

Till
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissvar "En reformerad körkortslagstiftning – genomförandet av det tredje körkortsdirektivet, SOU 2008:130

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har läst utredningen. SMC beklagar att vi inte fått vara delaktiga i utredningsarbetet då förändringarna är mest omfattande för motorcykelbehörigheterna. SMC är nöjda med ledorden att förenkla, förtydliga och samordna och tycker att utredningen lyckats relativt bra med det. SMC svarar på de delar som rör motorcykelbehörigheterna samt medicinska kontroller. Det är de avsnitt i utredningen som har största betydelsen för motorcyklisternas säkerhet. SMC har ett antal synpunkter på förslaget.

Åldersgränser för körkortsbehörighet

Åldersgränserna i körkortsbehörigheterna regleras i EG-direktiv som gör det möjligt för Sverige att ha högre åldersgränser. SMCs grundinställning är att åldersgränserna för motorcyklisters behörighetsålder för körkort är orättvisa och orimliga i förhållande till alla andra fordonsslag.

Eftersom EG-direktiv 2006/126/EG ger varje medlemsstat möjlighet till att välja instegsålder för A-behörigheterna enligt Artikel 4, punkt 6, är SMC positiv till att utredningen föreslår minimiåldersgränserna i direktivet; 16, 18, 20 respektive 24 år.

Principen om stegvis tillträde och den nya kategorin A 2

Principen om stegvis tillträde gäller enbart ett fordonsslag, motorcykel. SMC tycker att stegvis tillträde är positiv ur trafiksäkerhetssynpunkt. SMC anser att motorcyklar särbehandlas i förhållande till alla andra fordon. Att man först vid 24 år anses vara mogen att välja vilken motorcykel man vill framföra är att se som diskriminering.

SMC är väl medvetna om olycksstatistiken för motorcyklar och unga manliga förare. Olycksstatistiken ser dock likadan ut för bil och här finns ingen motsvarighet då det gäller stegvis tillträde.

Innehållet i EG-direktivet omöjliggör dock alternativ till stegvis tillträde. SMCs åsikt är att det borde finnas en grundutbildning för motorcykel med obligatorisk teori och praktik, i kombination med riskutbildning. Efter genomförd grundutbildning kan man sedan köra motorcykel med de föreslagna effektgränserna i EG-direktivet vid 16, 18 och 20 år.



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

Att den nuvarande gränsen höjs från 25 kW till 35 kW för behörighet A 2 är positivt anser SMC. Den har vållat stora problem för motorcyklister eftersom det i stort sett saknats fordon som motsvarar kraven i direktivet. Däremot kommer införandet av ännu ett prov mellan A 2 och A att minska intresset för stegvist tillträde eftersom det ger betydligt ökade kostnader för den enskilde. Samtidigt vet SMC att medelåldern på körkortstagare av A-behörigheter, undantaget A 1, är drygt 30 år. Hela idén om stegvist tillträde för motorcyklister kan därför ifrågasättas för majoriteten av MC-körkortstagare.

Utbildning istället för prov

SMC anser att den svenska utbildningstraditionen för körkort behöver ses över snarast. Vid OECD-konferensen i Lillehammer för MC-säkerhet i juni 2008 pekade världens samlade expertis ut utbildning som den allra viktigaste faktorn för att öka säkerheten för motorcyklister. Samtidigt har vi i Sverige ett system som inte ställer några krav på körkortstagaren utöver ett praktiskt och ett teoretiskt prov. Riskutbildning kommer dock att införas i slutet av 2009. Sverige är därmed i det närmaste unika i Europa. SMC har vid flera tillfällen föreslagit Vägverket att titta närmare på Norge som förmodligen har världens mest moderna och genomarbetade körkortsutbildning för motorcykel.

SMC anser att utbildning alltid är att föredra framför prov. Att veta att samtliga svenska körkortstagare uppfyller krav i EG-direktiv och svenska föreskrifter utan någon form av obligatorisk utbildning utan andra kunskapsmått än ett teoretiskt och praktiskt prov är en omöjlig uppgift.

SMC anser att sju timmars utbildning bör genomföras den första gången man tar A-behörighet, vid 16, 18 eller 24 år.

SMC hoppas att det prov som utredningen föreslår mellan A 2 och A inte blir en kopia av dem som finns idag, utan ett prov där man reflekterar över de två år man kört motorcykel. Vilken kunskap saknar man? Vilka risker upplever man i trafiken? Vilken betydelse får den högre behörigheten då man kan välja vilken motorcykel som helst för första gången? Direktivet säger inget om provets längd, provets innehåll, om provet måste godkännas eller vilket fordon som ska användas. Här är SMC ytterst angelägna om att få vara delaktiga i utformningen av framtidens körkort för A-behörigheterna. Givetvis är det viktigt att ytterligare prov inte medför ökade köer till de hårt belastade förarprovsenheterna runt om i landet. Redan idag är kötiderna långa till förarprov för A-behörigheterna beroende på var i landet man bor.

EG-direktivet ställer krav på utbildning eller prov mellan A 2 och A. Inom SMC brukar vi säga att vi är världens största MC-gemenskap. De erfarenheter utredaren har att MC-förare lägger ner tid och pengar på att ta körkort A begränsad för att sedan inte köra motorcykel överhuvudtaget känner inte SMC igen. SMCs erfarenhet är istället att Transportstyrelsens krav på provfordon gör att många inte klarar av att hantera trafikskolornas provfordon vilket gör att man inte kan framföra fordonet på ett säkert sätt. Därför väljer man att ta körkort A begränsad, som nu kommer att bli A 2. Självklart kör motorcyklister i lika stor utsträckning som alla andra körkortstagare sitt fordon efter godkänd utbildning. Det finns heller inget krav för någon annan körkortsbehörighet att man



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

måste köra en viss sträcka för att få byta fordon. SMC anser att krav ställs ensidigt på motorcyklister i direktivet.

Åldersgräns för övningskörning

Det finns ingen enhetlighet i utredningens förslag om åldersgränsen för när man får börja övningsköra med motorcykel inom respektive behörighet. För B-behörighet säger man att mängdträning och den erfarenhet som sådan medför är en olycksreducerande faktor för unga förare. Det resonemanget förs inte för A-behörigheterna. Utredaren säger istället att "Privat övningskörning för A-behörighet inte sker i någon stor omfattning". SMC är av motsatt uppfattning och vet att många köper en motorcykel för att kunna övningsköra privat. SMC rekommenderar mängdträning vid privat övningskörning i kombination med både teoretisk och praktisk utbildning vid trafikskola till alla blivande motorcyklister.

SMC anser att varje A-behörighet ska kunna föregås av sex månaders övningskörning och att Körkortslagen, 5 kap, § 3 ska ändras till följande:

För att få övningsköra ska den som övar ha fyllt

- b) 15 år och sex månader för kategori A 1 och 16 år för kategori B,
- c) 17 år och sex månader för kategori A2,
- d) 19 år och sex månader för kategori A om han eller hon haft kategori A 2 i minst ett år och sex månader,
- e) 23 år och sex månader för kategori A i annat fall än under d).

Körkortskrav vid övningskörning

De olika A-behörigheterna ställer till problem då det gäller att hitta handledare vid privat övningskörning. Ingen av dem som överklagat beslut till Länsstyrelser har fått rätt att vara handledare, även om man haft olika former av A-behörighet under mer än fem år sammanhängande. Därför anser SMC att innehav av behörighet A 1 och A 2 självklart ska få räknas in i innehavstiden för att vara handledare för behörighet A. Det är ju vanan av fordonet som är viktig, inte storleken på motorcykeln. Det ställs orimliga krav på motorcyklister i förhållande till B-behörighet där inga krav någonsin ställts på vilket fordon som ska användas eller vilken typ av bil handledaren kört innan han/hon blir handledare. Att ordalydelsen ändras till erfarenhet och lämplighet har SMC inget att invända emot.

Då det gäller övningskörning med motorcykel anser SMC också att det bör vara tillåtet för handledaren att ha en elev bakpå motorcykeln utöver en elev som kör på egen motorcykel.

SMC delar utredningens förslag om att introduktionsutbildning inte behöver införas för privat övningskörning med motorcykel. Vår erfarenhet är att de som är handledare för MC-elever är erfarna motorcyklister. Man är medveten om problem och risker. Medelåldern för MC-elever är drygt 30 år, om man bortser från A 1-behörigheten. Handledare är ofta förälder, make/maka/sambo samt MC-kompisar i klubben eller bekantskapskretsen. De flesta väljer privat övningskörning i kombination med utbildning vid trafikskola där den privata handledaren många gånger tar aktiv del i den praktiska utbildningen.



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

Provfordon

Utredningen föreslår i Körkortsförordningen 3 kap, § 10 följande ”Körprov ska ske med ett fordon som är lämpligt för provet”. Sverige har de högsta kraven i Europa på provfordon vid förarprov för motorcykel. Sverige har krav som överstiger gällande EG-direktiv. Sverige har krav som är högre än det kommande EG-direktivet. SMC har under tio års tid påtalat detta för Vägverket och Transportstyrelsen. Mängder av motorcyklister kontakter oss varje år eftersom man anser att kraven är orimliga och saknar verklighetsförankring. De svenska kraven gör att MC-elever köper större motorcyklar än man egentligen vill, bara för att ha ett fordon som godkänns vid förarprovet. Det stämmer inte överens med tankarna om stegvis tillträde, om trafiksäkerhet samt om ett jämställt transportsystem. Den mest sålda motorcykeln de senaste åren är Kawasaki ER 600, vilket är en ypperlig motorcykel för den oerfarna motorcyklisten. Tyvärr måste nya körkortstagare dock välja motorcyklar som har mer än 700 kubik, vilket gör att Kawasakin och andra lämpliga 600-kubikare faller för Transportstyrelsens kubikgräns för provfordon.

Därför hoppas SMC att gällande föreskrifter ändras omgående då det gäller provfordon för behörighet A, det vill säga att kubikgränsen minst 700 kubik ändras till minst 600 kubik.

SMC anser också att de kommande föreskrifterna bör stämma överens med 3 kap, § 10 körkortsförordningen och innehållet i EG-direktiv 2006/126/EG, bilaga II, B 5.2:

Kategori A 1: Motorcykel utan sidvagn, med en slagvolym av minst 120 kubik och en maxhastighet av minst 90 km/h,

Kategori A 2: Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 400 kubik och en motoreffekt av minst 25 kW.

Kategori A: Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 600 kubik och en motoreffekt av minst 40 kW.

Trehjuliga motorcyklar

SMC anser att möjligheten att få framföra trehjulig motorcykel med B-behörighet bör behållas, vilket föreslås i Körkortslagen, kap 2, § 1. SMC konstaterar samtidigt att innehållet i kapitel 4.6 Trehjuliga motorcyklar, inte stämmer överens med förslag till Körkortslag, kap 2, § 1.

Idag får man köra trehjulig motorcykel med B-behörighet i Sverige. Direktivet säger att denna möjlighet ska ges varje medlemsstat även i fortsättningen. Trehjuliga motorcyklar är inte särskilt vanliga. De som kör trehjuling, trike, är en udda grupp som består av passionerade fordonsbyggare, personer med någon form av handikapp, personer med dåligt balanssinne, personer som inte känner sig tillräckligt säkra att framföra tvåhjulig motorcykel, kortväxta som inte når ner på en tvåhjuling samt en del äldre förare. Det är en minoritet som inte syns i olycksstatistiken. Vägverkets djupstudier har en dödsolycka med trehjulig motorcykel under perioden 2000-2008. Det saknas uppgift för hur många trehjuliga motorcyklar som är registrerade i Sverige.

En trehjulig motorcykel har fler likheter med bil än med motorcykel. Man sitter dock utan kaross och håller i ett styre, vilket är likheten med motorcykel. Därför anser SMC att B-



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

behörighet bör ge möjlighet att framföra trehjuling motorcykel, oavsett effekt, från 18 år. Det finns ju ingen liknande effektbegränsning för framförande av bil.

Författningsförslag Lagen om vägtrafikdefinitioner

SMC har inget att invända mot att begreppen lätt fyrhjuling, motordriven trehjuling och fyrhjuling ska införas i laget om vätrafikdefinitioner, § 2.

Fyrhjulingar

SMC konstaterar att utredaren inte har några förslag för att öka säkerheten genom utbildning för förare av fyrhjuliga motorcyklar. SMC anser att olyckstrenden visar att här kan det finnas ett behov, till skillnad från trehjuliga motorcyklar.

Frivilliga krav på medicinska och/eller synkontroller samt läkares anmälningssplikt

SMC har tidigare svarat på det tredje körkortsdirektivet. Nu som då framhåller SMC vikten av medicinska och/eller synkontroller av äldre förare. Utredningen säger att ökande ålder inte medför en ökad trafikolycksrisk. SMC är inte helt övertygade då det gäller uppmärksamhet mot förare av tvåhjuliga motorfordon.

Vägverkets djupstudier visar att varannan motorcyklist som omkommer i trafiken gör det i kollision med ett annat fordon, vanligtvis bil. Många gånger säger bilföraren att han/hon aldrig såg motorcyklisten. Det visar ett stort behov av insatser i form av synundersökningar, uppmärksamhetskampanjer och informationsinsatser i grundutbildningen. Det sker i resten av Europa och även andra delar av världen, dock inte i Sverige.

Systemet med anmälningssplikt för läkare fungerar inte idag. SMC är skeptiska till om det kommer att fungera i framtiden, oavsett hur lagtexten formuleras. Läkare vill helt enkelt inte agera poliser. Vägverkets förslag om trafikmedicinskt centrum har SMC ingen åsikt om.

Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt

SMC tycker att det är mycket bra att allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt försvinner som grund för återkallelse av körkort. Detta har ju ingenting med trafiksäkerhet eller förmåga att framföra en motorcykel att göra.

Behörighet efter återkallelse

Det är rimligt att spärrtid som överstiger tolv månader ska medföra krav på ett nytt förarprov anser SMC. SMC har i MC-Visionen föreslagit kurser för vissa trafikförseelser, till exempel upprepade trafikbrott och ser därför positivt på diskussioner i den riktningen.

Överklagande

SMC anser att alla beslut som går den enskilde emot ska kunna överklagas till en opartisk domstol i ett rättssamhälle. Så är tyvärr inte fallet inom många av Vägverkets och Transportstyrelsens verksamheter idag, något SMC påtalar i varje remissvar. Alla beslut ska som ett led i detta inte prövas slutligt av Transportstyrelsen eller Vägverket, utan av en förvaltningsdomstol. Hanteringen ska ske enligt Förvaltningslagen. SMC anser därför



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

att utredningen bör se över möjligheterna att överklaga fler beslut till förvaltningsdomstol än vad som föreslås.

Alkolåsutredningen

SMC har tidigare svarat på Alkolåsutredningen. SMC är positiv till att förslaget om körkortsinnehav villkorat av alkolås istället för interimistisk eller slutlig återkallelse av körkortet. Tidigare har inte A-behörighet omfattats av försöket.

Kompetens- och ålderskrav vid förvärvsmässiga godstransporter

Samtidigt som utredningen föreslår höjda åldrar och fler prov för motorcykelelever, föreslås en sänkning från 21 år till 18 år för den som kör både gods- och persontransporter och genomgår grundutbildning i gymnasieskola. En 18-åring kan därmed köra en buss fullastad med passagerare men inte välja motorcykel förrän han/hon är 24 år. SMC har inget emot att ungdomar kan få yrkeskompetensbevis från 18 år. Däremot tycker SMC att detta är ännu ett bevis på orimligheten i förhållande till behörighet A.

Kapitel 14.3 Konsekvenser för den enskilde motorcyklisten

Utredningen nämner inte effekter i form av ökad trafiksäkerhet för motorcyklister, trots höjd ålder för direkt inträde från 21 till 24 år och ytterligare ett prov för den som har behörighet A2.

Utredningen nämner inte heller några konsekvenser för den enskilde i form av ökade kostnader, hyra av motorcykel, krav på resor till och från körprov för samtliga som har behörighet A2. Det handlar om ett antal tusenlappar enbart för att genomföra ett prov.

Transportstyrelsen måste ta fram föreskrifter för det nya provet och antalet elever som ska genomföra förarprov under den korta MC-säsongen kommer att öka. Avgiften är idag 1 500 alternativt 1 950 kronor, beroende på tidpunkt för provet. Idag får eleven med automatik behörighet A efter två år, efter 2013 innebär utredningens förslag ytterligare ett prov. Självklart kommer allt detta att innebära ökade kostnader, både för samhället men främst för den enskilde.

Övrigt

På två platser i boken står vår organisation nämnd med fel namn. Ni ombeds därför ändra detta i förslaget till Körkortsförordning, 7 kap, 8 §. Vi heter numera Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister!

SMC står gärna till förfogande i alla diskussioner om de kommande körkortsreglerna för motorcykel i Sverige.

För SMC

Maria Nordqvist

Tel: 0243-669 79

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