

Till  
Catharina Elmsäter-Swärd,  
Berörda handläggare vid Näringsdepartementet och  
Transportstyrelsen

## **Stoppa och ändra tilläggsförslagen till det tredje körkortsdirektivet!**

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, representerar svenska motorcyklister som kör på landsväg. SMC arbetar med alla frågor som rör motorcyklism. Det viktigaste området är trafiksäkerhet.

SMC har varit en aktiv aktör i arbetet med att utforma en strategi för ökad säkerhet för motorcykel och moped. SMC är engagerade i alla aktuella frågor och besvarar remisser från Näringsdepartementet, Transportstyrelsen och Trafikverket som har effekt för svenska motorcyklister. Vi har under många år försökt påverka körkortsutbildning, innehåll i körprov, krav på provfordon utan att nå särskilt långt. SMC deltog i utformningen av den riskutbildningen för A. SMC har fått i uppdrag att bjuda in alla aktörer under hösten för att förutsättningslöst diskutera MC-utbildningen i Sverige.

Av en ren slump fick SMC för någon vecka sedan kännedom om att ett förslag tagits fram av EU-kommissionen och en expertgrupp rörande det tredje körkortsdirektivet. Förslaget bifogas. Mest uppseendeväckande är att ytterligare krav för provfordon föreslås redan innan direktivet träder i kraft januari 2013. Inget medlemsland har utvärderat införandet ännu. Ingen har undersökt konsekvenserna för svenska och europeiska motorcyklister och trafikskolor. Ingen har sett på den ökande andelen dödade motorcyklister utan körkort. Ingen har sett till jämställdhetsperspektivet. Förslaget saknar verklighetsförankring. Den process som föregått förslaget har varit allt annat än demokratisk. Varken MC-organisationer eller trafikskolor har känt till det pågående arbetet inom kommissionen. Framför allt invänder dock SMC mot att ytterligare regler i en redan krånglig körkortsstege inte kommer att rädda liv.

### **SMC:s syn på saken**

SMC instämmer med kommissionen att det krävs en uppdatering av direktivet för att införliva elektriska fordon inom A1, A2 och A. Det är nödvändigt att införa en artikel som godkänner en 5 kubiks tolerans i provfordon. Däremot anser SMC att nya krav på vikt och effekt för vilken motorcykel som ska användas vid körprov för A2 och A inte gör provfordonen mer representativa. Det befäster och förstärker skillnader mellan könen, minskar urvalet för kortväxta människor, minskar trafikskolornas möjlighet att erbjuda MC-utbildning då nya krav ställs på minimi- och maxeffekt liksom vikt. Det bidrar till att ännu fler struntar i att ta MC-körkort överhuvudtaget.

Kommissionen har en felaktig bild av vad som är en representativ motorcykel i EU:s olika medlemsländer, inklusive Sverige. SMC har undersökt den svenska MC-marknaden för motorcyklar i kategori A och konstaterat att ett stort antal motorcyklar inte uppfyller de föreslagna 50 kW-kravet. Det är custommotorcyklar som står för hela 27 % av MC-beståndet i Sverige och därmed är den absolut vanligaste MC-typen i vårt land. Här har kommissionen och expertgruppen konstruerat en minimeffekt utan att se på konsekvenserna. Motorcyklar av custommodell är vanliga bland dem som är kortväxta. I samband med att man inleder sin körkortsutbildning köper man en motorcykel som kan användas dels under privat övningskörning, dels vid körprovet. Självklart vill alla MC-förare, särskilt nybörjare, ha en motorcykel som gör att man både når till marken och fram



### **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

till styret. Sverige har infört obligatorisk riskutbildningen där syftet är att skapa säkra MC-förare som har insikt om risker och riskfyllda beteenden i samband med MC-körning. Frågan om vikt-effekt har därmed i stort sett spelat ut sin roll och blir enbart ett hinder, främst för kortväxta MC-förare.

SMC har gått igenom samtliga MC-tillverkares sortiment 2012 och funnit följande motorcyklar över 595 kubik men under 50 kW. Till detta kommer alla motorcyklar som finns på begagnatmarknaden. Eftersom custom-motorcyklar är den vanligaste MC-typen i Sverige, dominerar dessa självklart utbudet av motorcyklar till salu;

Honda	2 modeller
Suzuki	3 modeller
Kawasaki	3 modeller
Hyosung	1 modell
Yamaha	1 modell
Motoguzzi	4 modeller
Triumph	4 modeller
Harley Davidson	7 modeller (25 % av hela sortimentet)

Då det gäller kommissionens förslag till minimivikt om 180 kilo för en A-motorcykel ser inte SMC någon anledning att införa detta. Sverige hade tidigare en minimigräns på 200 kilo vilket försvårade körproven för kvinnor. Kravet slopades för ett antal år sedan. SMC förutsätter att Sveriges regering och svenska myndigheter arbetar för jämställdhet mellan könen, också då det gäller möjligheten att genomföra en körkortsutbildning och körprov på motorcykel. Att införa en minimivikt på det fordon som får användas ökar inte jämställdheten. Eftersom de nya körkortsreglerna som införs 2013 kräver ett nytt körprov för att få behörighet A är det oerhört viktigt vilka krav som ställs på provfordon för A-behörigheten. Att trafikskolor redan investerat i motorcyklar som inte väger 180 kilo kommer inte att gagna någon, varken elever, utbud av körkortsutbildning eller trafikskolor.

Förslaget innebär också att trafikskolor runt om i Europa inte kan använda samma motorcykel i utbildning och körprov eftersom nya krav ställs på både minimi- och maxeffekt. Det får stora konsekvenser i form av ökade kostnader, att MC-utbildning läggs ner, att provfordon inte kan erbjudas och att fler väljer att ställa sig utanför körkortssystemet för motorcykel.

### **SMC föreslår att dessa krav ersätter kommissionens förslag i bilagan för provfordon för A2 och A: Kategori A2**

Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 400 kubikcentimeter och en motoreffekt av minst 25 kW (motsvarar dagens krav).  
Om motorcykeln drivs av en elmotor, ska förhållandet mellan vikt och effekt vara minst 0,15 kW/Kg.

### **Kategori A**

Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 600 kubikcentimeter och en motoreffekt av minst 40 kW.  
Om motorcykeln drivs av en elmotor, ska förhållandet mellan vikt och effekt i fordonet vara minst 0,25 kW/kg.

SMC vädjar till infrastrukturministern, tjänstemän vid Näringsdepartementet och Transportstyrelsen att stoppa och ändra förslaget!  
Inga liv kommer att räddas genom att införa krav på en motorcykel och kräva en högre effekt på provfordon. Det är inte otroligt att trafikskolor som redan investerat i nya fordon, baserat på de lagar och föreskrifter som antagits i Sverige och



### **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

träder i kraft januari 2013, lägger ner MC-utbildning då alternativet är att investera i nya motorcyklar igen. Förslaget bidrar till ytterligare försämring av jämställdheten i transportsystemet där kvinnor under en lång rad år underkänts i betydligt högre grad än män vid körprov. Till sist bidrar detta till att fler ställer sig utanför körkortssystemet och att fler förare utan körkort dödas i trafiken.

SMC står givetvis till tjänst i alla sammanhang som rör motorcykelfrågor.

För SMC

Maria Nordqvist  
Tel: 0243-669 79  
E-post: [maria.nordqvist@svmc.se](mailto: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](mailto:smc@svmc.se), web: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)