

Borlänge den 5 september 2016

Till
Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar Promemoria-några körkortsfrågor N2016/04315/RS

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC har inget att erinra mot förslagen som lämnas av regeringen.

Andra önskemål till Näringsdepartementet gällande körkort

Grunden för trafiksäkerhet är att alla förare av motorfordon har ett körkort och kompetens för det fordon man framför. Vi har en bra utbildning i Sverige men det finns faktorer som skulle kunna förändras och ge ökad säkerhet.

Handledarens behörighetstid

Privat övningskörning är en viktig del av MC-körkortet. De flesta kör privat, många köper en egen motorcykel och handledare söks ständigt. Till skillnad från B-körkort är handledaren inte alltid föräldern. Det handlar om att hitta erfarna MC-förare som dessutom har kunskap om hur ett körprov går till.

SMC har påtalat frågan om handledarens behörighetstid ett antal gånger. SMC har bett om en förändring av tolkningen i kap 4, § 7 angående vem som får bli handledare vid privat övningskörning.

7 § Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och
4. någon gång under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B.

Även om motorcyklister haft en A-behörighet i nästan tio år kan de nekas att bli handledare. Orsaken är att man haft flera A-behörigheter, det är så körkortssystemet för motorcykel är utformat. SMC har utmärkta MC-instruktörer som tjänstgör på våra avancerade kurser och grundkurser men inte får vara handledare för sin make/maka/sambo/partner/kompis. Vi har medlemmar som kör Europa runt på motorcykel men inte får handleda en annan motorcyklist på hemmaplan. SMC kan inte se att trafiksäkerheten försämras av att en motorcyklist som fyllt 24 år, har behörighet för den MC det gäller och har haft flera A-behörigheter i minst fem år inte får handleda en annan motorcyklist.

SMC föreslår därför att Näringsdepartementet och Transportstyrelsen tolkar skrivningen i Körkortslagen kap 4, § 7 så att alla A-behörigheter (A1, A2 och A) räknas samman vid bedömning om behörighetstid.

Manöverprov

En orsak till svårigheter att hitta provtid för att genomföra körprov är kravet på att manöverprovet måste repeteras vid varje körprov för motorcykel (A1, A2 och A). Enligt vad SMC erfar har andra EU-länder slopat krav på att manöverdelen måste repeteras. Ett godkänt manöverprov gäller även för nästkommande A-behörigheter. Kunskaper och färdigheter i låg fart testas ute i trafiken istället.

Att genomföra ett körprov för någon av A-behörigheterna kan ta nästan en hel dag. Eleverna startar på morgonen med manöverprov. När det är dags för lunch har alla genomfört manöverdelen och några har kört i trafik. De som hade otur kör i trafik i slutet av eftermiddagen. Kostnaderna blir därför betydligt högre än enbart provet där Sverige har Europas högsta provavgift (1 650/2 145 kronor). Utöver detta tillkommer hyra av motorcykel som kan uppgå till nästan 3 000 kronor samt inkomstbortfall.



Borlänge den 5 september 2016

En orsak till SMC:s önskemål är skillnaden i godkännande mellan kön. Kvinnor underkänns i större utsträckning i manöverdelen. Kvinnor underkänns i högre grad ju större motorcyklarna blir vilket sannolikt beror på att kvinnor i genomsnitt är kortare än män. Från och med 1 januari 2019 införs nya krav för A som innebär både viktkrav (175 kilo) och högre effekt (50 kW). SMC befarar att möjligheten att få ett godkänt körprov kan minska för kortväxta personer i och med de nya reglerna. Ingen konsekvensutredning gjordes av EU-kommissionen innan beslut fattades.

En elev som blivit godkänd på manöverdelen men inte i körprovsdelen körning i trafik måste också repetera manöverdelen i nästa körprov. Om manöverdelen är godkänd och inte behöver repeteras kunde eleven genomföra ett körprov enbart i trafik vilket tar betydligt mindre tid i anspråk av förarprövarna.

I fjol slopades ett av två manöverprov i låg fart. SMC har inte sett någon utvärdering men vi har bara fått positiva kommentarer från berörda. En bakgrund till förändringen var att flytta fokus från manövrar i låg fart till moment ute i trafiken. De flesta MC-olyckor sker i kurvor, följt av korsningar. En vanlig orsak till att motorcyklister kör av i kurvor eller kommer över i fel körbana är helt enkelt en felaktig körteknik i kombination med fel ingångshastighet. Många har framfört att en stor del av körkortsutbildningen sker i just manövergården och saknar grundläggande körkunskaper.

SMC arrangerar årligen hundratals kurser där vi möter tusentals motorcyklister varje år, många av dem har ytterst begränsade kunskaper i kurvteknik. Om elever som redan har en A-behörighet inte behöver ägna en stor del av utbildningen åt manövrar i låg fart kan man under körkortsutbildningen istället fokusera på körning i trafikmiljöer som innebär störst olycksrisk.

SMC föreslår därför att Näringsdepartementet och berörda myndigheter Trafikverket och Transportstyrelsen ser över möjligheterna att endast genomföra **ett godkänt manöverprov** i manövergård för att få framföra motorcykel A1, A2 och A.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
Tel: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare
Tel: 070-538 39 38

