

vag@transportstyrelsen.se

Enhet behörigheter

Box 267

781 23 Borlänge

STR remissvar: Genomförande av det tredje körkortsdirektivet i Transportstyrelsens föreskrifter (TSV 2012-988)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

STR vill framföra följande synpunkter:

Allmänt:

STR har i många sammanhang, bl a i olika remisser, påtalat att det borde göras en större översyn av förarprovföreskrifterna för de tunga körkortsbehörigheterna respektive för Yrkeskompetensbeviset, så att proven inte innehåller frågor på samma saker. STR har vid flera tillfällen framfört att YKB-provet ska innehålla frågor som har med yrket som buss- och lastbilsförare att göra och körkortsprovet ska innehålla frågor som har med framförandet av fordonet att göra. STR anser att det vore ett lämpligt tillfälle genomföra detta nu och deltar gärna i detta arbete.

Körprovets olika delar

Körprovet för behörighet C1, C, D1 och D innehåller i dag två moment

- Säkerhetskontroll
- Körning i och utanför tätort.

Vid underkännande av elevens säkerhetskontroll får ändå körningsmomentet genomföras och körprovet ger möjlighet att senare komplettera med enbart säkerhetskontrollen. Detta är enligt STR ett mycket bra system vilket bl a ger en kostnadsbesparing för eleven.

Körprovet för behörighet A1, A2, A, BE, C1E och D1E innehåller i dag tre moment:

- Säkerhetskontroll
- Särskilt manöverprov
- Körning i och utanför tätort.

Vid underkännande av elevens säkerhetskontroll får ändå eleven fortsätta med det särskilda manöverprovet. Vid godkännande på de andra momenten omfattas omprovet endast av säkerhetskontrollen – STR tycker att detta är ett bra system. Vid underkännande på det särskilda manöverprovet avbryts hela körprovet och eleven får inte köra i och utanför tätort.

Vid situationer då underkännandet är så allvarligt att det utgör en fara för trafiksäkerheten, ska provet självklart avbrytas helt. Vid tillfällen då eleven bara stöter till en eller flera koner eller på mc "fotar" några gånger, anser STR att provet ska fortsätta med körning i och utanför tätort då eleven de facto betalar för ett helt prov. Eleven får senare komma tillbaka för att göra ett omprov på endast det särskilda manöverprovet förutsatt att körningen i och utanför tätorten blivit godkänd.

Med tanke på de provväntetider som emellanåt finns hos Trafikverket och att med detta system skulle bli kostnadsbesparande för eleven, anser STR att denna möjlighet borde finnas. STR anser att det är ett lämpligt tillfälle nu när nästan samtliga föreskrifter skrivs om.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser

4 Kap.

8 § Förarprovaren får besluta att användningen av eventuella tekniska stödsystem i fordonet ska begränsas, om det behövs för någon del av bedömningen i körprovet.

STR anser att detta är ett gammamodigt sätt att se på produktutveckling. Dagens fordon utvecklas oerhört snabbt och säkerhet och miljö är i fokus. Att ge provaren möjlighet att begränsa användningen av stödsystem gör att myndigheten tillåts bromsa utbildning på, och utveckling av, stödsystem. En parallell är att under 90-talet krävde flertalet trafikinspektörer att trafikskolorna skulle koppla ur ABS-systemen på sina fordon med motivet att man ville kunna göra sin bedömning av elevens prestation. Idag har i princip alla provfordon ABS bromsar.

Om fordonet är utrustat med t ex parkeringsassistent och/eller döda-vinkel-kamera måste eleven ändå vända sig om och agera som om dessa hjälpmedel inte fanns.

Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov A1, A2 och A 13 § punkt 2.

13 § Motorcykeln ska ha

1. en cylindervolym av minst 395 cm³,
2. en nettoeffekt av minst 25 kW och högst 35 kW,

STR anser att kravet på motorcykel för behörighet A2 i punkt 2 endast ska vara en nettoeffekt av minst 25 kW och inget krav på högsta effekt. Anledningen till detta är följande:

Enligt Körkortslagen (ny skrivning enligt SFS 2011:1580) 4 kap 2 § punkt 4 a, får en elev börja övningsköra för behörighet A2 när han/hon är fyllda 17 år och 6 månader. Normalt ska övningskörning ske med det fordonslag som kräver den behörighet som övningskörningen avser.

Enligt Körkortslagen 4 kap 3 § får en person övningsköra på motorcykel som kräver behörighet A i trafikskola, när han/hon är fyllda 17 år och 6 månader. Detta under förutsättning att trafikläraren följer med på mc:n eller i en sidovagn.

Enligt Rådets Direktiv 2006/126/EG bilaga II, B Körprov, Fordonet och dess utrustning punkt 5.2, ställs bl a följande krav på en provmotorcykel för Kategori A2: motoreffekt minst 25 kW. Det finns alltså inget krav på högsta nettoeffekt på provfordonet.

I princip alla elever som vänder sig till en trafikskola vill utbilda sig på samma typ av motorcykel som de senare ska göra körprovet på. Det är därför viktigt att kravet på provmotorcykel och utbildningsmotorcykel är desamma.

Om kravet på högsta tillåtna effekt tas bort kan en mindre trafikskola utbilda på både klass A2 och A på samma typ av motorcykel. Det finns mindre trafikskolor ute på landsbygden eller i mindre samhällen som endast har ett fåtal elever som tar mc-körkort. Att kunna utbilda på körkortsklass A2 och A på samma motorcykel, gör att utbudet på utbildare kan komma att öka. Att behöva ha två motorcyklar istället för en medger en lägre investering för en trafikskola på cirka 100 000 kronor, vilket självklart kommer eleven tillgodo med lägre debitering per lektion.

Vi saknar ett resonemang i Konsekvensanalysen till förslaget kring att Körkortslagen och de föreslagna föreskrifterna inte är i analogi med varandra. Vi menar att om flera remissinstanser uppmärksammas på problemet, skulle troligen flera dela STR:s uppfattning i frågan.

STR vill i sammanhanget gärna påtala att bara genom att se på en motorcykel kan man inte avgöra om det krävs ett A2- eller ett A-körkort. Det kan mycket väl vara så att de är exakt lika stora och har samma tjänstevikt - skillnaden märks bara när man ger gaspådrag.

Riksdagen har i körkortslagen medgivit övningskörning för klass A2 på en motorcykel som egentligen kräver behörighet A, rimligen med motivet att detta ökar tillgängligheten på trafikskolor som vill utbilda på denna körkortsklass och i förlängningen göra det billigare för eleven. Mot bakgrund av riksdagens beslut avseende 4 kap 3 §, ifrågasätter STR om det är riksdagens uppfattning elev inte ska få göra ett körprov med denna typ av motorcykel.

Landskrona den 23 april 2012

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Michael Axelsson
Vice förbundsordförande