

Transportstyrelsen
vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Förslag till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter om förarprov (TSF 2020-101)

Förslag till ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser, och Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:15) om förarprov, behörighet A1, A2 och A.

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

Sammanfattning

STR har tagit del av de förslag till de föreskriftsförändringar som Transportstyrelsen önskar göra och är grundläggande positiv till förslagen.

STR:s kommentarer

TSFS 2012:41

STR är positiva till förslaget att den som har B körkort utan automatvillkor ska kunna använda automatväxlat fordon vid körprov för BE, C1, C1E, D1 och D1E utan att få sitt körkort begränsat till att endast köra automatväxlade fordon. STR anser att en harmonisering till körprov för C, CE, D och DE är bra och att det bör införas skyndsamt.

STR bifaller även förslaget med att körprov för utökad behörighet B (B96) kan genomföras i automatväxlad bil, hybrid eller elbil inte ska bli begränsat till att enbart gälla för automatväxlad dragbil. Vi stödjer resonemanget provet främst syftar till att säkerställa förmågan att köra med släpvagn, och inte förmågan att köra manuell växellåda.

Båda förslagen möjliggör en snabbare övergång till mer miljöanpassad teknik i trafikutbildarnas fordonspark.

Under punkt 3.3.2. förordar STR alternativ 1 vilket även är Transportstyrelsens förslag.

STR anser också principiellt att det är hög tid att automatvillkor tas bort inom svensk förarutbildning och prov. I ett modernt samhälle där det snart inte finns manuellt växlade växellådor i nya fordon och där miljömålen är högt satta bör

svensk körkortsutbildning kunna gå i bräsch för en modern och miljöanpassad körkortsutbildning.

TSFS 2015:15

STR ställer sig positiva till samtliga föreslagna ändringar i 2015:15. Bl.a. är det mycket positivt med den föreslagna sänkningen av kubikgränsen för A2 vid prov till minst 245cm³.

Som en konsekvens av de föreslagna ändringarna, bör även ett par ytterligare ändringar i TSFS 2015:15 göras så att det uppstår en genomgående överensstämmelse och analogi för utbildning, riskutbildning och prov.

STR har följande kommentarer och kompletterande förslag:

TSFS 2009:26

STR anser dock att även kubikraven vid Riskutbildning för mc bör ändras så snart som möjligt, så det överensstämmer med kraven vid prov. Det gäller TSFS 2009:26 och kravet där för A2 och A är minst 395cm³, vilket överensstämmer bra med hur reglerna är just nu, men inte bra när det gäller den föreslagna ändringen av kubikgränsen för A2.

STR:s motiv till detta förslag är att förutom att kravet för prov och riskutbildning bör vara lika, är att utbildare framgent kommer att vilja använda motorcyklar med mindre kubik än 395 cm³ till sina A2 elever vilket är mycket positivt. Men de måste även ha x antal motorcyklar med minst 395 cm³ för att det krävs till riskutbildningarna.

Troligen kommer de flesta utbildare att ha motorcyklar för att utbilda på A och till prov krävs det då minst 595 cm³. Men en elev som utbildas till A2 (minst 245 cm³) ska inte behöva tvingas att vid riskutbildning köra en A-motorcykel (minst 595 cm³).

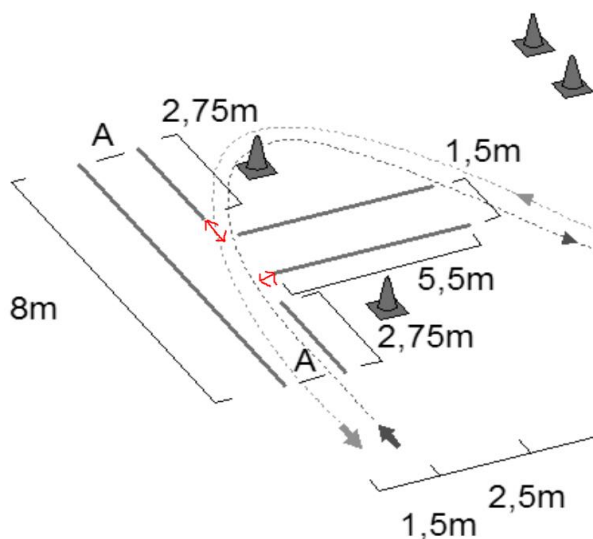
Elmotorcyklar

När föreskriften för Riskutbildning mc uppdateras, anser STR att det vore klokt och logiskt att även föreskriftstexten justeras så det går att genomföra riskutbildningarna för mc med eldrivna motorcyklar. Idag är de olika krav på kubikavet idag för alla motorcyklar vid riskutbildning har krav på olika kubikgränser, så utesluts elmotorcyklar som inte uppfyller några kubikgränser. Detta är bra reglerat i föreskriften för prov (TSFS 2015:15) och de texterna kan ligga till grund för hur det bör formuleras i föreskriften till riskutbildningarna för mc (TSFS 2009:26).

Lågfartsbanans mått

I bilagan till provföreskriften (TSFS 2015:15) finns det skisser på lågfartsbanan. Det fattas mått i lågfartsdelen, se bild 1. Vi har uppmärksammat om detta tidigare och vill i sammanhanget göra det igen.

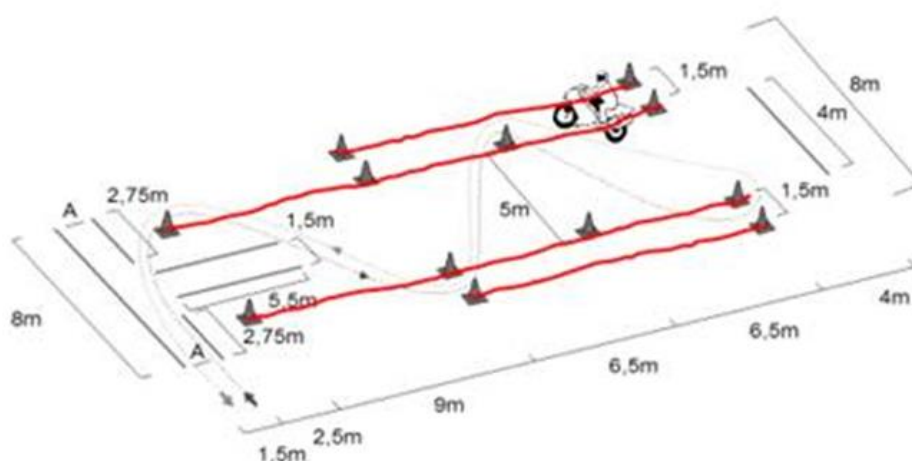
Bild 1:



Konernas placering på lågfartsbanan

I bilagan bör det även förtydligas att konerna ska stå i linje med varandra, se bild 2. Det är kanske underförstått, men då det inte står inte i bilagan är det inte givet att det ska vara så.

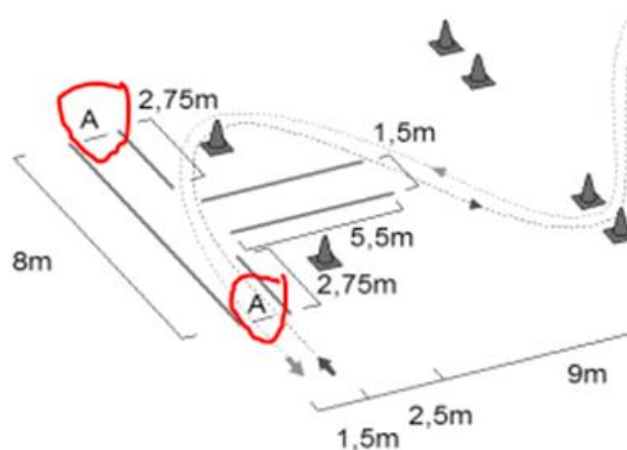
Bild 2:



Startpositionerna på lågfartsbanan

I skissen för lågfartsbanan är de båda startpositionerna döpta till "A" båda två, se bild 3. Då det finns två olika positioner vore det bättre att döpa dem till "A" respektive "B". Samt i 30 § justera så det framgår att provet inleds vid position A (som i bilagan) eller vid position B och då spegelvänds slingan man kör genom lågfartsdelen.

Bild 3:



Krypkörning

I gruppen *Samverkan moped och mc* har vi enats om att vid krypkörning får även gas och broms användas. Därför bör 29 § justeras så att detta framgår.

Nuvarande text:

29 § "Hastigheten ska regleras med kopplingen, s.k. krypkörning. Om provet avser körkort med villkor om begränsning till motorcykel utan kopplingshandtag får hastigheten regleras på annat sätt."

Förslag på ny text:

"Lågfartsdelen ska genomföras med så kallad krypkörning, alltså där hastigheten regleras med koppling, gas och broms. Om provet avser körkort med villkor om begränsning till motorcykel utan kopplingshandtag ska krypkörningen regleras med gas och broms."

§20 - "utrustningen ska vara fri från skador".

STR anser vidare att föreskriften gällande förarprov behörighet A1, A2 och A bör ändras i § 20 där det står det att "utrustningen ska vara fri från skador". Detta krav innebär att minsta lilla reva i utrustningen gör den underkänd för att användas vid förarprov, vilket inte kan vara ett rimligt krav. Formulering skulle istället kunna vara "Utrustningen får inte ha skador som sänker dess skyddsnivå".

§32 och §33 - Metod för ansättande av båda bromsarna

I § 32 & § 33 beskrivs metod för ansättande av båda bromsarna i samband med bromsningarna. Då många motorcyklar idag har system som gör detta per automatik, även om föraren endast aktiverar frambromsen, innebär texten att det räcker med frambroms om det finns system som därigenom ansätter bakbromsen. STR tror inte att detta är den tänkta innebörden med skrivningen.

STR anser att det i skrivningen istället kan stå att det är ”båda bromsreglagen som ska aktiveras”, inte ”båda bromsarna”. Skillnaden är då att det krävs av föraren att aktivera både hand- och fotbroms istället för att motorcykelns system gör det.

Landskrona den 5 augusti, 2020

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned below the typed name.

Mattias Glemfors
Förbundsordförande