



INGEN SKA DÖ
AV RATTFYLLERI



Remissyttrande över kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelsers effekt inom unionen – LI 2023/01973

MHF och MHF-Ungdom har getts möjlighet att yttra sig över förslaget och vi lämnar här våra synpunkter över delar av dess innehåll och förslag.

Generellt

MHF och MHF-Ungdom ser positivt på att det görs en översyn av det europeiska körkortsdirektivet och att detta görs för att förbättra trafiksäkerheten i Europa. Vi har valt att kommentera delar av förslaget enligt nedanstående.

Minimistandard avseende fysisk och mental lämplighet för att köra motorfordon (Annex III)
Avseende körkort med villkor om alkoholås

Det är även i fortsättningen viktigt att körkortsreglerna i Europa utformas så att de så långt som möjligt säkerställer att körkortshavare har tillräckligt god hälsa för att framföra fordon och att de inte kör påverkade av alkohol eller droger. När det gäller körkort med villkor om alkoholås är vi positiva till att deltagande i denna framgångsrika verksamhet nu även föreslås bli möjligt för personer med diagnosticerad alkoholproblematik. Användning av alkoholås, uppföljning av alkoholåsens dataminne och återkommande läkarkontroller ger sammantaget resultat som gynnar trafiksäkerheten. De utvärderingar som har gjorts i Sverige visar på goda resultat i form av en förändrad och nykter livsstil också i den gruppen. Förslaget innebär att risken för trafikolyckor orsakade av alkoholpåverkade förare utan körkort minskar.

Artikel 7 – om lägsta körkortsålder

Vi anser att förslaget om att EU:s medlemsländer ska kunna besluta om sänkt lägstaålder för B-körkort inte bör införas. Forskning och erfarenhet visar att detta med största sannolikhet skulle leda till fler trafikolyckor där unga förare skadas eller dödas.

Artikel 9 (om unga förare B1-behörighet)

Kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv innebär en möjlighet för länderna att tillåta körkortsinnehavare med ett så kallat B1-körkort att köra en personbil med en totalvikt på upp till 2 500 kg och med en begränsad hastighet på 45 km/h. B1-körkortet är tänkt för ungdomar från 16 år upp till maximalt 21 år. För att ta B1-körkort ska det krävas att man genomgår ett förarprov, det vill säga teoriprov och körprov. Konsekvensen blir att A-traktor får en egen körkortsklass.

Vi ser positivt på att säkerheten kan höjas för ungdomsfordon. Med olika regeländringar genom åren har byggandet av A-traktorer gått från ett utvecklande hemmasnickeri med ett mycket fysiskt tekniskt praktiskt arbete till ett beställningsjobb med omprogrammering på verkstad. I spåren av detta har också manipulationen av fordonshastigheter ökat.

- Ombyggda personbilar (A-traktorer) och lätta lastbilar erbjuder ett bättre krockskydd för föraren vid kollision än för en förare av lätta mopedbilar.

- Med en höjd förarålder (från 15 år till 16 år) når man också ytterligare en bit mognad, till fördel för säkerheten.

- Vi förordar att utbildning sker hos registrerad utbildare. Övningskörning och körprov skulle kunna genomföras med trafikskolefordon med temporär hastighetsbegränsning till 45 km/h. Med ett sådant förfarande skulle även mindre tätbefolkade områden kunna erbjuda B1-utbildning. Om särskilda fordon skulle krävas skulle antalet utbildare säkert bli lågt med höga kostnader för ungdomarna som följd.

- Redan idag gör AM-utbildare bedömningen när en elev uppnått målen i utbildning för moped klass 1 (45 km/h) och skulle kunna hantera körprovsdelen för B1-kortet med samma hastighetskrav.

- Det vi har kunnat se de senaste åren är att det tyvärr har skett en ökning av fall där ungdomar stoppats påverkade av alkohol och andra droger när de framfört A-traktorer. Här ser MHF och MHF-Ungdom att körkortsutbildningen har en central roll för att kunna förebygga rattfylleri. Därför är det viktigt att utbildningen lägger stort fokus på riskerna med alkohol och narkotika i trafiken. Det skulle kunna handla om en obligatorisk riskutbildning motsvarande Riskettan för B-körkort personbil.

- I kombination med förslagen i A-traktorutredningen som bälteskrav och utökat manipulationsskydd mm ser vi en möjlighet att få tillgodose ungas behov av mobilitet på ett trafiksäkert sätt.

Artikel 10 Utfärdande, giltighet och förnyelse

Vi anser att kravet på hälsokontroller för förare över 70 år bör strykas ur direktivet. Den forskning som har genomförts kring dessa frågor, bl.a. av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), visar att det saknas relevanta argument för att det skulle ge positiva trafiksäkerhetseffekter (Skyving & Forsman 2018). En slutsats från forskarna var att studiens resultat "inte ger anledning att vidare utreda frågan om allmänna periodiska hälsokontroller för körkortsinnehavare med B-behörighet. Däremot kan det finnas anledning att fortsätta studera vissa diagnosgrupper".

Artikel 15 Prövotid för nya körkortshavare – 0,0-gräns.

Intentionen med förslaget om en lägre tillåten promillegräns för nya förare är positiv. Vi föreslår dock, att promillegränsen för denna grupp i stället ska vara 0,2 promille, vilket motsvarar 0,1 mg alkohol per liter utandningsluft. Skälet till detta är, att de sållningsinstrument som används av polisen inom EU-området i de flesta fall har en god

mätsäkerhet vid 0,2 promille och högre. För att tillämpa en nollgräns för rattfylleri skulle det dock krävas en mer kvalificerad mätutrustning för sållningsprov än den som används idag. Vi grundar vår ståndpunkt på en mångårig erfarenhet av ackrediterad provning av alkoholmätningutrustningar i vårt egna provningslaboratorium. Det är alltså en fråga om rättssäkerhet i samband med polisens kontroller. Vi skulle helst se ett införande av 0,2 promille som gräns för rattfylleri för alla motorfordonsförare i Europa – oavsett ålder.

Övriga synpunkter

Vi rekommenderar slutligen att EU:s nya körkortsdirektiv ger möjlighet till de länder som så önskar, att införa körkort med villkor om ISA. EU-kommissionen har tidigare konstaterat, att 30 procent av de dödliga trafikolyckorna inom EU-området orsakas av hastighetsöverträdelser. Kommissionen har också framhållit betydelsen av ISA som ett verktyg för att förbättra trafiksäkerheten. Genomförda försöksverksamheter med ISA visar, att förare med installerad ISA förändrar sitt körbeteende efter en tids användning genom att i högre grad följa gällande hastighetsgränser. Vi är övertygade om att ett införande av körkort med villkor om ISA skulle ge en stark påverkan just i de grupper förare som är benägna att köra fortare än tillåten hastighet.

Stockholm den 31 maj 2023

MHF och MHF-Ungdom