

Till
Näringsdepartementet
ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se
registrator@enterprise.ministry.se

2011-04-25

Remissvar på genomförandet av det tredje körkortsdirektivet N2009/455/TE

McRF är en branschförening med 27 medlemsföretag som företräder de ledande generalagenterna som levererar motorcyklar, mopeder, utrustning och tillbehör till den svenska marknaden.

Sammanfattning

5.1.2 Traktorkortet

Vi stödjer regeringens förslag att dagens regler ska bibehållas.

5.2.4 Motorcyklar

Kategori A1 – ny omfattning

Vi anser att B-behörigheten ska ge access till samma fordon som behörighet A1.

Stegvis access

Avseende access mellan A1 - A2 och A2 – A är vi positiva till att förarprovet föreslås bestå av endast körprov.

Fyrhjuling på A-behörighet

Förslaget att A-behörigheten inte längre ska ge rätt att framföra fyrhjuling motsätter vi oss.

7 Övningskörning

7.1.1 Ålderskrav

Vi anser att övningskörning på moped ska tillåtas från 14 år och nio månader.

Synpunkter på utredningen

Utredningen och processen kring införandet av tredje körkortsdirektivet lämnar en hel del i övrigt att önska. Direktivet är daterat 20 december 2006 och redan tidigt insåg vi att behörigheten att köra moped och motorcykel kommer att påverkas mycket. Mopeder och motorcyklar är den fordonskategori som påverkas mest av införandet av tredje körkortsdirektivet.

Redan tidigt försökte vi få insyn i utredningens arbete. Detta av flera skäl; vi ville hålla oss informerade om vad som kan väntas i framtiden och även, inte minst viktigt, dela med oss av den kompetens och erfarenhet som finns inom McRF. Vi framförde muntligt våra önskemål och vi skickade ett brev till utredningen, daterat 2007-06-26, där vi framförde våra önskemål. Vi fick dock inget som helst gehör för delaktighet i utredningen. Vid något tillfälle talades det om att skulle ordnas en hearing för att diskutera implementeringen av direktivet. Inte heller detta blev av.

När nu remissen kommer är det en väldigt kort tid att svara. Efter ett mångårigt utredningsarbete utan insyn och delaktighet får vi tre veckor på oss att svara. Tredje körkortsdirektivet påverkar en hel bransch och borde därför ges rymligare tidsramar än som nu är fallet.

5.1.2 Traktorkortet

Dagens regler anser vi är bra då de ger valmöjlighet för den enskilde att välja behörighet utifrån de egna förutsättningarna.

5.2.4 Motorcyklar

Kategori A1 – ny omfattning

Det regelverk som gäller för lätt motorcykel är att den ska vara på högst 11 kW, 14,9 hästkrafter.

Den låga effekten på dessa fordon gör att de inte går särskilt fort. Topp hastigheten ligger på 70 – 80 kilometer per timme. Den relativt låga effekten gör att fordonet kan byggas lätt och smidigt vilket gör det till ett mycket lämpligt fordon i storstäderna och på det mindre vägnätet.

Miljö

Lätt scooter/motorcykel drar lite bensin, från 0,14 liter per mil beroende på storlek, vikt och körsätt.

Den låga förbrukning för dessa fordon ger låga utsläpp vilket är positivt för miljön.

Elmopeder finns redan idag på marknaden och utvecklingen av batteridrivna scootrar och motorcyklar pågår för fullt. Scootrar med hybridteknik finns redan nu på marknaden och utvecklingen går fort, fler fabrikat och modeller kommer inom kort.

En mycket viktig miljöaspekt är att vid köer står inte en tvåhjulning still i samma omfattning som bilar, de rullar vidare på små ytor.

Trängsel

Tvåhjulningar skapar mindre trängsel i trafiksystemet. De är mycket smidiga och tar sig lätt fram i systemet utan att bli stillastående. Fler tvåhjulningar ger färre övriga fordon vilket i sin tur ökar framkomligheten för bilar, bussar och transportfordon.

Parkering

En lätt scooter/motorcykel är enkel att parkera då den kräver litet utrymme, det får plats upp till åtta tvåhjulningar på samma yta som krävs för en bil. I stadskärnorna finns många ytor som kan betecknas som överblivna då de inte passar för bilar, dessa kan enkelt utnyttjas för parkering av tvåhjulningar. Därmed löses problemet med parkeringsproblematiken i de större städerna.

Säkerhet

Enligt vårt förslag har den som börjar köra tvåhjuligt med B-behörighet flerårig erfarenhet och vana att vistas i trafiken. Dagens lätta motorcyklar och scootrar är mycket lättkörda och all uppmärksamhet kan ägnas åt körningen och trafiksituationen, inte till att manövrera fordonet. Alla scootrar är automatväxlade och därmed lika lätta att köra som att cykla, utan att behöva trampa.

Utvecklingen av skyddskläder såsom jackor, byxor och hjälmar har gått framåt på senare år och för den som kör lätt scooter/motorcykel finns ett stort utbud att tillgå.

Fordonen har genomgått stor teknisk utveckling de senaste åren. Stadig ram och bra bromsar är viktiga delar som utvecklats mycket. Dessutom har dessa fordons synbarhet blivit bättre, bland annat genom bra belysning både fram och bak.

Stimulans

För att uppnå de positiva effekterna av att fler börjar köra motorcykel på upp till 125 kubik bör det införas någon form av skrotningspremie. Alla som byter bil mot motorcykel bör få en premie på 3000 kronor.

Sammantaget om lätt motorcykel på B-behörigheten:

Den motoriserade tvåhjulingen har många fördelar på flera olika plan. Dess bidrag till mindre trängsel gör att alla andra fordonsslag såsom bilar, bussar och transportfordon lättare kommer fram och inte står still i köer. Detta i sin tur är mycket positivt för miljön och kommer att bidra till att storstäderna kan uppfylla sina miljömål. Till detta kommer att en stor del av parkeringsproblematiken löses med hjälp av tvåhjulingen.

Vi anser därmed att B-behörigheten ska ge access till samma fordon som behörighet A1.

Stegvis access

Avseende access mellan A1 - A2 och A2 – A är vi positiva till att förarprovet föreslås bestå av endast körprov. Våra skäl till detta ställningstagande är att den med stor vana kan gå direkt till provet vilket därmed inte är någon omfattande process. Den med mindre vana bör träna och utbilda sig på något sätt för att klara provet. Därmed blir den individuella insatsen anpassad efter de egna förutsättningarna vilket vi anser är en fördel.

Fyrhjuling på A-behörighet

Förslaget att A-behörigheten inte längre ska ge rätt att framföra fyrhjuling motsätter vi oss. Den som kör en fyrhjuling är en oskyddad trafikant och likheten med att köra motorcykel är stor. Erfarenhet från att köra både bil och motorcykel är av stort värde vid framförandet av en fyrhjuling. Därför anser vi att båda behörigheterna var för sig ska ge rätt att köra fyrhjuling.

7 Övningskörning

7.1.1 Ålderskrav

För AM-behörigheten gäller obligatorisk utbildning vilket är unikt för fordonsslaget. A och B-behörigheter går att skaffa genom privata studier och övningskörning. Riskutbildning är obligatoriskt. AM-behörigheten är genom krav på obligatorisk utbildning redan särbehandlad ur ett tillgänglighetsperspektiv vilket bör balanseras genom att privat övningskörning görs möjlig för denna behörighet.

När det gäller ålderskravet 18 år för övningskörning på moped motsätter vi oss det kraftfullt.

För B-behörigheten krävs 16 år trots att körkortsåldern är 18 år. För behörigheten A1, motorcykel, föreslås ålderskravet bli 15 år och nio månader. Detta är bra men det är svårt att förstå varför inte AM-behörigheten kan tillåtas övningskörning från minst behörighetsåldern 15 år.

Värdet av mängdträning och tidig vana vid trafikmiljön anges som skäl till att övningsköra för B-behörigheten. Samma värdering bör gälla avseende AM.

Vi föreslår därmed att övningskörning på moped ska tillåtas från 14 år och nio månader.

Vi står naturligtvis till förfogande om något behöver kompletteras.

Enligt uppdrag

Per Johansson
Vd McRF