

Till
vag@transportstyrelsen.se

Remissvar TSF 2021-13 om att förhindra fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet m m
Sveriges MotorCyklister, SMC, har getts möjlighet att besvara Transportstyrelsens remiss rörande åtgärder för att minimera fusk vid förarprov, verksamhet i illegala trafikskolor samt ändringar i föreskrift rörande riskutbildning.

Sammanfattning

Det är mycket bra att Transportstyrelsen vidtar åtgärder för att motverka fusk vid förarprov och illegal utbildning. Men tyvärr saknas många bra förslag som fanns i det underlag som Transportstyrelsen överlämnade till regeringen hösten 2020. Det aktuella förslaget är främst inriktat på att minska antalet elever vid privat övningskörning, skärpa krav på rapportering från utbildare samt åtgärder för att minska fusk vid kunskapsprovet. Det finns inget i underlaget som beskriver värdet av privat övningskörning och vilken betydelse det har för att öka säkerheten hos körkortstagarna. SMC håller med om att antalet bör minska från 15 personer men anser också att ett handledarskap ska upphöra omedelbart då en körkortstagare godkänns vid körprov istället för fem år efter godkännandet. SMC anser också att alla handledarskap som finns kvar sedan tiden före 1 februari 2012 ska tas bort omedelbart ur Vägtrafikregistret. SMC:s enkät som ställts till handledare vid privat övningskörning är ett viktigt underlag och därför också en del av svaret.

Enkät om handledare vid privat övningskörning med MC

Det saknas ett underlag som beskriver frågan utifrån handledarperspektiv. Därför genomförde SMC en webbenkät under perioden 8 juli-10 augusti (*bilaga 1*). 655 svarade, två tredjedelar av dessa var över 45 år. Närmare 80 procent hade haft körkort 21 år eller längre. Handledarna är motorcyklister i mogen ålder med många års erfarenhet av MC-körning. En fjärdedel ställer upp för en eller flera varje år och drygt 32 procent vartannat/vart tredje år. Resultatet visar att de som är handledare är aktiva motorcyklister som efterfrågas av blivande motorcyklister i deras bekantskapskrets.

På den sista frågan fick man lämna generella synpunkter om privat övningskörning och hela 227 personer framförde sina åsikter som SMC hoppas att Transportstyrelsen tar del av (*bilaga 2*). De flesta anser att det är självklart att inte ta betalt för privat övningskörning. Man ställer upp som handledare för att man vill hjälpa andra, bidra till återväxten och skapa säkrare förare. Några framför att ett handledarskap i sin tur kan leda till att de som får hjälp också blir handledare i framtiden. Flera framför att handledarskapet ökar den egna medvetenheten och säkerheten under utbildningstiden.

Endast fyra personer säger att man tar betalt av eleverna för att övningsköra privat. Majoriteten ställer upp för familjemedlemmar och kompisar. Man ser ingen anledning att ta betalt av barn, partners och kompisar. Däremot händer det att man får fika, glass, mat men det är inget krav. Fem procent kräver alltid bensinpengar i samband med övningskörningen medan två tredjedelar aldrig gör det. Resterande säger att det förekommer men inte är något krav.

Få, 17 av 655, ställer upp och övningskör med vem som helst och det är sannolikt i denna lilla grupp som de personer som tar betalt av eleverna återfinns. De som kräver ersättning tar ut mellan 100 kronor upp till hälften av körskolans avgifter.

Även om man känner till att man fortfarande är handledare fem år efter att godkännandet utfärdades syns inte det i svaren.



Man berättar hur många elever man kör med just nu – ofta en- och vilka som godkänts i år och ifjol- två eller tre. Många tar för givet att handledarskapet upphört när eleven får ett körkort. Få känner till att handledarskap som gällde före 1 februari 2012 fortfarande gäller och bara fem procent har sagt upp dem. Majoriteten av dem som svarat framhåller att handledarskapet bör avslutas när eleven får körkort. Då kan man börja hjälpa nya elever till ett körkort.

Några framhåller att det finns behov av säkra platser där man kan köra manöverbanorna och vill att SMC arbetar för att skapa detta för dem som övningskör på motorcykel. Trafikskolornas banor är inte alltid tillgängliga och de som finns på allmän plats är inte trygga och säkra områden.

Flera påtalar riskerna med att minska från 15 till 5 personer som man kan vara handledare för. En kan vara att man struntar i att ansöka om handledarskap och kör ändå men utan övningskörningsväst. En annan risk kan vara att man helt enkelt struntar i att ta körkort. SMC:s statistik över dem som dödats på tvåhjulig MC under perioden 2011-2020 visar att 31 procent saknade A-körkort. Bland de som skadats svårt på tvåhjulig MC under perioden 2013-2020 saknade 26 procent giltigt körkort och ytterligare 13 procent är körkortsinnehav okänt. Antalet och andelen körkortslösa som dödas och skadas ökar snarare än minskar bland motorcyklister.

Antal elever som en handledare får övningsköra med begränsas till högst fem samtidigt

SMC har en annan uppfattning och ett annat förslag än Transportstyrelsen vilket riskerar att försämra möjligheten till mängdträning vilket i sin tur dels kan minska godkännandegraden i körprov, dels försämra trafiksäkerheten.

SMC håller med om att det är rimligt att sänka från 15 till fem godkännanden för en handledare för att minimera illegal trafikskoleverksamhet. Men, det är inte rimligt att ett handledarskap finns kvar fem år efter godkänt körprov. Det minskar tillgången på handledare och möjligheten till mängdträning. Om ett handledarskap avslutas efter att körkort utfärdats kan handledaren ta sig an en ny elev om han/hon vill och kan. Femårsgränsen är inte allmänt känd. SMC anser att föreskriften bör utgå från att mängdträning under körkortsutbildningen är något som är positivt för trafiksäkerheten och möjligheten att bli godkänd vid förarprov. Femårsgränsen efter godkännande av handledare är ett hinder för detta.

Transportstyrelsen beskriver möjligheten att ansöka om dispens för att bli handledare för fler än fem personer. Kostnaden är dock hög för en körkortstagare, 1 500 kronor. SMC:s erfarenheter är att ingen som ansökt om dispens i körkortsärende beviljats detta. Detta är ingen lösning på problemet utan skapar istället ökade kostnader både för den enskilde och myndigheten.

SMC:s enkät visar att det är aktiva erfarna motorcyklister som är handledare och man gör det inte för att tjäna pengar. Genomsnittsåldern på en elev som tar A-kort är 35 år. Inom MC-kretsar och klubbar är det vanligt att man handleder en-två kompisar, kollegor eller klubbmedlemmar per år. Inför utflykter och resor kan flera ställa upp som handledare för att förenkla resandet.

Det blir allt vanligare att man söker handledare via sociala media även om det enligt undersökningen bara handlar om tio procent som blivit handledare den vägen. Att ställa upp som handledare vid privat övningskörning är något som SMC uppmuntrar eftersom det möjliggör mängdträning i kombination med utbildning i trafikskola. SMC erbjuder också elever och handledare gemensamt deltagande i grundkurser för att skapa säkrare förare. I all information från SMC påtalas att detta ska ske utan ekonomisk ersättning.

Det är märkligt att alla som var handledare vid privat övningskörning före 1 februari 2012 fortfarande finns kvar i Vägtrafikregistret som handledare. Det är inte rimligt att handledarskap ska gälla tills man avlider.



Det är komplicerat att avsluta handledarskap före 2012 vilket måste göras på egen begäran. Det finns inget formulär på hemsidan som kan användas för att avsluta detta. Det finns ingen information på hemsidan eller någon databas där man kan ta reda på vem/vilka som man är handledare åt. Varje person som varit handledare före 2012 måste ringa Transportstyrelsen och efterlysa personnummer på de personer man var handledare för. För att avsluta ett sådant handledarskap, som de flesta inte är medvetna om, ska man därefter skriva ett brev till Transportstyrelsen, 701 97 ÖREBRO. Myndigheten skickar därefter ett beslut om att handledarskapet avslutats hem till handledaren via brev.

Att myndigheten inte har administrativa rutiner för att avsluta dessa kan att leda till att ansökningar om handledarskap avslås vilket försämrar möjligheten för elever att kunna övningsköra, få mängdträning och bli en säkrare förare. Det stämmer inte överens med Transportstyrelsens verksamhetsidé om ett tillgängligt transportsystem med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa samt att man utformar regler och följer upp att de efterlevs med respekt för konsekvenser för medborgare och näringsliv.

SMC föreslår att förslag till föreskrift ändras så att ett godkännande av en handledare avslutas i samband med att eleven godkänns i körprov och inte vid gallring fem år efter godkännandet. Ett handledarskap ska avslutas efter varje behörighet och sökas om på nytt om han/hon vill fortsätta som handledare för andra behörigheter.

SMC föreslår också att Transportstyrelsen genomför en inventering av alla handledarskap som återstår sedan tiden före 1 februari 2012. Samtliga handledarskap i denna databas avslutas omgående.

Krav på fordon vid riskutbildning A

SMC är positiva till förändring av föreskrift för riskutbildning så att elektriska motorcyklar och motorcyklar med cylindervolym 245 kubik kan användas.

Krav på skyddsutrustning

SMC är positiva till att föreskriften förtydligas så att sunt förnuft ska råda då det gäller mindre skador på skyddsutrustning. Endast när en skada påverkar funktionen är den ett problem. En blivande motorcyklist kan ha betalt 5000 kronor efter att ha väntat sex månader för att genomföra ett körprov. Det är orimligt att en mindre skada utan någon funktion för säkerheten ska vara ett hinder för att köra MC vid ett prov.

Intygandeförfarande i samband med alla typer av kunskapsprov som utförs vid Trafikverket

SMC anser att detta är en enkel och effektiv åtgärd för att minska fusket tillsammans med övriga föreslagna åtgärder.

Begränsning av tillåtna provfordon för behörighet B

SMC har inget att invända emot att endast provfordon B från godkänd trafikskola eller Trafikverket får användas vid körprov. För MC-elever som inte går i trafikskola finns inget alternativ till egen MC vid körprov eftersom Trafikverket hyr inte ut motorcyklar. Däremot är det önskvärt med möjlighet att få genomföra körprov på en MC som anpassats utifrån MC-förarens handikapp på samma sätt som för bil.

Ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser

SMC är positiv till samtliga förslag från Transportstyrelsen.



Borlänge den 17 augusti 2021

SMC står till förfogande i alla slags frågor om körkort för motorcykel.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
E-post: jesper.christensen@svmc.se
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
Tel: 070-538 39 38

Bilagor:

Resultat av webenkät till handledare vid privat övningskörning.

Generella synpunkter om privat övningskörning.

