

Remissvar förslag om nya föreskrifter om förarprov, behörighet A och A1

Sveriges MotorCyklister, SMC, anser att förslag till nya föreskrifter i stort sett är bra. Flera synpunkter SMC framfört tidigare har infogats i texten. Precis som Vägverket arbetar SMC enligt GDE-modellen i vår fortbildning med stegvis inläring och betoning på attityd, riskmedvetenhet och självvärdering. SMC anser dock att kraven på provfordon bör ändras i enlighet med gällande och kommande EG-direktiv.

I kapitel 2 har problemet med motorcyklisternas synbarhet lyfts fram. Det är viktigt att det finns med som en del av både kunskaps- och körprov. Motorcyklisternas synbarhetsproblematik bör finnas med i **alla** andra körkortsbehörigheter eftersom nästan 50 % av alla dödsolyckor årligen sker i kollision med andra trafikanter, främst bilar. Det är positivt att åtgärder vid olycka finns med i kunskapsprovet.

Kapitel 3 handlar om bedömning av kunskapsprov. SMC vill framföra att det är önskvärt med obligatorisk lärarledd teoretisk utbildning i någon form under körkortsutbildning för motorcykel. Det är också viktigt att teoriundervisning och prov är kopplat till körning och körprov. Idag gör majoriteten av körkortseleverna kunskapsprov långt innan körprovet. Få deltar i teoriundervisning vid trafikskola eller hos annan kursanordnare. Hela körkortsutbildningen bör vara sammanhållen.

I kapitel 4 som beskriver körprovet vill SMC framföra att det är viktigt att en elev verkligen får genomföra körning i trafik under minst 25 minuter. Det är viktigt att inte marginella fel under manöverprovet leder till ett underkännande. Därför är § 4 bra som beskriver att fel under manöverprov ska iakttas särskilt under körning i trafik. Självklart ska elever som kör så att de är en fara för sig själva eller andra underkännas.

Det är bra att Vägverket lyft in delen om körställning. SMC har inget att säga om manöverprovet i övrigt som vi ser som tämligen realistiska övningar.

Då det gäller krav på fordon vill SMC än en gång framföra att Sverige har betydligt högre krav för både A1 begränsad och A jämfört med gällande EG-direktiv se nedan. Även jämfört med det kommande EG-direktivet har Sverige högre krav vilket inte framgår av Vägverkets konsekvensutredning. SMC har under ett antal år påpekat detta för Vägverket och efterlyst ändrade krav på provfordon.

SMC har inga invändningar mot de svenska kraven på provfordon för A1. Däremot är de svenska kraven för behörighet A begränsad krångliga. Det finns få motorcyklar i den aktuella klassen. För behörighet A anser SMC att Vägverket bör anpassa de nya föreskrifterna utifrån vad kommande EG-direktiv kräver, nämligen 600 kubik och minst 35 kW. Vägverkets krav på provfordon för behörighet A gör att många som tar körkort köper



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

en större motorcykel än man egentligen vill, enbart för att tillgodose kravet på provfordon vid förarprovet. Det är ett regelverk som inte gagnar trafiksäkerheten. Det finns dessutom mängder av 600-kubikare som är utmärkta nybörjarfordon. De är klassade som tunga motorcyklar och den storlek som säljer bäst i Sverige sedan några år.

Många mc-modeller är höga och skapar problem för korta elever, både vid trafikskolor och i samband med förarprovet. Medelåldern på dem som tar körkort A och A begränsad är drygt 30 år. En allt större andel är kvinnor som är genomsnittligt kortare än män. Det är endast kvinnor som kontaktar SMC utifrån detta problem som gör att man stängs ute från körkortsutbildningen. SMC anser att Vägverket bör förändra sina krav utifrån regeringens uppdrag Vägverket i regleringsbrevet: *"Ett jämställt vägtransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov"*.

A1

Sverige: Motors slagvolym får inte understiga 120 kubik och motors effekt får inte överstiga 11 kW.

Gällande EG-direktiv: motorcykel utan sidvagn på minst 75 kubik.

Kommande EG-direktiv: motorcykel utan sidvagn med en slagvolym av minst 120 kubik och en maximihastighet av minst 90 km/h.

A begränsad

Sverige: motors slagvolym får inte understiga 375 kubik, motors effekt får inte överstiga 25 kW och förhållandet vikt/effekt får inte överstiga 0,16 kW/kg.

Gällande direktiv: motorcykel utan sidvagn med en slagvolym som överstiger 120 kubik och en maximihastighet på minst 100 km/h.

Kommande EG-direktiv: Motorcykel utan sidvagn med en cylindervolym av minst 400 kubik och en motoreffekt av minst 25 kW.

A

Sverige: motors slagvolym får inte understiga 700 kubik och motors effekt får inte understiga 35 kW.

Gällande direktiv: motorcykel utan sidvagn med en motoreffekt på minst 35 kW.

Kommande direktiv: motorcykel utan sidvagn med en cylindervolym av minst 600 kubik och en motoreffekt av minst 40 kW.

Bifogar en jämförelse med kraven på provfordon i Finland, Danmark och Norge som visar att Sverige är ensamma om kubikkravet på 700 kubik för behörighet A.

SMC har inga kommentarer rörande kapitel 5 och 6.

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