

Remissvar Ju2014/2508/KO- Förslag till förordning om personlig skyddsutrustning

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av EU-kommissionens förslag till förordning om personlig skyddsutrustning. SMC är medlem i tre europeiska MC-organisationer i Europa, ingen har varit med i något samråd i denna fråga varför vi är tacksamma för remissen från departementet.

Som representant för användare och konsumenter är personlig skyddsutrustning en synnerligen viktig del av motorcyklisternas vardag. Även om det inte finns något lagstadgat krav att använda annat än godkänd hjälm, visar undersökningar som SMC genomfört att nästan alla motorcyklister **alltid** använder heltäckande personlig skyddsutrustning. Användning av rygg- och/eller bröstskydd ökar också. MC-förare är väl medvetna om sin säkerhet och vill givetvis öka den bland annat genom personlig skyddsutrustning av god kvalitet vilket motorcyklister lägger stora summor på.

Direktiv eller förordning?

Kommissionen föreslår en förordning där kommissionen har befogenhet att anta delegerade akter. SMC representerar brukarna. Vår erfarenhet är att brukarna har mycket lite inflytande i dessa sammanhang.

SMC förordar därför att det reviderade förslaget även i framtiden blir ett direktiv där de nationella myndigheterna får bestämma tillvägagångssättet för genomförandet vilket kan ge brukarna en möjlighet till påverkan.

Användning

För svenska och europeiska motorcyklister är artikel 6 den absolut viktigaste delen i förslaget. Den handlar om att varje medlemsstat får fastställa krav om användning av personlig skyddsutrustning. Motorcyklister använder skyddsutrustning, trots att det inte är ett lagstadgat krav, även om det bara handlar om en MC-tur på några kilometer. Det finns därför ingen orsak att ändra detta förhållande. Europa är en världsdel med varierande klimat. Att ställa krav på användning av samma typ av utrustning i norra Sverige och på Sicilien är varken lämpligt eller genomförbart. Att användningen är så hög i Norden kan bero på att utrustningen är bäst lämpad för vårt klimat.

SMC förutsätter att Sverige under förhandlingarna poängterar vikten av att användningen av skyddsutrustning ska lämnas till medlemsstaterna.

Kostnader

Kostnaderna för personlig skyddsutrustning är av stor betydelse. Ett MC-ställ i skinn kan kosta mellan 5 000 – 20 000 kronor. Skyddsutrustning åldras och brukarna växer varför utrustningen byts ut med viss regelbundenhet. SMC och återförsäljare poängterar vikten av en välsittande skyddsutrustning i alla sammanhang och kontrollerar till och med all personlig skyddsutrustning innan MC-förarna får delta i vår fortbildningsverksamhet.

När SMC fick den aktuella remissen kontaktade vi de som arbetar med standardisering i Sverige. Då framkom att arbete pågår inom CEN som innebär att krav som idag endast ställs för yrkesmässig motorcykelåkning kommer att ställas på all personlig skyddsutrustning för motorcyklister. Detta kommer att betyda ökade priser genom krav på fler tester.

SMC förutsätter att Sverige under förhandlingarna poängterar vikten av att kraftiga prisökningar undviks under denna beslutsprocess och inom CEN-arbetet, genom rimliga krav på tester och olika nivåer av krav beroende på användningsområde och användare.

SMC förordar att även detta är en anledning till att det reviderade förslaget i framtiden blir ett direktiv. En förordning med tvingande krav där brukarna inte har något inflytande kan innebära kraftigt ökade kostnader för konsumenterna.



Borlänge den 20 maj 2014

Komfort

Att skyddsutrustningen sitter bra och upplevs som bekväm är mycket viktigt. Om stället hänger löst sitter inte de CEN-märkta viktiga skydden kvar där de ska (axlar, armbågar, höfter och knän). Ett ryggskydd får varken vara för stort eller för litet. Att det finns utrustning för både kvinnor och män, för människor i olika storlekar och för olika användningsområden är av stor vikt. Ökade kravställningar och tester kan leda till minskat utbud i fråga om storlekar och passform.

SMC förordar rimliga krav på tester och olika nivåer av krav beroende på användningsområde och användare som ger tillverkarna möjlighet att tillhandahålla ett utbud för alla motorcyklister.

Kvalité

Kvalitén är givetvis viktig när man köper skyddsutrustning till höga kostnader. Som konsument förutsätter man att skydden uppfyller de krav som ställs för att få en CE-märkning vilket inte alltid är fallet. Här skulle SMC gärna se betydligt mer marknadskontroll av MC-utrustning. Idag sker de flesta tester i Sverige genom MC-tidningar och dessa tester motsvarar inte tester som krävs för certifiering.

SMC hoppas att Konsumentverket får medel för att kunna genomföra marknadskontroller av personlig skyddsutrustning för motorcykel. Hittills har en genomförts, avseende ryggskydd.

Sport

Marc Marquez, Dani Pedrosa, Valentino Rossi, Jorge Lorenzo och Cal Crutchlow är dagens toppnamn inom road racing. De har specialutrustade kläder med inbyggd elektronik, till exempel airbags som kostar cirka 40 000 kronor. Det är självklart att personer som utövar en sport på VM/OS-nivå ska ha bästa tänkbara utrustning. Men, dessa krav går inte att ställa på alla som tränar och tävlar inom motorsport. Tänk bara på Gotland Grand National, världens största endurotävling, som genomförs under 31 år på Gotland med tusentals elit- och motionsförare och 15 000 åskådare.

SMC har skapat en egen förening, SMC Sport, som idag står för tio procent av alla svenska road racing-licenser. SMC:s mål är att få bort dem som kör allra snabbast från vägen till motorbanorna. Att ställa orimliga krav på skyddsutrustning för att köra road racing och andra MC-sporter på korpennivå gör att de inte längre har råd att träna och tävla utan återvänder till landsväg. I Sverige finns cirka 12 000 utfärdade licenser av Svemo.

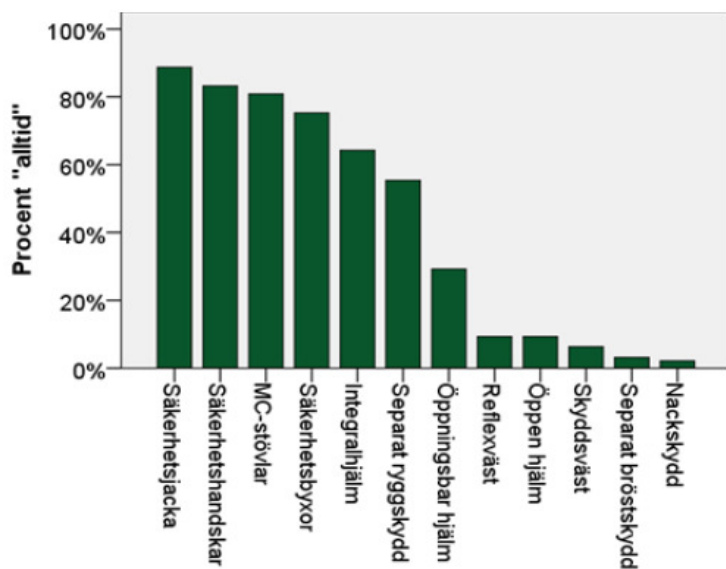
SMC förordar därför att kommande standard tar hänsyn till ungdomar och andra som vill träna och tävla MC-sport.

För Sveriges MotorCyklister

Maria Nordqvist
Tel: 0243-669 79
E-post: maria.nordqvist@svmc.se



Använder alltid skyddsutrustning vid MC-körning



Källa: Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, SMC/NTF 2010.

