

## **Remiss till kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen.**

Sveriges MotorCyklister (SMC) har tagit del av EU Kommissionens förslag till ett nytt körkortsdirektiv om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen. SMC konstaterar besviket att inga ändringar har tillförts gällande delen som berör körkort för motorcyklar och mopeder trots många inspel under åren från SMC och andra nationella motorcyklistförbund. SMC ställer sig dock positivt till förslaget om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen. Med den kontinuerligt ökade rörligheten inom EU är det givetvis även viktigt att skapa bättre möjligheter att gemensamt kunna beivra trafikförseelser, oavsett var de sker och oavsett nationaliteten hos den som gör sig skyldig till förseelserna.

### **Kommentarer till förslaget till reviderat körkortsdirektiv**

#### *Fysiska och digitala körkort.*

SMC välkomnar införandet av digitala körkort. Vår uppfattning är att digitala körkort bl.a. kan bidra till minskad administration för såväl berörda myndigheter som för körkortsinnehavarna, underlätta hanteringen vid kontroller och trafikförseelser samt att rent praktiskt ge fördelar i vardagen för körkortsinnehavarna. SMC hoppas att den minskade administrativa bördan för myndigheten frigör resurser för andra åtgärder för ökad trafiksäkerhet och bättre infrastruktur.

I den mån det kommer att förekomma fysiska körkort parallellt med digitala körkort är det givetvis, som kommissionen påpekar, av stor betydelse att informationen i de bägge formerna av körkort är identisk för en och samma körkortsinnehavare. Det är dock viktigt att möjligheten att utfärda fysiska körkort finns kvar, t.ex. för personer som av olika anledningar inte är vana vid eller bekväma med digitala lösningar.

SMC vill dock påpeka att införandet i sig inte tillför något konkret förslag för att höja trafiksäkerheten och inte heller någon åtgärd för självklara insatser mot farliga beteenden i trafiken.

#### *Körkortets giltighetstid*

Enligt artikel 10, punkt 2, ska körkort med behörighet AM, A1, A2, A, B, B1 and BE ha en giltighetstid om 15 år, vilket vi anser vara en rimlig tidsrymd och en förbättring jämfört med nu gällande 10 år (i Sverige). Däremot är vi tveksamma till en så pass kort giltighetstid som 5 år för övriga behörigheter. Förnyelse av körkort innebär en administrativ börda för såväl körkortsinnehavare som för den myndighet som utfärdar körkortet, varför en minsta giltighetstid bör vara 10 år.

Förslaget om att begränsa körkortets giltighetstid till 5 år för personer som uppnått en ålder av 70 år anser vi bör tas bort. Med de grundläggande förutsättningar som gäller för att kunna inneha ett körkort, i kombination med de generella krav som ställs på föraren av ett fordon, bör den begränsade giltighetstiden för äldre personer betraktas som överflödig. Föraren av ett fordon bör, oavsett ålder, ta ansvaret för att fordonet framförs trafiksäkert enligt gällande regler och speciellt beakta inverkan av t.ex. hälsa, trötthet, medicinering liksom givetvis inverkan av alkohol och droger. Möjligheten att vid händelse av kris göra det möjligt att förlänga giltighetstiden med

upp till sex månader för körkort som annars blir ogiltiga betraktar vi som bra ur beredskapssynpunkt.

### *Stegvis körkortsbehörighet*

Det finns inga studier som bevisar att en stegvis körkortsbehörighet till A-körkortet har tillfört en ökad och positiv effekt på trafiksäkerheten. De flesta väntar till de fyller 24 år innan de tar A-körkort och missar därmed erfarenheten att köra en motorcykel med lägre effekt. Dessutom används liknande motorcykel vid uppkörning till A2-körkortet som till A-körkortet fast med en begränsad effekt, alltså i princip samma fordon. Att upprepa samma prov vid flera tillfällen har ingen bevisad effekt på trafiksäkerheten. Fokus bör i stället ligga på utbildning och riskmedvetenhet för att få en självutvärderande förare som strategiskt anpassar sin körning efter trafiken och infrastrukturen.

### *Variation i implementering av föregående EU-körkortsdirektiv strider mot harmonisering.*

Flera medlemsländer ger möjlighet att lägga till en nationell kod på körkortet som tillåter innehavaren att köra en liten motorcykel (<125cc eller elektrisk motsvarighet) med ett B-körkort och vissa ytterligare krav (ålder, erfarenhet, utbildning) i det egna landet. Enligt vår uppfattning krävs harmonisering och möjligheten att köra små motorcyklar med ett B-körkort och ytterligare krav över gränserna för att tillhandahålla alternativ transport där andra transportsätt som kollektivtrafik eller aktiv rörlighet inte är lämpliga eller tillgängliga. SMC anser att ett sådant system delvis bör vara bindande för alla medlemsstater för att befästa EU:s fundamentala grund, nämligen den fria rörligheten. Flera EU-medborgare har erfarenheter från hemlandet att arbetspendla med en lättare scooter och därmed bidra till ett ökat hållbart resande. Att inte kunna köra ett A1-fordon på B-körkort i Sverige är ett hinder för medborgare i andra EU-länder som annars kunde överväga att flytta till Sverige och bidra till den nya gröna industrin i norra delen av landet.

Utifrån erfarenheter från Vision Electric konstaterar SMC att det finns en stor andel personer som är beredda att köra ett elektriskt motorcykelfordon som bättre passar deras behov vad gäller till exempel arbetspendling eller andra aktiviteter. A1-fordon är den delen av MC-tillverkningen som utvecklas snabbast. De är koldioxidneutrala fordon som är tillgängliga för fler än vad elektriska bilar är. Här finns ett gyllene tillfälle som EU och medlemsländerna inte bör missa för ett hållbart resande, bättre luftkvalitet och mindre buller i våra städer!

### *Avsaknad av uppdatering vikt/effekt*

SMC noterar att ingen ändring har gjorts av villkoren för krav på fordon vid uppkörning gällande förhållandet mellan nettoeffekten och tjänstevikt för motorcyklar som drivs av en elektrisk motor. Det nuvarande förhållandet omöjliggör att köra upp med en elektrisk motorcykel. Detta eftersom tjänstevikten för ett elektriskt fordon beräknas utan batteriet och därmed uppfylls inte de gällande kraven för förhållandet mellan nettoeffekten och tjänstevikt för fordonet vid uppkörningen.

Vi ser en ökad medvetenhet om miljöfrågor, inklusive klimatförändringar och luftföroreningar, vilket har fått många människor att leta efter renare alternativ till förbränningsfordon. Inte minst konstaterar SMC dock att EU har lagt fram den mest

omfattande satsningen någonsin för att skynda på klimatomställningen och bidra till att minska EU:s utsläpp, nämligen EU Fit 55. Det är beklagligt att EU:s förslag till ett nytt körkortsdirektiv inte ens har reviderat en del som berör just elektrifiering av fordonsflottan gällande motorcyklar och mopeder.

### *Otillräckliga färdigheter och kunskaper*

Aktuella regler om förarutbildning och förarprov är avgörande för att förhindra dödsolyckor och allvarliga skador i trafiken. Kunskapskraven för att få ett körkort har inte reviderats i linje med den tekniska utveckling som fordonen har haft. Avancerade förarassistanssystem fasas in i snabb takt på vägen mot självkörande fordon.

Assistanssystemen har begränsningar som det är viktigt att föraren är medveten om. Förarrollen kommer att kräva mer kompetens för att övervaka fordonets system i framtiden i och med den tekniska utvecklingen.

Kandidaterna måste ha kunskap om hur tekniken fungerar, hur man upptäcker att den inte fungerar och vilka åtgärder som måste vidtas om systemet inte fungerar.

### **Kommentarer till förslaget till direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt**

SMC anser att förslaget syfte och omfattning är bra. Idén om att i enlighet med artikel 5 skapa ett gemensamt certifikat/protokoll för notifiering av trafikförseelser bör bidra till ökad harmonisering av vad som betraktas som trafikförseelser inom medlemsstaterna. SMC betraktar denna utgångspunkt som en förutsättning för att artikel 6, punkt 4, ska kunna tillämpas i praktiken. Det vill säga, den medlemsstat som har utfärdat ett körkort, ska lita på den information som erhålls från en annan medlemsstat i vilken en körkortsinnehavare från den första medlemsstaten har gjort sig skyldig till trafikförseelse.

Sammantaget anser vi att det är positivt att öka samordningen inom EU i syfte att göra det svårare för EU-medborgare att ostraffat göra sig skyldiga till trafikförseelser utomlands. Ett farligt beteende i trafiken är en risk för en själv och andra trafikanter oavsett landsgränser.

SMC står alltid till förfogande för att bidra med ökad kunskap om trafiksäkerhet ur motorcyklistens perspektiv och vi anser att innehav av körkort är en bidragande faktor till nollvisionen.

För Sveriges Motorcyklister

Jesper Christensen  
Generalsekreterare  
Tel: 070-557 75 00  
E-post: [jesper.christensen@svmc.se](mailto:jesper.christensen@svmc.se)

Dominique Faymonville  
Politisk sekreterare  
Tel: 073-669 69 94  
E-post: [dominique.faymonville@svmc.se](mailto:dominique.faymonville@svmc.se)