning på och vid sidan av banan, stort fokus på välorganiserade och säkra träningsformer samt ett mycket populärt inslag av prova-på-racing i form av SMC Sports klubbmästerskap. SMC Sport har förare i samtliga tävlingsklasser i road racing.

Vid årets slut hade SMC Sport 395 licensierade förare fördelat enligt följande: 1 backracing, 291 road racing, 66 enduro, 26 MX, 2 dragracing, 2 minimoto, 4 supermoto och 3 trial. Det visar på en stor bredd bland våra medlemmar som tävlar och tränar! Med 291 licenser står SMC Sport för 43 procent av alla aktiva roadracingslicenser i Sverige. Det är också glädjande att SMC Sport lockar fler kvinnliga förare. SMC Sport är en internationell förebild för hur en landsvägsorganisation och en sportorganisation, Svemo, kan samarbeta, till fördel för båda parter. SMC Sport har under 2020 blivit supporterklubb i FEMA.





FIM-Rallyt och andra FIM-events

Det 75:e FIM-Rallyt skulle ha arrangerats i Italien men ställdes in på grund av covid-19 liksom FIM Motocamp och FIM Meritum-träffen.

SMC AB

SMC:s resor hanteras av ett helägt dotterbolag, SMC AB. SMC AB:s styrelse har bestått av ordförande Jesper Christensen samt ledamöterna Rolf Skoog, Örjan Andersson (guide) och Gunilla Jernberg. Orsaken till aktiebolaget är att SMC Travel har krav enligt lag på en resegarantifond. SMC Travels mål är att erbjuda medlemmar resor till konkurrenskraftiga priser samt erbjuda resor i Sverige för motorcyklister från andra länder.

22 resor annonserades ut i en resefolder som skickades ut med MC-Folket 1/2020. Många resor blev fullbokade på kort tid. Men, det blev inte som vi tänkt oss. Alla utom årets första resa till Gran Canaria och Grussafarin måste ställas in på grund av corona. När läget i pandemin lättade under sommaren erbjöd några guider tre resor i Sverige som sålde slut snabbt. Intresset för att resa i grupp finns kvar trots pandemin.

Ett antal nya guider har tillkommit under året och flera har anmält intresse att genomföra resor kommande år. Den fysiska guideutbildningen ställdes in och ersattes av digitala möten.

När SMC startade sitt aktiebolag för reseverksamhet var vi pionjärer inom området. Idag finns det över 20 företag som säljer MC-resor till svenska motorcyklister. Externa researrangörer får marknadsföra sina resor till SMC-medlemmar utan kostnad på web och tidning om man erbjuder rabatt på resorna.

SMC Travel har under året blivit en corporate supporter till Fema. SMC Travel vill visa andra europeiska MC-organisationer att SMC kan erbjuda roliga och intressanta MC-resor i Sverige för deras medlemmar.





Under MC-Folkets räkenskapsår har medlemstidningen kommit ut med åtta nummer. Redaktionen har bestått av tre heltidstjänster och en halvtidstjänst. Under en stor del av året har dock redaktörstjänsten varit vakant.

MC-Folket presenterade under verksamhetsåret SMC:s verksamhetsberättelse, Full kontroll och Bra tänkt, SMC Travels resekalender och SMC Schools utbildningskalender.

Vi skrev om:

MP 20-mässan i Helsingfors, hasighetssänkningen som delar Sverige, så tycker de som påverkas av Trafikverkets förslag om sänkt hastighet, sju frågor till Trafikverket om hastighetssänkningen, besöksrekord på Eicma, påverka på plats i Bryssel, ljudradar mot fartsyndare, SMC:s fortbildning fick pris, Tre dagars MC-manifestation, i Mölnlycke utbildas framtidens MC-mekaniker, Johannes Schwager får ersättning, SMC självklara på svenska MC-mässan, strömframförd MC, Verkstadsenkäten 2019, årets MC-verkstad igen, Knix firar 20 år på Rörken, knuttar i klistret, full gas och stor träff med veteranmotorcyklar, allt klart för årets Hoj-X, SMC weekend med årsmöte i Båstad, Varg-Olles 90-års fest, Annette Lennartsson kör BSA, dags för tjejdagen på Gelleråsen, finska MC-mässan lockade 55000 besökare, mäsas med mersmak, upplev Italien i sommar på FIM rallyt, femårsjubileum för Riksträffen, Ida Olsson gillar att borsta bensintankar och styra motorcyklar, över 1100 partysugna på årets Hoj-X, så påverkar corona-viruset, hjälmagen har du koll? Ny hjälmstandard, Karin Gustafsson om vägen till rolig körning, SMC en internationellt respekterad aktör i FIM, womens riders world relay, succé för MC-mässan i Uppsala, teamdirektör Johan Stigefelt, Bram, SMC lyder råden om Corona, bokningen öppen för Riksträffen, Mälaren runt kan bli starten på årets MC-säsong, så laddar du elmotorcykeln, uppåt i tvåhjulsförsäljningen, FIM med fokus på kvinnor och motorcyklar, SMC ställer in Mälaren Runt, Svedea slopar självrisk, MC-mässan 2021 ställs in, årets MC-mode, dynamiken av motorcykelkrascher, grus på belagda vägar kostar fordonsägarna miljarder varje år, valberedningens förslag, touringtips öppning i Europa? Samarbete för motorcyklister framtid, fortsatt gratis parkering, bokningen för Hoj-X är öppen, SMC och MC-Folket får ännu högre betyg, Fotta har 45 år som MC-handlare, en kvinna ska börja med A2-kort, forskning är viktigt för SMC:s trafiksäkerhetsarbete, anmäl dig till årsmötet 2020, knutters lever, modereportage gruskläder, Trans Euro Trail, knutters klara för Hoj-X, enduro i Tibro, FMCK i samhällets tjänst.

I avdelningen "Nytt från SMC" skrev vi om:

Lisa får inte dispens för att köra sin hoj, positiv olycksutveckling, olycksstatistik från Svedea, körgårdar för övningskörning på MC, res med SMC under 2020, välj en laglig trafikskola, 9722 nya körkortstagare 2019, bussfiler i Göteborg, Australisk klassning av MC-kläder fick FIM road safety award, SMC får plats i Arn, Facebook-grupp för MC-förare med funktionsnedsättningar, färre motorcyklar fångades i ATK, dubbelförsäkra inte, tips inför verkstadsbesök, sök bidrag ur skadefond, tack till SMC Uppsala, gå en kurs med SMC School i sommar, SMC har stängts ute från olycksstatistik, om du reser utomlands, åldern ökar på körkortstagarna, ta hojen till jobbet, SMC lämnar NTF, vad säger egentligen hastighetsmätningarna? Vad hände med ansökan om MC i bussfilerna? MC- och mopedstölderna minskar, varför full kontroll? Artikelserie om elmotorcyklar, anmäl olyckor och tillbud i samband med vägarbeten till databas, svårare att få skadestånd av Trafikverket, säkerhetsfolder utskickad, undvik vanligaste MC-olyckan, körkort och Covid-19-pandemin, JO-anmälan mot länsstyrelsen i Västra Götaland, slopad P-avgift i Stockholm, skärpta krav vid trafikbrott, ta hojen till jobbet 15 juni, SMC kan få ta del av olycksstatistik, nya krav vid körprov för A2, långa köer till förarprov, juridisk hjälp från SMC, nya fordonsregler för MC, veckans återkallelser, parkering i Skåne, tack till E lite bättre MC, hala vägar, döda/skadade med och utan körkort, hastigheten sänks igen, elvägar och motorcyklar, MC-förbud och sänkta hastigheter i Europa, Lunds kommun lynnade, dags för medlemsavgiften, IFZ-konferensen, Lisa är på väg mot MC-körkortet, fortsatt låga dödstal 2020, handledare privat övningskörning, SMC Sport startar racing Academy, Svedeas webapp om grus och många rapporter om hala vägar.

I vår reportageserie "Eldsjälen" har vi intervjuat:

Kjell "MC-professorn" Lingenäs och Pia Svensson.

MC-Folket har testat:

Triumph Street Triple RS, Herald café 400, Triumph Rocket 3GT, Cake Kalk OR, Triumph Tiger 900 rally pro, Honda CBR 1000 RR-R Fireblade SP, Kawasaki Ninja 1000 SX, Yamaha Tracer 700, Triumph Thruxton RS, Harley-Davidson Road glide Limited, Triumph Tiger 900 GT Pro, Zero SR/S, Honda Gold Wing Tour DCT, Indian Challenger Limited, Suzuki GSX-S 1000 Katana, MV Agusta Dragster 800 RR, BMW R18, BMW F 850 GS Adventure, KTM 790 Adventure R, Triumph Tiger 900 Rally Pro och Yamaha Ténéré 700.



→ UDDA MC-MUSEUM → MATTES BEGÅVNADE → OECD-KONFERENS I ANTÅGANDE → ÄVENTYR PÅ HOJ → KENNETH AND THE KNUTTERS LEVER

MC

PRIS 59:- #7.20

FOLKET SVERIGES MOTORCYKLISTER MEDLEMSMAGASIN WWW.MC-FOLKET.SE

Kallelse till SMC:s ÅRSMÖTE 2020
Maria fick inte TA A-KÖRKORT

ETT HELIGT VAPEN
 VI TESTAR NYA SUZUKI KATANA
"FOTTA" FOITZIK
 UNIVERSALDÅRE PÅ HOJ

SOM EN ULV I ULVAKLÄDER
MV AGUSTA DRAGSTER 800 RR

Sveriges MotorCyklister **UNDERSÖKNING** OLYCKOR KONTRA UTBILDNING
FORTSATT FRI MC-PARKERING I STHLM
SÅ ANMÄLER DU DIG TILL SMC:S ÅRSMÖTE

→ KNUTTEN OM JOHN BRITTEN → HÄNG MED TILL PYRENERNA → DIGITAL STOCKHOLMSNURR → ALLTID REDO - FMCK I SAMHÄLLET TJÄNST

MC

PRIS 59:- #8.20

FOLKET SVERIGES MOTORCYKLISTER MEDLEMSMAGASIN WWW.MC-FOLKET.SE

Nu börjar SMC:s ÅRSMÖTE 2020
SMC deltog i IFZ-KONFERENSEN

ÄVENTYRSTEST MED
 TRIUMPH, KTM, YAMAHA OCH BMW
PÅ GRUSKURS
 MED ANDERS ERIKSSON

MÖT NYA R18
STÖRSTA BMW:N NÅGONSIN

Sveriges MotorCyklister **TET, VÄGNÄTET MED** 51 000 KILOMETER GRUSVÄG
KLARA FÖR HOJ-X KENNETH AND THE KNUTTERS
MODESPECIAL KLÄ DIG RÄTT FÖR ÄVENTYR

Störst, bäst och bredast!

Begagnattest:

Kawasaki ER-6N

Birger Tommos uppskattade serie "Knutten" rullade vidare med:

Torsten Hallman om sina år hos Husqvarna, Steve Mc Queen i DDR, Zweiradmuseum, Honda Transalp V-twin scrambler, skönhet på tyska, Arctic Circle motorcycle museum, udda MC-museum och historien om John Britten.

Resereportage:

Äventyr på hoj och när väder och vind får styra.

Lägg därtill alla sidor med nyheter, information från distrikten, SMC och Svemo, ledare och inte minst alla annonser. Självklart hade vi ett julkorsord och säkert även något litet stafvel.

Sist men inte minst ett stort tack till Mats Källblad för ytterligare ett fantastiskt år med vår älskade Sture Stelben.

//Magnus Klys, chefredaktör.

Styrelsens slutord

Ur led är tiden skrev Shakespeare på sin tid och något liknande kanske kan sägas om verksamhetsåret 2020 för SMC? Klart är i alla fall att ingen av oss undgått att på ena eller andra sättet påverkas av den alltjämt pågående pandemin. Styrelsen är tacksam för medlemmarnas förtroende att få företräda SMC och försöka hålla någon form av fast kompassriktning under ett relativt turbulent verksamhetsår i pandemins spår.

För styrelsearbetet har en konsekvens naturligtvis blivit att årsmötet 2020 senarelades, vilket inneburit att en av de första uppgifterna för den nya styrelsen har varit att påbörja förberedelser och beslut angående årsmötet 2021.

SMC hade planerat för ett stort antal aktiviteter under 2020, med bland annat ett brett utbud av kurser och resor samt ett FIM-Rally i Italien. Som vi alla vet kom sedan restriktioner och rekommendationer att påverka alla verksamheter inom rikets gränser och SMC valde direkt att tillämpa dessa i våra aktiviteter. Detta innebar beslut som att senarelägga årsmötet, att ställa in nästan all verksamhet fram till halvårsskiftet och att söka alternativa vägar för att i alla fall kunna genomföra några aktiviteter inom ramen för samhällets villkor. Inom vårt kansli har vi också tillämpat restriktionerna vilket inneburit en hel del arbete hemifrån.

Här förtjänar särskilt att nämnas våra guider inom Travel, som med mycket kort varsel kunde presentera och arrangera temaresor inom rikets gränser samt School-verksamhetens insats för att upprätthålla beredskap för det andra halvårets kurser och arrangemang. Ett särskilt tack måste riktas till de deltagare som valde att donera en del av sina redan inbetalade kursavgifter för att täcka de kostnader som trots allt uppstod.

I tider som dessa har även det ekonomiska utfallet varit osäkert, men tack vare ett gott arbete med att hålla igen på kostnadssidan samt med hjälp från riksidsrottsförbundet vad avser viss kostnadsersättning för utebliven kursverksamhet är vi glada för att kunna presentera ett årsbokslut där vi, alla utmaningar till trots, lyckas redovisa svarta siffror på nedersta raden.

Under hösten har vi i SMC kommunicerat vårt strategiska arbete med medarbetare och inom distrikten, responsen har varit god och vi upplever att vi har mandat att fortsätta vårt arbete med framtida utmaningar.

2020 innebar till slut att vi ser ett något reducerat medlemsantal, sannolikt en konsekvens av såväl pandemins inverknings på arbetslivet som uteblivna rekryteringskampanjer. Det är inte helt lätt att nå ut till knuttar ett år utan träffar, utställningar eller mässor. Vi förbereder och hoppas i viss mån kunna kompensera för detta under 2021. Långsiktigt är medlemsantalet en viktig utmaning och därigenom ett stående inslag i vårt strategiska styrelsearbete.

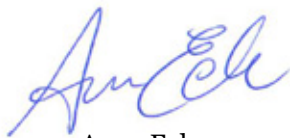
Det politiska arbetet, såväl nationellt som internationellt, har naturligtvis påverkats i lika hög grad som all annan verksamhet men tack vara digitala mötesverktyg har vi kunnat upprätthålla vår omvärldsbevakning och delta i händelsernas centrum. Det är en förhoppning att vi i framtiden kan bibehålla åtminstone delar av de arbetssätt vi nu tillämpar, det avlastar och effektiviserar vissa av de forum där vi måste finnas med.

Nu ser vi fram emot ett 2021 där vi förhoppningsvis får kontroll över pandemins verkningar och därigenom kan återgå till att genomföra vår breda verksamhet. Planeringen inför säsongen 2021 är i full gång och vi hoppas fortfarande att den kan genomföras utan alltför stora inskränkningar. Med detta sagt vill vi i den avgående styrelsen tacka för det förtroende som medlemmarna visat oss under detta verksamhetsår och tillönska den nya styrelsen lycka till med sitt arbete i motorcyklisternas tjänst.

//Stockholm februari 2021



Rolf Skoog
Styrelseordförande



Anna Eek
Vice ordförande



Leif Rogö
Ledamot



Sven Liljekvist
Ledamot



Tomas Bergström
Ledamot



Katarina Funseth
Ledamot



Pär Nilsson
Ledamot



Olle Henriksson
Ledamot



Anurak Sawatdee
Ledamot

Punkt 8

Årsredovisning av:

SMC	Bilaga 1
SMC AB (Reseverksamheten)	Bilaga 3

Föredragning och fastställande av resultat- och balansräkning, samt beslut om disposition av över- eller underskott i enlighet med balansräkningen.

Punkt 9

Föredragning av revisorernas berättelse

SMC	Bilaga 2
SMC AB	Bilaga 4

Punkt 10

Beslut om styrelsens ansvarsfrihet

Punkt 11

Redovisning av tidigare årsmötesbeslut

Vid årsmötet 2020 beslutades att skapa en ny webplattform. I oktober 2020 bytte SMC affärssystem. Direkt efter systembytet lanserades alla våra kurser samt resor för 2021. Den nya hemsidan kommer att lanseras innan midsommar 2021. MC-folkets nya hemsida lanseras något tidigare.

Punkt 12. Motioner och förslag

Motion A) Om körprov för MC och kostnader för körproven

Jag har mellan-körkort (A2) och är behörig att köra upp för tungt (A). Det enda som behövs göras är att klara av en uppkörning. Jag tycker det är ironiskt att det är en uppkörning som står mellan mig och det tunga körkortet. Vad händer om jag inte klarar av uppkörningen? Jo, det betyder jag inte har kunskapen att framföra ett fordon säkert i trafik. Men, jag kan samma dag köra hem med min A2-motorcykel och antas vara säker i trafiken. I mitt fall har jag snart 3 år i trafiken på hoj (ytterligare 2 år bil, ytterligare 5 år moped) och har alla 3 år kört en tung hoj som jag strypt till mellan (35kw). Så för min del är det bara att effekten blir högre när jag tar bort strypningen och nyttjar samma hoj. Känns som att efter alla år i trafiken, utan en enda olycka eller liknande borde vara tillräckligt för att kvalificeras att få tungt körkort automatiskt. Vad bevisar en trafikuppkörning? Jag kan till del tycka att lågfartsbanan, högfart och inbromsningarna kan bestå eftersom de testerna påverkas mer av den högre effekten. Men att köra i trafik känns bara onödigt. Krasst så borde jag egentligen bli av med mitt mellankörkort om jag inte klarar av uppkörningen då jag tydligen inte kan framföra ett fordon säkert i trafiken. Ironiskt? Sedan att det kostar så mycket är också orimligt.

Min motion: Ta bort trafikuppkörningen. Ha relevanta tester för de som redan har körkort. Sänk kostnaderna.

/Medlem 378302

Svar från SMC:s styrelse: SMC instämmer i dina synpunkter. Före 2013 uppdaterades mellanklasskörkortet, A begränsad, till A med automatik efter två år. 2013 infördes det tredje körkortsdirektivet. Då slopades A begränsad och en ny körkortsklass, A2, infördes. Det tredje körkortsdirektivet kräver ett körprov eller utbildning om minst sju timmar mellan A2 och A. SMC förordade utbildning och tog även fram ett förslag på kurs som skulle kunna genomföras i SMC School. Men, Sverige har en tradition av prov – inte utbildning - och valde därför körprov mellan A2 och A.

SMC har många gånger påtalat de höga kostnaderna för körprov i Sverige för politiker i riksdagen och EU-parlamentet samt för departement och ansvariga myndigheter. Körproven finansieras av dem som tar körkort. Krav ställs på stora ytor för manövergård i MC-proven och dessa ytor betalas av få körkortstagare vilket ger höga kostnader för körprov. SMC har föreslagit att kostnaderna för A och B-prov ska jämföras men inte fått gehör för detta.

För att få en förändring av körproven måste körkortsdirektivet revideras. SMC och svenska körkortsmyndigheter har väntat på detta under flera år. Så snart EU-kommissionen skickar ut direktivet på remiss kommer SMC att agera både i Sverige och EU för rimligare regler för A-behörigheterna.

SMC föreslår att motionen anses vara besvarad.

Motion B) Om medlemsavgift för medlemmar i anslutna lokal- eller riksklubbar

Rabatten på medlemsavgiften för medlem i anslutna lokal- eller riksklubbar är 50 kr och har varit det i 15 år. Under tiden har medlemsavgiften stigit från 250 kr till nuvarande 495 kr. Motsvarande rabatt idag skulle vara ca 100 kr. En vanlig missuppfattning bland klubbmedlemmar är att dom är med i SMC för att klubben är ansluten till i SMC. En höjning av rabatten skulle göra det lättare att för klubbarna att motivera sina medlemmar att vara med i SMC.

Förslag: Att rabatten på medlemsavgiften i SMC höjs för medlemmar i lokal- eller riksklubbar.

*/För BMW MC-klubben Sverige. Andreas Wennborg, 330316, ordförande
och Martin Lindor, 322357, sekreterare*

Svar från SMC:s styrelse: När SMC bildades 1963 bestod organisationen i stort sett enbart av medlemmar i klubbar. En SMC-klubb visar genom sitt medlemskap att man står bakom SMC:s värderingar och att man är delaktig i den goda svenska motorcykelgemenskapen. En SMC-klubb betalar ingen avgift för att vara medlem, varken vid inträdet eller per år. En viktig grund för SMC:s bildande var att utbyta information. Fortfarande är informations-spridning viktig för SMC och alla medlemmar. Därför presenteras klubbarna i SMC Boken och SMC Appen där alla klubbar också kan marknadsföra sina aktiviteter kostnadsfritt. Klubbarna kan också få material publicerat utan kostnad i MC-Folket. Klubbarna har alltid varit en av grundstenarna i SMC och det kommer de att förbli.

Eftersom kassörer i klubbarna tidigare samlade in medlemsavgifter till SMC innebar det minskad administration för kansliet. Det var en orsak till att klubbmedlemmarna fick rabatt på sitt medlemskap. Idag är rabatten 50 kronor och den har inte förändrats på länge.

Rabatten till klubbmedlemmar motsvarar 420 000 kronor i intäkt. En fördubbling av rabatten till 100 kronor skulle innebära ett inkomstbortfall på ytterligare nära en halv miljon kronor. Det krävs 1 054 nya klubbmedlemmar för att räkna hem detta. De klubbanslutna medlemmarnas andel minskar i SMC och motsvarar idag om knappt åtta procent. SMC tror inte att en ökning av klubb-rabatten med 50 kronor kommer att förändra detta förhållande.

SMC föreslår att motionen avslås.

Motion C) Angående att slippa pappersfakturan

Eftersom jag är en av dom personerna som tycker att pappersräkningar är jättetråkiga och ofta låter dom hamna på "smarta" ställen så skulle jag tycka det vore roligare och smidigare om man kunde få betala er via Kivra! Är medveten om att man även kan logga in och swisha er vilket är väldigt bra, men jag föredrar ändå Kivra!

/Robin Hedström, 388830

Svar från SMC:s styrelse: SMC:s ambition är att erbjuda moderna betalningslösningar till rimliga kostnader för våra medlemmar. Idag kostar varje betalning genom pappersfaktura och OCR-nummer 1,20 kronor att ta emot vilket är det billigaste alternativet. Skickas fakturan till en e-postadress är det gratis, medan en pappersfaktura kostar porto, tryck och kuvert. Hantering av e-fakturer består av en avgift till Autoinvoice 2,50+moms och 1,50 till banken, totalt 4,63 kr per faktura. SMC har inte identifierat ytterligare kostnader ännu men en leverantör är inkopplad för att e-faktura ska fungera. En swishinbetalning direkt till vårt konto kostar 2 kr och kräver idag manuell hantering. En swishbetalning från hemsidan kostar 4 kr + moms, totalt 5 kronor.

SMC arbetar för att skapa en QR-kod på fakturan från tryckeriet men det kostar också extra.

En inbetalning via kort på nätet kostar 90 öre plus 0,9 % i provision på beloppet. En betalning på 2 050 kr kostar 24 kr. En direktbetalning från bank på nätet kostar 4 kr + moms = 5 kr.

En del av det omfattande arbetet som pågår med byte av affärssystem handlar om att utvärdera olika alternativ och vilken betalningslösning som blir aktuell istället för pappersfakturan är inte klart idag. SMC har kontakt med Kivra och andra leverantörer. Redan nu kan varje medlem välja e-faktura via sin bank.

SMC föreslår att motionen anses vara besvarad.

Motion D) Om medlemstidningens publicitetsregler

Jag föreslår att medlemstidningen åläggs att följa vedertagna publicitetsregler, se till exempel <https://www.sjf.se/yrkesfragor/yrkesetik/spelregler-press-radio-och-tv>. Ifall tidningen redan förväntas följa dessa regler, föreslår jag att uppdraget förtydligas för att undvika att tidningen uppfattas som avvikande med avseende på arbetssätt.

/Björgvin Hjörvarsson, 214875

Svar från SMC:s styrelse: SMC:s stadgar, mom. 14.3 handlar om medlemstidningen. Stadgarna är mycket tydliga och lyder: "Verksamheten skall bedriva journalistik och inom ramen för de pressetiska reglerna. Det åligger ansvarige utgivare att tillse att dessa riktlinjer följs." Styrelsen anser varken att uppdraget till ansvarig utgivare, stadgar eller riktlinjer behöver förtydligas.

SMC föreslår att motionen avslås.

Motion E) Om livstidsmedlemskap

Min motion angående förslag om ni i SMC har funderat på att kunna få möjligheten för medlemmarna att teckna sig för life time medlemskap i SMC? Jag är själv, precis som medlemsnittet, 54 år. Jag tror många skulle uppskatta om det fanns möjlighet att välja detta alternativ. Ett exempel tex som min medlemsavgift är 445 kr x 20år = 8900 kr (+ ev justering framöver) många håller ju på att köra även efter 70 år det är min förhoppning att kunna köra så länge hälsan tillåter.

Så det skulle finnas ett lämpligt alternativ tex 6-7000 kr för life time och en Life pin och ett tygmärke som bevis på att man tror på er fantastiska organisation och vår framtid.

/Ulf Björnstedt, 378449

Motion F) Om livstidsmedlemskap

I norska motorunionen finns möjlighet att bli livstidsmedlem och göra en stor klumpinbetalning för att sedan ha detta klart. Sjöräddningssällskapet erbjuder samma möjlighet. I det första fallet så räknar norsk motorunion 16 årsavgifter och för sjöräddningssällskapet 25.

Jag skulle föreslå att SMC ser över denna möjlighet. Varför jag själv är angelägen är för att om man har möjlighet att göra rätt för sig

ordentligt en gång så slipper man senare i livet som pensionär t.ex. gå runt och vända på slantarna och göra avkall på sånt man tycker om. Då är det betydligt bättre att få möjlighet att göra rätt för sig själv en gång för alla.

Jag hoppas och önskar att ni ser över denna möjlighet framåt, för jag skulle i alla fall inte tveka att betala 20 årsavgifter för att säkra mitt medlemskap.

/Fredrik Clementz, 362489

Svar från SMC:s styrelse: Det är glädjande att SMC har medlemmar som vill vara det livet ut. Livstids medlemskap är sannolikt mest lockande för de yngre medlemmarna och inte de som är i slutet av sin MC-karriär. SMC har idag 53 000 medlemmar som är under 65 år och 11 300 medlemmar över 65 år. Medellivslängden i Sverige är 82 år. Det betyder att om de flesta medlemmarna som väljer som betalar ett medlemskap för 20 år kommer att vara medlemmar utan någon som helst kostnad under många år. SMC får visserligen en mycket stor summa inledningsvis som måste förvaltas på något sätt tills åren kommer då inkomsterna från medlemmarna upphör. SMC bedriver ingen bankverksamhet och livstidsmedlemskap skulle innebära stora utmaningar i skatte- och redovisningshänseende. SMC drivs i stort sett enbart genom medlemsavgifter. Modellen bygger också på att det inte blir några ökade kostnader för tryck, porto, löner, resor, kost, logi och andra kostnader som idag är omfattande inom SMC och där vi förväntar oss årliga ökning. Förslaget kommer sannolikt att leda till att medlemsavgiften måste höjas för alla nytillkomna och medlemmar som inte valt livstidsmedlemskap. Om en medlem vill avsluta sitt livstidsmedlemskap kommer detta att medföra administrativa problem.

För en organisation i akut behov av ekonomiska medel kan denna typ av medlemskap vara lockande men för SMC vore den förödande på lång sikt. Livstidsmedlemskap är något som skapat problem i flera systerorganisationer i andra länder och som man bestämt avråder från. Däremot vill SMC gärna uppmärksamma de som varit medlemmar hos oss under lång tid, förtroendevalda i organisationen och funktionärer. Det kommer att ske genom diplom eller liknande. Arbetet med detta pågår.

SMC föreslår att motion E och F om livstidsmedlemskap avslås.

Förslag G) Från SMC:s styrelse angående bidrag till Rättsfonden och Skadefonden

SMC:s styrelse har varje år sedan Skadefonden skapades 1993 och fram till och med 2007 föreslagit att årsmötet ska ge ett bidrag till Skadefonden motsvarande en krona per medlem vid verksamhetsårets slut. Från och med 2008 har behovet av att tillföra bidrag till Rättsfonden varit större än att ge bidrag till Skadefonden. Därför har styrelsen, vid ordinarie årsmöten sedan 2008 föreslagit att avsätta en krona per medlem till Rättsfonden, vilket bifallits av årsmöten.

SMC:s styrelse föreslår att: SMC:s årsmöte beslutar att även i år avsätta en summa motsvarande en krona per medlem vid verksamhetsårets slut till Rättsfonden samt att frågan om bidrag till Rättsfonden ska prövas igen vid nästa årsmöte, samt att inga medel avsätts till Skadefonden men att frågan prövas igen vid nästa årsmöte.

Punkt 13. Fastställande av verksamhetsinriktning

SMC presenterar som alltid en ambitiös och omfattande verksamhetsinriktning. Den globala pandemin gör det fortfarande omöjligt att avgöra vad som är möjligt att genomföra under verksamhetsåret 2021.

Gemensamma utvecklingsområden för SMC

Styrelsen har definierat ett mål, en vision och en mission som skall ligga som grund i SMC:s arbete

- SMC:s mål är att vara till största möjliga nytta för medlemmen
- SMC:s kärnvärden är: kärlek till att köra motorcykel, ansvar och gemenskap
- SMC:s långsiktiga vision är att bli den världsledande ideella motorcykelorganisationen. SMC:s långsiktiga mission är att verka för ett bekymmersfritt motorcykelåkande i ett trafiksäkert samhälle

För att nå visionen och missionen har tre målsättningar formulerats:

Motorcyklisten: ingen motorcyklist ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Motorcykeln: att värna om motorcykeln som en naturlig del av trafikbilden samt följa utvecklingen för säkrare och mer miljövänliga motorcyklar.

Trafikmiljön: att arbeta för en trafikmiljö som värnar om säkerheten för motorcyklister.

För att nå dit krävs:

- Att i en föränderlig tid ständigt utveckla, förändra och förbättra verksamheten
- Att alla som står bakom SMC:s värderingar kan bli medlem och ta del av SMC:s verksamheter, oavsett kön, ålder, religion, nationalitet
- Att verksamheten bedrivs med respekt för medlemmarna och bygger på inriktning som fastställs av årsmötet
- Att SMC nationellt och internationellt arbetar för att värna om motorcyklismen i samhället
- Att motorcykeln ses som en naturlig del och accepterat fordon i transportsystemet
- Att SMC påverkar motorcyklister, media, myndigheter och beslutsfattare med saklig information och en positiv bild av motorcyklismen
- Att SMC:s verksamheter ger ett mervärde, skapar kontakter och en god gemenskap
- Att all verksamhet inom SMC görs med största möjliga hänsyn tagen till miljö och säkerhet

SMC ska stå på motorcyklisternas sida i alla frågor som rör MC-trafikpolitik både i Sverige och i övriga världen. SMC ska driva ett intensivt opinionsarbete och samtidigt vara en informationskälla både för motorcyklister, media och myndigheter, inom allt som rör motorcyklism. SMC ska ständigt arbeta för att synas mer. SMC:s fortbildningar skall fortsätta att rikta sig till alla motorcyklister. SMC ska arbeta för att få fler att köra motorcykel och för att få fler aktiva medlemmar.

Styrelsen

- Styrelsen skall arbeta för att SMC:s kansli skall vara en attraktiv professionell arbetsplats, inom en ideell organisation för motorcyklister, med personal som känner hög arbetstillfredsställelse
- Styrelsen ska, på bästa sätt, balansera organisationens höga ambitioner med organisationens tillgängliga resurser
- Styrelsen skall verka för att god framförhållning och ömsesidig respekt finns för besluts- och informationsprocesser på distrikts-, kansli- och riksnivå
- Styrelsens kontakt med distrikten och enskilda medlemmar ska utvecklas ytterligare
- Styrelsen skall arbeta för att skapa förutsättningar för aktiva distrikt
- Styrelsen skall arbeta för att få många aktiva klubbar som är engagerade i SMC:s verksamheter och kommunicerar SMC:s budskap
- Styrelsen skall driva frågan om hur vi kan öka medlemmarnas demokratiska påverkan på SMC
- Styrelsen skall fortsätta att utveckla strategier utifrån SMC:s vision, mission och mål

Kansli

SMC Inside

Medlemsantal, medlemsrekrytering och ökad motorcyklism

- SMC ska producera ett attraktivt innehåll i medlemskapet med målet att få svenska motorcyklister att bli medlemmar
- SMC ska bidra till ökat intresse för att köra motorcykel och underlätta för nyrekrytering av motorcyklister
- Medlemsrekrytering ska förenklas så långt det är möjligt, både för enskilda och för klubbar
- SMC ska fördjupa samarbetet med Svemo

Trafiksäkerhet

- SMC ska arbeta med trafiksäkerhet på alla plan och fronter. MC-Visionen ska uppdateras liksom skriften Säkrare vägar och gator för motorcyklister som är två grunddokument för SMC:s arbete
- SMC ska vara med och utveckla och förbättra försäkringsprodukter
- SMC ska delta aktivt i djupstudier av dödsolyckor med motorcyklister samt ta del av alla MC-olyckor i STRADA

Lobbying

- SMC ska fortsätta att bevaka allt som rör friheten att köra motorcykel i alla sammanhang på ett sätt som är förenligt med SMC:s ståndpunkt i olika frågor
- SMC ska fortsätta att ha en dialog med politiker, makthavare och myndigheter nationellt och internationellt
- SMC ska fortsätta arbeta för att motorcyklar är ett transportslag som ingår i alla regelverk och riktlinjer som rör infrastruktur för att få ett mer motorcykelvänligt vägtransportsystem
- SMC ska på egen hand och tillsammans med andra organisationer arrangera seminarium i riksdagen
- SMC ska påtala motorcyklisters behov för statliga, kommunala och enskilda väghållare samt deras entreprenörer
- SMC ska ta initiativ till, delta i samt följa aktuell forskning som rör motorcyklism, nationellt och internationellt
- SMC ska arbeta vidare för att motorcyklister ska få köra i kollektivkörfält
- SMC ska arbeta vidare för rimliga regler för MC-parkering
- SMC och övriga nordiska MC-organisationer ska samarbeta i gränsöverskridande frågor
- SMC ska i den mån det är möjligt företräda svenska motorcyklister i internationella sammanhang, på en nivå som förväntas av världens ledande MC-organisation
- SMC ska intensifiera miljöarbetet

Kommunikation

- SMC ska vara tydliga i MC-politiska frågor i alla sammanhang. Personal och förtroendevalda ska veta vad SMC står för i aktuella viktiga MC-frågor
- SMC ska presenteras som Sveriges MotorCyklister och som den organisation som för motorcyklisternas talan i Sverige
- Kansliets personliga kontakter med distrikten ska vara god
- SMC:s hemsida ska fortsätta utvecklas, både central och för distrikten, och vara navet i all kommunikation inom SMC
- SMC och distrikten ska vara fortsatt aktiva på sociala media, till exempel Facebook, Twitter, Youtube och Instagram
- SMC ska vara aktiva på och följa utvecklingen med nya kommunikationskanaler, till exempel mobila appar

Medlemsservice/administration

- SMC:s kansli ska fortsätta ge bra, snabb och adekvat service i alla slags kontakter

- SMC:s IT-strukturer ska fungera optimalt för kansli, distrikt, klubbar och medlemmar samt fortlöpande utvecklas för att möta nya behov
- SMC:s kansli ska ha öppen och kontinuerlig kontakt med distrikt, klubbar och medlemmar

SMC Club

- SMC ska vara tydliga om vad det innebär för en klubb att ansluta sig till SMC
- SMC ska visa nyttan och nöjet med att köra motorcykel och vara motorcyklist
- SMC ska jobba för att fler väljer att köra motorcykel
- SMC ska behålla och ta fram nya förmåner som ökar värdet av medlemskapet för medlemmarna
- SMC ska fortsätta att arbeta med konsument- och försäkringsfrågor som ligger i medlemmarnas intresse
- SMC arrangerar Mälaren Runt, Sveriges största MC-event
- Hoj-X ska bli lika bra, eller ännu bättre!
- SMC ska medverka och delta i arrangemang, både på central- och distriktsnivå, där motorcyklister samlas

SMC School

- SMC ska öka insikten och höja kunskapsnivån bland motorcyklister genom att erbjuda bra och varierade utbildningskurser
- SMC ska verka för att motorcyklister får tillgång till trafikövningsplatser och att minimera problematiken med buller på banor
- SMC ska erbjuda utbildning för alla motorcyklister i hela landet under sommarhalvåret under ledning av egna MC-instruktörer
- SMC ska bygga upp ett utbildningssystem för ideella med olika funktioner i organisationen, under namnet SMC School Inside
- SMC School ska prioritera kvalitet och för att även i fortsättningen vara certifierande enligt DVR som är den europeiska MC-industrins standard
- SMC School ska arrangera en instruktörskonferens dit alla aktiva instruktörer bjuds in.

SMC Sport

- SMC ska fortsätta att utveckla enkel prova-på MC sport
- SMC Sport ska prioritera att utbilda flera funktionärer
- SMC Sports Klubbmästerskap ska fortsatt vara Sveriges största roadracingtävling
- SMC Sport har som ambition och ekonomi att arrangera en endurancetävling i Nordiska serien

SMC Travel

- SMC ska erbjuda intressanta och innehållsrika resor för SMC:s medlemmar
- SMC ska engagera och utbilda guider som planerar, genomför och utvärderar resorna tillsammans med kansliet
- SMC ska ha ett stort antal deltagare på FIM-Rallyt
- SMC ska bistå med turistinformation
- SMC ska verka för att öka motorcykelturismen i Sverige

MC-Folket

- MC-Folket ska förbli den största svenska MC-tidningen och det ska synas att den är SMC:s medlemstidning
- Med känsla, stil och engagemang ska MC-Folket stå på motorcyklistens sida
- MC-Folket ska informera om SMC:s verksamhet för att bidra till ökat medlemsengagemang/deltagande
- MC-Folket ska informera om SMC:s politiska arbete nationellt och internationellt
- MC-Folket ska göra reportage om unga människor som valt att antingen ta MC-körkort eller köpt motorcykel. Detta för att locka andra yngre människor till att bli medlemmar och därmed öka medlemsantalet
- MC-Folket ska i en artikelserie belysa kvinnliga motorcyklister. Det torde finnas ett stort antal kvinnor som funderar på att köra hoj och vi ska försöka påverka dem att göra slag i saken
- MC-Folket ska ta upp klubblivet och göra reportage antingen om hela klubben eller enskilda individer i klubben. Allt för att få fler att bilda klubb och att de blir en del av SMC:s gemenskap
- Självklart ska vi fortsätta att granska hela motorcykel-Sverige och i de fall det är berättigat ska sakfrågor och ämnen självklart belysas i MC-Folket
- Annonsmarknaden är mer fragmenterad sedan tidigare tack vare eller på grund av de digitala mediernas intåg. Tack vare sin storlek och sin mycket goda förankring hos medlemmarna står papperstidningen MC-Folket ändå fortsatt stark
- MC-Folket liksom SMC kommer att utveckla de digitala intäkterna inom en rad olika områden

Punkt 14. Fastställande av medlemsavgifter

Styrelsen föreslår oförändrade medlemsavgifter. Nuvarande avgifter är:

Direktansluten medlem	495 kr
Lokal- eller riksklubbsansluten medlem	445 kr
Direktansluten familj	595 kr
Lokal- eller riksklubbsansluten familj	545 kr
Ungdom, under 25 år vid årets början	225 kr

Punkt 15. Fastställande av budget

BUDGETFÖRSLAG för verksamhetsåret 2021 och 2022

	BUDGET 2022 Per medlem	BUDGET 2022	BUDGET 2021 Per medlem	BUDGET 2021	BUDGET 2020 Per medlem	BUDGET 2020	Utfall 2020
Antal medlemmar (per den 31 dec)		65 000		65 000		64 400	63 467
Medlemsintäkter	450,00	29 250 000	450,00	29 250 000	436,34	28 100 000	27 673 448
Distriktstian	-40,77	-2 650 100	-40,77	-2 650 100	-38,98	-2 510 000	-2 496 590
	409,23	26 599 900	409,23	26 599 900	397,36	25 590 000	25 176 857
SMC INSIDE							
Kansli (se not)	-196,59	-12 778 600	-193,28	-12 563 500	-183,87	-11 841 000	-11 018 753
Fastighet, Borlänge	-1,78	-115 700	-1,31	-85 000	-1,40	-90 300	-12 249
IT (datorer kostnadsförs direkt)	-25,20	-1 638 300	-24,70	-1 605 700	-67,85	-4 369 300	-4 039 905
SMC Weekend (inkl. årsmöte)	-2,44	-158 500	-2,44	-158 500	0,00	0	-14 947
Styrelse och valberedning	-13,71	-891 000	-8,74	-567 800	-5,28	-340 200	-378 908
Politiskt arbete och försäkringsfrågor	-32,66	-2 122 700	-32,01	-2 080 600	-19,09	-1 229 100	-1 385 963
Internationellt arbete	-12,30	-799 800	-11,45	-744 400	-7,30	-470 000	-417 744
	-284,69	-18 504 600	-273,93	-17 805 500	-284,78	-18 339 900	-17 268 469
SMC CLUB							
SMC-boken	-4,48	-291 300	-4,48	-291 300	-4,32	-278 000	-286 737
Webbshop	0,00	0	-0,08	-5 000	-0,28	-17 900	-6 740
Hoj-X	4,62	300 400	4,62	300 400	5,41	348 300	348 921
Mässkostnader	-6,78	-440 600	0,00	0	-6,22	-400 400	-402 821
Mälaren Runt	-2,37	-154 300	-2,37	-154 300	-0,39	-25 000	-55 544
Riksträffen	-1,02	-66 000	-1,02	-66 000	-0,02	-1 000	-939
Värkning, marknadsföring	-26,69	-1 735 000	-26,69	-1 735 000	-14,50	-934 000	-471 915
Mobilapp Ej 2020 och 2021	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0
Samarbetspartners	9,95	646 500	9,95	646 500	10,04	646 500	766 250
	-26,77	-1 740 300	-20,07	-1 304 700	-10,27	-661 500	-109 525
SMC SCHOOL							
Kursverksamhet	0,54	35 300	-1,64	-106 700	0,53	34 300	198 959
Instruktörsverksamhet	-26,21	-1 703 700	-27,15	-1 765 000	-12,38	-797 100	-470 641
SMC Sport	-0,65	-42 000	-0,65	-42 000	-0,36	-23 500	-118 195
Distrikt möten/konferenshelg	-3,06	-198 900	-3,00	-195 000	-0,06	-4 000	-6 422
	-29,37	-1 909 300	-32,44	-2 108 700	-12,27	-790 300	-396 300
SMC TRAVEL							
FIM-rally och övrig turism	-1,62	-105 500	-1,62	-105 500	0,00	0	0
Resorna hanteras i dotterbolaget SMC AB.							
	-1,62	-105 500	-1,62	-105 500	0,00	0	0
MC-FOLKET							
MC-Folket (inkl personal och avskrivningar)	-79,07	-5 139 400	-77,50	-5 037 500	-79,83	-5 141 100	-5 074 757
	-79,07	-5 139 400	-77,50	-5 037 500	-79,83	-5 141 100	-5 074 757
Avskrivningar (fordon, fastighet & Mälaren Runt)	-4,21	-273 800	-3,60	-233 800	-4,68	-301 300	-264 025
Finansiella poster	0,00	0	0,00	0	0,00	0	-30 754
BUDGETERAT RESULTAT	-16,51	-1 073 000	0,06	4 200	5,53	355 900	2 033 025

Not) I kanslikostnaderna ingår alla gemensamma kostnader som lokalhyra, bilar, porto, förbrukningsmaterial samt all tillsvidareanställd personal (exkl MC-Folket) som är den enskilt största posten. Stora delar av denna summa kan alltså hänföras till övriga verksamhetsområden.

Punkt 16. Val av ordförande

Valberedningens förslag till ordförande på 1 år är: Rolf Skoog, Jävre, (omval)

Punkt 17. Val av ledamöter

Valberedningens förslag till styrelseledamöter för omval och nyval är enligt följande:

Sven Liljekvist, Arkelstorp, 2 år (omval)

Tomas Bergström, Gävle, 2 år (omval)

Leif Rogö, Jönköping, 2 år (omval)

Ingrid Salmon Norén, 2 år (nyval)

Övriga ledamöter med ett års kvarvarande mandatperiod:

Katarina Funseth, Sundsvall

Pär Nilsson, Näliden

Olle Henriksson, Stockholm

Anurak Sawatdee, Linköping

Punkt 18. Val av revisorer

Valberedningen förslag enligt nedan:

Auktoriserad revisor, Eva Andersson, EY Borlänge, 1 år

Revisorssuppleant, Susann Lindén, EY Borlänge, 1 år

Verksamhetsrevisor, Lennart Lindgren, Gävle, 1 år

Punkt 19. Val av valberedning

Punkt 20. Övriga ärenden

Punkt 21. Mötets avslutande

Årsredovisning för

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister

817601-6494



Sveriges MotorCyklister

Räkenskapsåret

2020-01-01 - 2020-12-31

Innehållsförteckning:

	Sida
Förvaltningsberättelse	1-2
Resultaträkning	3
Balansräkning	4-5
Noter	6-10
Underskrifter	11

Förvaltningsberättelse

Styrelsen och Generalsekreteraren för Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, 817601-6494, med säte i Borlänge, får härmed avge årsredovisning för räkenskapsåret 2020-01-01 - 2020-12-31.

Allmänt om verksamheten

SMC, Sveriges MotorCyklister, bildades 1963 och är en organisation som representerar alla som kör motorcykel i Sverige. Omkring var fjärde svensk hojåkare är SMC:are och alla är välkomna att bli medlemmar i SMC oavsett kön, ålder eller motorcykel. SMC arbetar med alla slags frågor som rör motorcyklism. De viktigaste arbetsområdena är trafiksäkerhet, information, opinionsbildning, turism, försäkringar, konsumentfrågor och internationellt arbete. SMC är en organisation som arbetar med mc-politiska frågor och lobbyarbetet omfattar allt från säkrare vägar, rimliga och rättvisa regler i MC-relaterade frågor till ett enklare och billigare MC-ägande.

Världens största MC-gemenskap, SMC, är en demokratisk, allmännyttig ideell organisation som drivs utan vinstintresse. Den är partipolitiskt och religiöst obunden samt är öppen för alla som stödjer stadgarna. Organisationens högsta beslutande organ är årsmötet och, när årsmötet inte är samlat, styrelsen. Alla medlemmar har röst- och yttranderätt på årsmötet och kan skriva motioner till årsmötet. Kansliet är beläget i Borlänge, Dalarna. SMC har ett helägt dotterbolag, SMC AB (556261-7810), som bedriver reseverksamhet.

SMC:s mål är att vara till största möjliga nytta för medlemmarna.

SMC:s vision är att vara den världsledande ideella motorcykelorganisationen.

SMC:s mission är att verka för ett bekymmersfritt motorcykelåkande i ett trafiksäkert samhälle.

Medlemmar

Vid verksamhetsårets slut den 31 december var medlemsantalet 63 467, vilket är en minskning med ca 900 st jämfört med förra året. Samarbetet med Svedea under året har även i år varit mycket givande och gav SMC ca. 750 tkr i provision. Vi har även i år haft samarbete med några generalagenter där man erbjuds ett gratis medlemskap i SMC vid köp av ny motorcykel. Det har gett oss 365 nya medlemmar under året. SMC samarbetar även med STR (Sveriges Trafikutbildares Riksförbund) där en elev erbjuds gratis medlemskap vid inskrivning för MC-körkort på en STR ansluten trafikskola. STR samarbetet har lett till 743 stycken nya motorcyklister och medlemmar under år 2020. Budgeterat antal medlemmar är 65 000 st inför räkenskapsåret 2021 och 2022.

	2020-12-31	2019-12-31
Antal medlemmar	63 467	64 399
Antal klubbar	354	359
Klubbanslutna medlemmar	10 625	10 800
Antal familjer	4 831	4 836
Antal anslutna familjemedlemmar	5 129	5 272
Antal ungdomsmedlemmar	1 386	1 498
Medelålder	51	51
Andel män i %	87	87
Andel kvinnor i %	13	13

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Verksamhetsåret 2020 är SMC:s fjärde kalenderår, vilket nu ger en rättvisare bild vid jämförelse med tidigare år. Rörelseresultatet i år är 2 057 tkr och slutgiltiga resultatet efter finansiella poster är 2 033 tkr. 1,8 miljoner kronor mer än budgeterade 216 tkr. Plusresultatet beror krasst på att alla satsningar som planerats ej genomförts p.g.a. corona pandemin. Intäkterna blev 475 tkr lägre och kostnaderna 2 170 kr lägre än budgeterat. Ett positivt resultat leder till att likviditeten därmed är fortsatt god och SMC har ett positivt kassaflöde på 3,5 miljoner kronor. Bemanningen har under året motsvarat 14

heltidstjänster mot föregående års siffra 13,5.

Driftsättningen av de nya systemen var planerat till våren 2020 men den blev uppskjuten till hösten i oktober. Nya systemen kom igång med grundfunktionerna och fler funktioner tillkommer under år 2021. Nya hemsidan blev däremot inte sjuösatt men ambitionen är att det blir release under år 2021.

Corona påverkade vår verksamhet och blev en del av våra liv i mitten av mars. Sveriges gränser stängdes, restriktioner för deltagarantal och stopp för inrikes och utrikes resor infördes. SMC:s personal har under året veckovis växlat arbetsplats mellan hemmet och kansliet för att undgå smitta. SMC:s styrelse har haft mängder av digitala möten för att lösa alla de problem SMC ställdes inför utifrån myndigheternas rekommendationer. Kurser och resor ställdes in och SMC beslutade tidigt att återbetala allt till deltagarna även om det innebar en förlust. Det blev ändock en kurssäsong från slutet av juli och säsongen ut. Event som årsmötet/SMC weekend, Riksträffen och Mälaren Runt ställdes in. Årsmötet sköts upp från maj och genomfördes digitalt i början av november. Det har varit ett tufft år där alla ställts inför olika utmaningar vi aldrig stött på tidigare.

Utveckling av företagets resultat och ställning

	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31	Belopp i kr 2017-12-31
Nettoomsättning	29 719 064	33 175 092	33 574 028	28 170 722
Resultat efter finansiella poster	2 057 176	1 897 844	5 460 752	2 393 945
Årets resultat	2 033 025	1 902 691	5 387 863	2 393 945
Balansomslutning	42 220 836	37 040 753	34 558 215	29 116 735
Soliditet	45	46	43	33
Rörelsemarginal	7	6	16	9
Antal anställda	14	14	14	14

Nyckeltalet soliditet visar hur stor andel av ett företags tillgångar som finansierats med eget kapital. Rörelsemarginal är ett nyckeltal som anger hur stor andel i procent av omsättningen som blir kvar för att täcka räntor och skatt samt ge vinst, efter att företagets kostnader har betalats.

Förändring eget kapital

	Balanserat kapital	Årets resultat	Totalt eget kapital
Eget kapital vid årets ingång	14 969 486	1 902 691	16 872 178
Omföring enligt årsmöte	1 902 692	-1 902 691	
Årets resultat		2 033 025	2 033 025
Eget kapital vid årets utgång	16 872 178	2 033 025	18 905 203

Förslag till disposition av föreningens vinst eller förlust

	Belopp i kronor
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel:	
Balanserat resultat	16 872 178
Årets resultat	2 033 025
Totalt	18 905 203
Disponeras för	
balanseras i ny räkning	18 905 203
Summa	18 905 203

Vad beträffar föreningens resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning med tillhörande noter.

Resultaträkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2020-01-01- 2020-12-31 12 mån</i>	<i>2019-01-01- 2019-12-31 12 mån</i>
Nettoomsättning	2	29 719 064	33 175 092
Övriga rörelseintäkter	3	<u>1 215 031</u>	<u>1 177 574</u>
		30 934 095	34 352 666
Rörelsens kostnader			
Råvaror och förnödenheter		-5 639 571	-6 251 951
Övriga externa kostnader	4	-11 442 651	-13 480 196
Personalkostnader	5	-11 492 927	-12 378 443
Av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-295 167	-342 675
Övriga rörelsekostnader		<u>-6 508</u>	<u>-417</u>
Rörelseresultat		2 057 271	1 898 984
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter		714	992
Räntekostnader och liknande resultatposter		<u>-809</u>	<u>-2 132</u>
Resultat efter finansiella poster		2 057 176	1 897 844
Resultat före skatt		2 057 176	1 897 844
Skatt på årets resultat		-24 151	4 847
Årets resultat		<u>2 033 025</u>	<u>1 902 691</u>

Balansräkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2020-12-31</i>	<i>2019-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt likn rättigheter	6	-	27 514
		-	27 514
Materiella anläggningstillgångar			
Byggnader och mark	7	5 485 019	5 682 059
Maskiner, inventarier och installationer	8	291 409	232 361
		5 776 428	5 914 420
Finansiella anläggningstillgångar			
Andelar i koncernföretag		100 000	100 000
		100 000	100 000
Summa anläggningstillgångar		5 876 428	6 041 934
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		1 229 075	165 376
Fordringar hos koncernföretag		56 479	-
Aktuell skattefordran		45 175	56 781
Övriga fordringar		99 091	1 270
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	9	1 400 321	1 310 934
		2 830 141	1 534 361
Kortfristiga placeringar			
Övriga kortfristiga placeringar	10	20 829 090	20 303 176
		20 829 090	20 303 176
Kassa och bank		12 685 177	9 161 282
Summa omsättningstillgångar		36 344 408	30 998 819
SUMMA TILLGÅNGAR		42 220 836	37 040 753

Balansräkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2020-12-31</i>	<i>2019-12-31</i>
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Eget kapital</i>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Eget kapital i ideella föreningar och stiftelser		16 872 178	14 969 486
		16 872 178	14 969 486
<i>Fritt eget kapital</i>			
Årets resultat		2 033 025	1 902 691
		2 033 025	1 902 691
Summa eget kapital		18 905 203	16 872 177
<i>Avsättningar</i>			
Övriga avsättningar	11	4 313 652	4 228 450
		4 313 652	4 228 450
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Förskott från kunder		-	4 800
Leverantörsskulder		1 368 923	886 229
Skulder till koncernföretag		-	193 550
Övriga kortfristiga skulder	12	3 423 225	2 840 685
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	13	14 209 833	12 014 862
		19 001 981	15 940 126
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		42 220 836	37 040 753

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Belopp i kr om inget annat anges

Allmänna redovisningsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning (K3).

Värderingsprinciper m m

Tillgångar, avsättningar och skulder har värderats utifrån anskaffningsvärden om inget annat anges nedan.

Avskrivningsprinciper för anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår förutom inköpspriset även utgifter som är direkt hänförliga till förvärvet. Avskrivning sker linjärt över tillgångens beräknade nyttjandeperiod eftersom det återspeglar den förväntade förbrukningen av tillgångens framtida ekonomiska fördelar. Avskrivningen redovisas som kostnad i resultaträkningen. Hänsyn har tagits till beräknat restvärde, fastställt vid anskaffningstillfället i då rådande prisnivå.

Följande avskrivningsprocent har tillämpats, varvid hänsyn tagits till innehavstiden för under året förvärvade och avyttrade tillgångar.

<i>Anläggningstillgångar</i>	<i>% per år</i>
Immateriella anläggningstillgångar:	
-Övriga immateriella anläggningar	20
Materiella anläggningstillgångar	
-Byggnader	2-10
-Maskiner och andra tekniska anläggningar	20
-Inventarier, verktyg och installationer	20
-Bilar	20
-Datorer	33

Byggnaderna består av ett antal komponenter med olika nyttjandeperioder. Huvudindelningen är byggnader och mark. Ingen avskrivning sker på komponenten mark vars nyttjandeperiod bedöms som obegränsad. Byggnaderna består av flera komponenter vars nyttjandeperiod varierar.

Följande huvudgrupper av komponenter har identifierats och ligger till grund för avskrivningen på byggnader:

- Stomme 50 år
- Stomkompletteringar, innerväggar mm 20-40 år
- Installationer, värme, el, VVS, ventilation mm 15-20 år
- Yttre ytskikt, fasader, yttertak mm 15-30 år
- Inre ytskikt, maskinell utrustning mm 15-30 år
- Markanläggningar 15 år

Varulager

Varulagret är upptaget till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Därvid har inkuransrisk beaktats. Anskaffningsvärdet beräknas enligt först in- först ut- principen. Varulagret är numera avskrivet då verksamheten och omsättningen varit blygsam. Webbshopen har dock fått en nystart under förra året och förväntas öka igen.

Not 2 Nettoomsättning per rörelsegren

	2020-01-01- 2020-12-31 12 mån	2019-01-01- 2019-12-31 12 mån
Medlemsintäkter (Fakturerade intäkter 2020 men tillhörande 2021 är periodiserade till kommande räkenskapsår)	25 176 857	25 628 610
Anmälningssintäkter	2 309 055	4 794 648
Annonser	1 275 735	2 031 542
Bidrag	797 615	451 244
Försäljning Webbshop och övrigt	59 600	132 947
Fakturerings- och påminnelseavgifter	2 601	62 450
Vidarefakturerade kostnader	97 601	73 651
Summa	29 719 064	33 175 092

Not 3 Övriga rörelseintäkter

	2020-01-01- 2020-12-31 12 mån	2019-01-01- 2019-12-31 12 mån
Hysesintäkter	439 188	464 153
Provision	768 811	713 164
Övrigt	7 032	257
Summa	1 215 031	1 177 574

Not 4 Övriga externa kostnader

	2020-01-01- 2020-12-31 12 mån	2019-01-01- 2019-12-31 12 mån
Lokalkostnader och leasing	526 496	656 213
Fastighetskostnader	416 785	536 216
Förbrukningsmaterial och underhåll	812 378	896 898
Transporter och resekostnader	1 259 486	2 888 192
PR och försäljningskostnader	277 946	897 696
Kontorsmaterial och trycksaker	539 908	658 586
Tele och post	3 143 516	3 441 271
Revisions- och konsultarvode Ernst & Young	73 625	94 500
Lämnade bidrag	200 308	123 670
Övriga kostnader	4 192 202	2 728 296
FIM Rally anmälningavgift svenska deltagare	-	558 658
Summa	11 442 650	13 480 196

Not 5 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda

	2020-01-01- 2020-12-31 12 mån	Varav män	2019-01-01- 2019-12-31 12 mån	Varav män
Sverige	14	9	14	8
Totalt	14	9	14	8

Löner och andra ersättningar samt sociala kostnader, inklusive pensionskostnader

	2020-01-01- 2020-12-31 12 mån	2019-01-01- 2019-12-31 12 mån
Löner anställda inkl. uppdragstagare och instruktörer	7 636 324	8 093 465
Varav lönekostnad personal inkl. GS	7 012 371	6 633 793
Sociala kostnader	2 391 602	2 782 058
Pensionskostnader	1 177 666	1 215 954
Övriga personalkostnader	287 335	286 966
Summa	11 492 927	12 378 443

Not 6 Immateriella anläggningstillgångar

	2020-12-31	2019-12-31
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
-Vid årets början	406 250	406 250
-Nyanskaffningar	-	-
-Avyttringar och utrangeringar	-	-
	406 250	406 250
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>		
-Vid årets början	-378 736	-296 193
-Årets avskrivning	-27 514	-82 543
	-406 250	-378 736
Redovisat värde vid årets slut	-	27 514

Not 7 Byggnader och mark

	2020-12-31	2019-12-31
<i>Ackumulerade anskaffningsvärden</i>		
-Vid årets början	6 999 342	6 999 342
-Nyanskaffningar	-	-
Vid årets slut	6 999 342	6 999 342
<i>Ackumulerade avskrivningar</i>		
-Vid årets början	-1 317 283	-1 120 243
-Omklassificeringar	-	-
-Årets avskrivning	-197 040	-197 040
Vid årets slut	-1 514 323	-1 317 283
Redovisat värde vid årets slut	5 485 019	5 682 059

Varav mark

Ackumulerade anskaffningsvärden	821 000	821 000
Redovisat värde vid årets slut	821 000	821 000

Not 8 Maskiner, inventarier och installationer

	2020-12-31	2019-12-31
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden</i>		
-Vid årets början	1 022 485	1 062 202
-Nyanskaffningar	129 661	
-Avyttringar och utrangeringar		-39 717
Vid årets slut	1 152 146	1 022 485
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>		
-Vid årets början	-790 124	-766 749
-Återförda avskrivningar på avyttringar och utrangeringar		39 717
-Årets avskrivning	-70 613	-63 092
Vid årets slut	-860 737	-790 124
Redovisat värde vid årets slut	291 409	232 361

Not 9 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2020-12-31	2019-12-31
Upplupna ränteintäkter		
Förutbetalda banhyror	368 960	352 742
Förutbetalda leasingavgifter bilar	79 911	45 140
Förutbetalda kostnader	200 483	243 355
Upplupna intäkter (Svedea)	750 967	669 697
	1 400 321	1 310 934

Not 10 Kortfristiga placeringar

	2020-12-31	2019-12-31
Kortfristig placering	10 000 000	10 000 000
FIM-fonden	173 867	173 867
Ezzos Minnesfond	175 029	159 464
Skadefonden	2 313 647	2 290 594
Rättsfonden	963 354	898 155
Distriktstian och utv.kassan (1 mån förskjutning jmf med motsv avsättning)	2 653 578	2 231 482
Räntefond SMC	4 549 615	4 549 614
Redovisat värde vid årets slut	20 829 090	20 303 176

Not 11 Övriga avsättningar

	2020-12-31	2019-12-31
Avsättning FIM-fonden	173 867	173 867
Avsättning Ezzos minnesfond	175 029	159 464
Avsättning Skadefonden	2 313 647	2 290 594
Avsättning Rättsfonden	963 354	898 155
Avsättning Distriktens utvecklingskassa	687 755	706 370
	4 313 652	4 228 450

Distriktstian redovisas under not 12 då tidpunkten och beloppet för skulden är känd.

Not 12 Övriga kortfristiga skulder

	2020-12-31	2019-12-31
Källskatt, moms, soc avg	441 965	395 798
Övriga skulder	24 082	3 650
Distriktstian	<u>2 957 178</u>	<u>2 441 237</u>
	3 423 225	2 840 685

Not 13 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2020-12-31	2019-12-31
Upplupna löner och semesterlöner	1 287 949	1 299 845
Upplupna soc. avg.	404 673	408 411
Förutbetalda kursavgifter	2 237 467	332 800
Medlemsintäkter tillhörande 2020 och övriga interimfordringar	10 103 073	9 799 322
Övriga upplupna kostnader	67 000	65 000
Förutbetalda hyresintäkter	<u>109 672</u>	<u>109 484</u>
	14 209 834	12 014 862

Not 14 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

SMC:s förutsättningar och verksamhet under år 2021 är fortsatt påverkade av corona-epidemin efter bokslutsdatumet. Det råder fortfarande en osäkerhet och risk och det är ovisst när samhället kommer att återgå till det normala. I dagsläget arbetar vi inom SMC och tror på att en stor del av verksamheten kommer att kunna genomföras under år 2021.

Personalen har fortsatt att växelvis arbeta mellan hemmet och kansliet. Medlemsantalet har hittills inte påverkats nämnvärt. School verksamheten planeras att kunna fullföljas som vanligt med vissa restriktioner. Det vi vet idag är att den årliga MC-mässan som vanligtvis är i januari ställdes in och att SMC:s årsmöte 2021 blir digitalt. Hoj-X är framflyttat från februari till september. Samtidigt berättar MC-branschen om rekordsiffror av sålda motorcyklar och mopeder. SMC ser fram emot kommande skön MC-säsongs!

Not 15 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

	2020-12-31	2019-12-31
Ställda säkerheter		
Fastighetsinteckningar	<u>3 880 504</u>	<u>3 880 504</u>
	3 880 504	3 880 504
Eventalförpliktelser		
Borgensförbindelser SMC AB	<u>1 600 000</u>	<u>1 600 000</u>
	1 600 000	1 600 000

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

ROLF SKOOG (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 95.195.xxx.xxx

2021-03-25 06:26:11Z



KATARINA FUNSETH (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 194.71.xxx.xxx

2021-03-25 07:13:42Z



Sven Bertil Liljekvist (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 213.66.xxx.xxx

2021-03-25 08:47:10Z



TOMAS BERGSTRÖM (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 95.195.xxx.xxx

2021-03-25 09:04:58Z



ANNA EEK (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 78.68.xxx.xxx

2021-03-25 09:42:08Z



Stig Olle Henriksson (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 194.103.xxx.xxx

2021-03-25 09:53:56Z



Anurak Sawatdee (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 194.218.xxx.xxx

2021-03-25 11:55:18Z



PÅR NILSSON (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 217.115.xxx.xxx

2021-03-25 12:27:55Z



Leif Ingemar Rogö (SSN-validerad)

Undertecknare 1

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 83.252.xxx.xxx

2021-03-25 14:20:10Z



EVA ANDERSSON (SSN-validerad)

Undertecknare 2

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 145.62.xxx.xxx

2021-03-26 12:57:31Z



LENNART LINDGREN (SSN-validerad)

Undertecknare 3

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 62.116.xxx.xxx

2021-03-27 13:30:00Z





Revisionsberättelse

Till föreningsstämman i Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, org.nr 817601-6494

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister för år 2020.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av föreningens finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Revisorernas ansvar enligt denna sed beskrivs närmare i avsnitten Den auktoriserade revisorns ansvar samt de förtroendevalda revisorernas ansvar.

Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisionssed i Sverige. Jag som auktoriserad revisor har fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som den bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

De auktoriserade revisorernas ansvar

Vi har att utföra revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige.

Vårt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av föreningens interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om föreningens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en förening inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Den förtroendevalda revisorns ansvar

Jag har att utföra en revision enligt revisionslagen och därmed enligt god revisionssed i Sverige. Mitt mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och om årsredovisningen ger en rättvisande bild av föreningens resultat och ställning.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens förvaltning Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister för år 2020.

Vi tillstyrker att föreningsstämman beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalande

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige.

Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till föreningen enligt god revisionsssed i Sverige. Vi som auktoriserade revisorer har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vårt uttalande.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot föreningen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot föreningen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder de auktoriserade revisorerna professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på de auktoriserade revisorernas professionella bedömning och övriga valda revisorers bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för föreningens situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet.

Borlänge den 26 mars 2021

Ernst & Young AB

Eva Andersson
Auktoriserad revisor

Lennart Lindgren
Förtroendevald revisor

PENNEO

Signaturen i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

EVA ANDERSSON (SSN-validerad)

Auktoriserad revisor

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 145.62.xxx.xxx

2021-03-26 13:01:53Z



LENNART LINDGREN (SSN-validerad)

Förtroendevald revisor

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 62.116.xxx.xxx

2021-03-28 14:43:53Z



Årsredovisning för

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB

556261-7810



Räkenskapsåret

2020-01-01 - 2020-12-31

Innehållsförteckning:

Sida

Förvaltningsberättelse	1-2
Resultaträkning	3
Balansräkning	4-5
Noter	6-7
Underskrifter	8

Förvaltningsberättelse

Styrelsen för Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB, 556261-7810, får härmed avge årsredovisning för 2020.

Verksamheten

Allmänt om verksamheten

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB (SMC Travel) bedriver resor med motorcykel för medlemmar i Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC), 817601-6494 med säte i Borlänge. SMC äger samtliga aktier, 1 000 st, i bolaget. För reseverksamheten har resegaranti ställts i enlighet med Kammarkollegiet. Ingen tillsvidareanställd personal finns i bolaget utan de administrativa tjänsterna köps av modern SMC (Sveriges MotorCyklister).

Målet med SMC Travel är att erbjuda SMC:s medlemmar resor på motorcykel av motorcyklister. Från och med 2017 har bolagets styrelse beslutat att enbart marknadsföra och sälja våra egna resor med SMC:s ideella guider. 22 resor annonserades ut i en resefolder som skickades ut med MC-Folket nummer 1/2020. Alla utom årets första resa till Gran Canaria ställdes in p.g.a. coronapandemin. Då intresset ända fanns för att resa inom Sverige både från deltagare och guiders håll, skapades snabbt tre stycken nya resor fram och genomfördes under sommaren. De var mycket uppskattade och hette "Kalla kriget", "Småvägar i väst" och "Vänern runt". Det har även funnits en efterfrågan på grusresor så det blev premiär för resan "Grussafari på gränsen" i Sverige.

Antalet resenärer blev endast 49 st mot 260 personer föregående år vilket är en minskning med 81 %. När SMC startade sitt aktiebolag för reseverksamhet var vi pionjärer inom området. Idag finns det även 20 företag som säljer MC-resor till svenska motorcyklister.

Under hösten 2020 byttes SMC:s affärssystem ut. En fördel för SMC Travel var bl.a. att det nu går att boka passagerare samtidigt som föraren bokar sin resa.

Resorna ska ha ekonomisk bärkraft. Ekonomisk målsättning är att ha en rörelsemarginal på 5% (positivt rörelseresultat på 5 % av omsättningen). I år blev det dock en förlust men vi har förhoppningar inför nästa år.

Flerårsöversikt

	2020	2019	2018	Belopp i kr 2017
Nettoomsättning	390 180	3 885 945	4 007 605	3 219 655
Rörelseresultat	-25 268	314 805	373 931	-44 893
Resultat efter finansiella poster	-26 267	314 805	393 273	-45 274
Soliditet, %	23	25	18	13
Kassalikviditet	123	126	115	108
Rörelsemarginal	-7	8	9	-1

Detta räkenskapsår är SMC AB:s fjärde kalender år och ger nu rättvisare jämförbara siffror med föregående år. Kassalikviditet är ett nyckeltal som visar företagets kortsiktiga betalningsförmåga. Omsättningstillgångarna delat med kortfristiga skulderna. Nyckeltalet soliditet anger hur stor andel av tillgångarna som är finansierade med eget kapital. Det egna kapitalet delas med balansomslutningen som är summan av tillgångarna.

Förändringar i eget kapital

	<i>Aktie- kapital</i>	<i>Reserv- fond</i>	<i>Fritt eget kapital</i>
Vid årets början	100 000	20 000	649 956
Omföring av föreg. års vinst <i>Disposition enl årsstämmobeslut</i>			245 548
Årets resultat			-15 234
Vid årets slut	100 000	20 000	880 270

Resultatdisposition

	<i>Belopp i kr</i>
Styrelsen föreslår att till förfogande stående medel:	
balanserat resultat	895 504
årets resultat	-15 234
Totalt	880 270
disponeras för	
balanseras i ny räkning	880 270
Summa	880 270

Bolagets resultat och ställning framgår av efterföljande resultat- och balansräkningar med tilläggsupplysningar.

Resultaträkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2020-01-01- 2020-12-31 12 mån</i>	<i>2019-01-01- 2019-12-31 12 mån</i>
Rörelseintäkter, lagerförändring m.m.			
Nettoomsättning		390 180	3 885 945
Övriga rörelseintäkter		3 387	-
Summa rörelseintäkter, lagerförändring m.m.		393 567	3 885 945
Rörelsekostnader			
Råvaror och förnödenheter		-	-13 600
Övriga externa kostnader		-381 072	-3 209 221
Personalkostnader	2	-37 763	-348 305
Övriga rörelsekostnader		-	-14
Summa rörelsekostnader		-418 835	-3 571 140
Rörelseresultat		-25 268	314 805
Finansiella poster			
Räntekostnader och liknande resultatposter		-999	-
Summa finansiella poster		-999	-
Resultat efter finansiella poster		-26 267	314 805
Bokslutsdispositioner			
Resultat före skatt		-26 267	314 805
Skatter			
Skatt på årets resultat		11 032	-69 257
Årets resultat		-15 235	245 548

Balansräkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2020-12-31</i>	<i>2019-12-31</i>
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Andra långfristiga värdepappersinnehav	3	219 845	219 845
Summa finansiella anläggningstillgångar		219 845	219 845
Summa anläggningstillgångar		219 845	219 845
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar		2 431 600	2 105 800
Fordringar hos koncernföretag		-	193 550
Övriga fordringar		19	73
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		236 029	26 535
Summa kortfristiga fordringar		2 667 648	2 325 958
Kassa och bank			
Kassa och bank		1 502 589	1 485 290
Summa kassa och bank		1 502 589	1 485 290
Summa omsättningstillgångar		4 170 237	3 811 248
SUMMA TILLGÅNGAR		4 390 082	4 031 093

Balansräkning

<i>Belopp i kr</i>	<i>Not</i>	<i>2020-12-31</i>	<i>2019-12-31</i>
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
<i>Eget kapital</i>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		100 000	100 000
Reservfond		20 000	20 000
Summa bundet eget kapital		120 000	120 000
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		895 504	649 956
Årets resultat		-15 235	245 548
Summa fritt eget kapital		880 269	895 504
Summa eget kapital		1 000 269	1 015 504
<i>Kortfristiga skulder</i>			
Leverantörsskulder		32 839	33 498
Skulder till koncernföretag		56 479	-
Skatteskulder		67 367	155 777
Övriga skulder		7 927	34 815
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		3 225 201	2 791 499
Summa kortfristiga skulder		3 389 813	3 015 589
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		4 390 082	4 031 093

Noter

Not 1 Redovisningsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och BFNAR 2016:10 Årsredovisning i mindre aktiebolag. Belopp i kronor om inget annat anges.

Definition av nyckeltal

Rörelseresultat

Rörelseintäkterna minus rörelsekostnaderna är lika med rörelseresultatet. Resultatet före finansiella poster, bokslutsdispositioner och skatt.

Soliditet

Eget kapital och obeskattade reserver med avdrag för uppskjuten skatt (21,4%) i förhållande till balansomslutningen

Nettoomsättning

Rörelsens huvudintäkter, fakturerade kostnader, sidointäkter samt intäktskorrigeringar.

Resultat efter finansiella poster

Resultat efter finansiella intäkter och kostnader, men före extraordinära intäkter och kostnader.

Kassalikviditet

Omsättningstillgångar exkl. varulager och pågående arbeten i förhållande till de kortfristiga skulderna.

Avskrivningsprinciper för anläggningstillgångar

Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden och beräknad nyttjandeperiod. Följande avskrivningstider tillämpas:

<i>Anläggningstillgångar</i>	<i>År</i>
Materiella anläggningstillgångar:	
-Maskiner och andra tekniska anläggningar	5
-Inventarier, verktyg och installationer	3

Skillnaden mellan ovan nämnda avskrivningar och skattemässigt gjorda avskrivningar redovisas som ackumulerade överavskrivningar, vilka ingår i obeskattade reserver.

Fordringar

Fordringar är redovisade till anskaffningsvärde minskat med eventuell nedskrivning. Kursvinster och kursförluster på rörelsefordringar och rörelseskulder redovisas i rörelseresultatet medan kursvinster och kursförluster på finansiella fordringar och skulder redovisas som finansiella poster.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs. Fordringar och skulder i utländsk valuta som har terminssäkrats har omräknats till terminskurs.

Kassa- och bankmedel i utländsk valuta har värderats till balansdagens kurs.

Not 2 Anställda och personalkostnader

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader

	2020-01-01- 2020-12-31 12 mån	2019-01-01- 2019-12-31 12 mån
Styrelse och VD	-	-
Traktamenten och reseersättningar	34 410	307 667
Sociala kostnader	3 353	25 638
Övriga personalkostnader	-	15 000
Summa	37 763	348 305

Bolaget har ingen tillsvidareanställd personal och styrelsemedlemmarna har inte tagit ut något arvode.

Not 3 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	2020-12-31	2019-12-31
Akkumulerade anskaffningsvärden:		
-Vid årets början	219 845	219 845
Vid årets slut	219 845	219 845
Akkumulerade nedskrivningar	-	-
Vid årets slut	-	-
Redovisat värde vid årets slut	219 845	219 845

Not 4 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter

	2020-12-31	2019-12-31
<i>Panter och därmed jämförliga säkerheter som har ställts för egna skulder och avsättningar</i>		
Företagsinteckningar	200 000	200 000

Eventalförpliktelser

Resegaranti Kammarkollegiet	1 600 000	1 600 000
Summa eventalförpliktelser	1 600 000	1 600 000

Not 5 Väsentliga händelser efter räkenskapsårets slut

Samhället och därmed också SMC Travels förutsättningar och verksamhet under år 2021 är fortsatt påverkade av corona-epidemin. Främst med tanke på att stor del av vår verksamhet är i andra länder. Det råder fortfarande en stor osäkerhet om vi kommer att kunna genomföra 2021 års resor. I dagsläget är redan 2 av 21 stycken av årets resor inställda. Trots rådande situation bedömer vi att SMC AB kommer att kunna hantera de utmaningar som kan komma att uppstå även under år 2021. Både ekonomiska och fysiska.

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering.
Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

ROLF SKOOG (SSN-validerad)

Styrelseledamot

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 95.195.xxx.xxx

2021-03-25 06:23:43Z



GUNILLA JERNBERG (SSN-validerad)

Styrelseledamot

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 185.9.xxx.xxx

2021-03-25 09:00:18Z



JESPER CHRISTENSEN (SSN-validerad)

Styrelseordförande

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 185.9.xxx.xxx

2021-03-25 09:39:29Z



ÖRJAN ANDERSSON (SSN-validerad)

Styrelseledamot

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 155.4.xxx.xxx

2021-03-25 11:40:36Z



EVA ANDERSSON (SSN-validerad)

Auktoriserad Revisor

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 145.62.xxx.xxx

2021-03-26 12:52:36Z



KÖR MOTORCYKEL SOM OM DU ÄLSKAR LIVET!



www.svmc.se



Sveriges MotorCyklister



Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB, org.nr 556261-7810

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB för räkenskapsåret 2020-01-01 - 2020-12-31.

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister ABs finansiella ställning per den 31 december 2020 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Jag tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Jag är oberoende i förhållande till Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Styrelsen ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar jag mig en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB för räkenskapsåret 2020-01-01 - 2020-12-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Jag tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt god revisionsd i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Jag är oberoende i förhållande till Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister AB enligt god revisorsd i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mina uttalanden.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Mitt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed mitt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsd i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsd i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelse skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för mitt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har jag granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Borlänge den 26 mars 2021

Eva Andersson
Auktoriserad revisor

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

EVA ANDERSSON (SSN-validerad)

Auktoriserad revisor

Serienummer: xxxxxxxx-xxxx

IP: 145.62.xxx.xxx

2021-03-26 12:53:46Z





Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30
784 60 Borlänge
0243-669 70
info@svmc.se
www.svmc.se

