

Till
vag@transportstyrelsen.se

Remissvar TSV 2012:988

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Transportstyrelsens förslag till nya föreskrifter avseende körkort för AM och A-behörigheterna samt den del som gäller gemensamma bestämmelser för alla förarprov. För SMC är utbildning den viktigaste faktorn för motorcyklisternas säkerhet. SMC är medvetna om att föreskrifter för A-behörigheterna måste ses över för att införliva det tredje körkortsdirektivet. SMC anser dock att hela körkortssystemet för motorcykel bör ses över från grunden.

Bakgrund

Varje år sedan 2004 har antalet körkortstagare på motorcykel minskat utom under 2011 då en liten ökning kunde skönjas. Antalet A1-tagare har halverats. Antalet och andelen kvinnor har sjunkit. Åldern på dem som tar A-körkort ökar. Medelåldern är högre bland kvinnor som genomgår körkortsutbildning för MC jämfört med män. Det är stora skillnader på personerna som tar A-körkort jämfört med B, både avseende kön och ålder. Kvinnor har högre godkännandegrad i kunskapsprov men underkänns i betydligt högre utsträckning i körprovet jämfört med män i A-behörigheterna. Godkännandegraden bland kvinnor har inte stigit sedan 2004. Det finns ingen skillnad i godkännandegraden mellan kön för B-körproven.

Mer flexibilitet i de gemensamma bestämmelserna om förarprov

SMC vill framföra att det behövs mer flexibilitet i förarprovsverksamheten för A. Redan i mitten av mars 2012 började Körkortsportalen varna för att det inte kommer att finnas tider för körprov under sommaren. Samtidigt är det enbart under sommaren som det går att genomföra körprov på MC. Kan inte Trafikverket tillgodose behovet av tider för körprov under den enda tid det går att göra körprov måste hela systemet ses över för A-körkortet.

2012 blir ett extremt tufft år för en hel del blivande motorcyklister födda i slutet av året. Fyller en tjej/kille 21 år i oktober 2012 betyder det att han/hon har en månad på sig att genomföra körprov. Underkänns han/hon är väntetiden tre år (!) tills A-behörigheten är tillgänglig nästa gång i och med att reglerna ändras i januari 2013. Samma förhållande gäller en 18-åring som genomför körprov för A begränsad. Körkortsklassen upphör och krav ställs på två prov och därmed minst dubbla kostnader för att få köra MC med obegränsad effekt efter 19 januari 2013.

SMC anser att regelverket bör ändras så att den som går en körkortsutbildning för A kan genomföra kunskapsprov, även om inte han/hon hunnit genomföra båda stegen av Riskutbildning steg 1 och 2. Det handlar om en begränsad tid av året som Riskutbildning i två steg, kunskapsprov och körprov ska genomföras för en A-körkortstagare. Under samma tid erbjuds körkortstagarna begränsade tider för att kunna genomföra prov.

SMC anser att en A-körkortstagare ska kunna genomföra körprov före kunskapsprovet. Körkortet är ju inte giltigt innan både kunskaps- och körproven är genomförda och godkända. Det skulle förenkla och korta ner processen kring körkortstaganget för motorcyklister. Den som tar B-körkort kan genomföra kunskapsprov före körprov vilket tyder på att det är möjligt för Trafikverket och Transportstyrelsen även ur en administrativ synvinkel.

SMC anser därför att § 3, kap 1 i de gemensamma bestämmelserna bör ändras så att körprov för A får avläggas även om inte körprovet är genomfört eller godkänt. Direktivet



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

deklarerar att kunskapsprov ska föregå körprovet i Bilaga II. Sverige har dock tillåtits att ändra denna ordning genom det sammanhållna förarprovet för B. Med tanke på de vädermässiga förutsättningarna som finns i Sverige bör det finnas möjlighet att utreda ytterligare avsteg från direktivet avseende A-proven. SMC ser inga hinder i Körkortslagens nuvarande och kommande lydelse för denna ändring.

Bedömning av körprov i de gemensamma bestämmelserna

I 4 kap § 10 står att körprov ska avbrytas och körningen underkännas om den sökande utför provet på ett sätt som gör att det finns anledning att anta att han/hon är en fara för sig själv eller andra trafikanter. § 13 anger de fyra kompetensområden som ska bedömas vid ett körprov. § 15 säger att enstaka brister som vid en helhetsbedömning är av liten betydelse för trafiksäkerheten inte ska leda till underkännande.

Trafikverkets statistik visar år efter år att kvinnor underkänns i högre utsträckning än män i körprov. Det tyder på att kvinnor, i provsammanhang, är en fara för sig själv eller annan i större utsträckning än män. I verkliga livet är förhållandet dock det motsatta eftersom kvinnor dödas och skadas i betydligt mindre omfattning än män vid MC-körning.

De förändringar som gjorts av A-körproven har inte minskat skillnaden i godkännandegrad mellan könen. SMC anser att jämställdhetsperspektivet därmed inte tillgodosetts i A-körproven. SMC tror att skillnaden handlar om de inledande låg- och högfartsproven i manövergård. Elever som underkänts uppger till SMC att man inte får fortsätta körprovet, trots att både direktivet och de gemensamma bestämmelserna tydligt pekar ut att hela provet ska genomföras om man inte är en fara för sig själv eller någon annan.

SMC vill därför framföra vikten av att alltid göra en samlad bedömning av hela körningen vid körprov för A och inte avbryta körprovet i samband med den inledande manövergården.

SMC ifrågasätter också varför ett körprov A alltid ska inledas i med manöverprovet. Direktivet säger inget om ordningsföljden av provet. Ett sätt att komma bort från stressen kring manöverproven och dess stora inverkan på hela körprovet och körkortsutbildningen kan vara att helt enkelt lägga manövergården i slutet av körprovet.

Förslag till föreskrifter om förarprov för A1, A2 och A

Oavsett om det gäller kunskaps- eller körprov anser SMC att fokus på proven ska vara körning i trafik.

Då det gäller krav på fordon i § 8 anser SMC att ordet "lämplig" bör strykas. Kravet ligger på den enskilde att tillhandahålla en motorcykel för utbildning i trafikskola. Den enskilde bör kunna avgöra vad som är lämplig motorcykel för honom eller henne. Motorcykeln ska uppfylla kraven i föreskriften och gällande krav för att få köras på väg.

SMC använder staden Borlänge med 50 000 invånare som exempel. Här finns en trafikskola för A, men ingen trafikskola har en motorcykel för A1. Fortsätter utvecklingen med allt färre körkortstagare för MC finns en risk att trafikskolor på sikt bara har en motorcykel för körkortsklasserna A2 och A. Trafikverket tillhandahåller inga motorcyklar vid körprov. Att hyra en motorcykel för ett A-körprov i Dalarna kostar över 2 000 kronor.

Ytterligare en möjlighet att öka flexibiliteten och tillgängligheten för dem som tar A-körkort är att ändra kraven för motorcykel vid körprov genom att ändra punkt 2 i § 13 till; "en nettoeffekt av minst 25 kW". Slopas den övre gränsen vid körprovet kan man möjliggöra för en trafikskola att ha en MC för A2 och A. Det finns ingen övre gräns i direktivet. SMC



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se

inser att detta förslag inte är logiskt eftersom man då kan köra upp två gånger på samma motorcykel. SMC anser som sagt att hela körkortssystemet för A-behörigheterna bör ses över.

I förslag till föreskrift om förarprov A1, A2 och A står att om den sökande misslyckas vid manöverprovet får han/hon möjlighet att utföra det ytterligare en gång. Det är bra anser SMC. Eleven bör kunna få testa fler gånger än två, särskilt om det är uppenbart att nervositet och stress är avgörande för elevens förmåga att prestera vid körprovet.

Förarprövaren ska, enligt § 13, kap 4 i Gemensamma bestämmelser se på manöverprovet som en av fyra delar i förarprovet: fordonskännedom/manövrering, miljö/sparsam körning, trafikregler, och trafiksäkerhet/beteende. För att detta ska kunna ske måste körprovet genomföras i sin helhet.

Från och med 2013 införs ytterligare ett prov för A2 i Sverige som ska inledas med manöverprov i låg fart, sedan i hög fart innan de avslutas med bromsprov. Därefter vidtar körning i trafik i minst 25 minuter.

SMC anser att Transportstyrelsen skulle kunna se över regelverket avseende A-proven ytterligare. SMC förutsätter att de som lägger tusentals kronor på en körkursutbildning också kör det fordon man får tillträde till genom A1 och A2. Genom två års MC-körning i varje steg får körkursinnehavarna kunskaper, färdigheter och erfarenhet som ska testas i nästa steg.

EG-direktivet kräver inte tre identiska manöverprov för den som väljer stegvist tillträde. Bilaga VI till direktivet säger att provets längd och den tillryggalagda sträckan måste vara tillräckligt för bedömning av förmåga och beteende enligt punkt 3. Manöverprov ska genomföras liksom körning på allmän väg.

I förslag till Transportstyrelsens föreskrifter för förarprov A1, A2 och A § 16 sägs att "den sökande ska kunna uppvisa den rutinmässiga färdighet i manövrering som krävs för att köra fordonet på ett trafiksäkert och miljövänligt sätt. § 18 säger "brister hos sökande som iaktas under manöverprov ska särskilt uppmärksammas i trafik tillsammans med körställning, växling och bromsteknik".

Det finns sedan noga angivet hur manöverproven på avlyst område ska gå till, vilka reglage som ska användas, vilken hastighet eleven ska ha med mera.

Det finns däremot ingen del eller paragraf som lyfter den vanligaste orsaken till att motorcyklister dödas och skadas, nämligen avkörning i ytterkurvor på 70-vägar.

Självklart är det mycket viktigt att MC-förare har god fordonskännedom och kan manövrera motorcykeln. Men, manövergårdarna har fått stort fokus i körproven och därmed präglar svensk körkursutbildning för motorcykel i allt för stor utsträckning anser SMC.

De flesta MC-ägare råkar någon gång ut för att man välter med motorcykeln vid stillastående eller låg fart. I den studie som genomfördes av SMC och NTF 2010 var detta den vanligaste olyckstypen. SMC har under många år fått ta del av Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på motorcykel. Inte någon MC-olycka med dödlig utgång har berott på att man inte kan krypköra och vända på ett litet utrymme.

Sverige ställer tuffare krav avseende manövergård än vad som föreskrivs i EG-direktivet i vart och ett av de tre prov som krävs för att erhålla A1, A2 och A-körkort. SMC anser att



det finns utrymme för flexibilitet på en rad områden, till exempel fotnedsättning, hur man använder reglagen och så vidare. Det finns också möjlighet att göra utrymmena större för att vända i både låg- och högfartsproven. Direktivet säger ingenting om storleken på ytorna, avstånd mellan koner, etcetera. SMC ser ingen anledning att göra utrymmet ska vara exakt likadant oavsett vilken motorcykel som användas.

SMC står gärna till förfogande i fortsatta diskussioner kring A-körkortet.

För SMC

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
Mobil: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Sveriges MotorCyklister

Adress: Forskargatan 3, 781 70 Borlänge

Tel: 0243-669 70, fax: 0243-822 87

E-post: smc@svmc.se, web: www.svmc.se