

## Motion till riksdagen 2011/12:T203

av **Anders Andersson (KD)**

# Körkortskrav för elmotorcyklar

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av definitionen av och lagtexten om vad som är att betrakta som en motorcykel så att även eldrivna fordon inkluderas i körkortskraven.

## Motivering

Elmotorcyklar förutspås göra entré och succé på den svenska marknaden inom kort. Redan finns ett antal elmotorcyklar på marknaden, framför allt i USA. En elmotorcykel som idag kostar ca 8 000 US-dollar uppges erbjuda en motor på 13 hk (ca 9,5 kilowatt) och toppfarer på närmare 100 kilometer i timmen. Utvecklingen pekar mot att elmotorcyklarna kommer att kunna uppnå allt högre hastigheter. Enligt de svenska körkortsreglerna krävs idag inte A-behörighet för att framföra dessa typer av motorcyklar.

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är en motorcykel ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

För att få framföra en motorcykel skall följande kriterier enligt körkortslagen (1998:488) 2 kap. 6 § uppfyllas: "Behörigheten A ger rätt att köra motorcykel med en högre effekt än 25 kilowatt endast om körkortshavaren har haft ett körkort med behörigheten A under minst två år eller godkänts i körprov på en sådan motorcykel efter att ha fyllt 21 år. Detsamma gäller om motorcykeln har ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kilowatt/kilogram".

Idag ställer vi höga krav på personer som ska ta A-behörighet. Dels är körkortsåldern förhöjd, dels är förarproven utformade på ett sätt som ska för-

**Fel! Okänt namn på**

hindra att olämpliga förare får behörighet. Om definitionen av vad som är att betrakta som en motorcykel inte uppdateras kan det få till följd att personer som inte har tillräcklig utbildning, erfarenhet eller personlig mognad tillåts framföra dessa fordon i hög hastighet. Riskerna med att framföra motorcykel är flera, vilket idag har stort fokus i körkortsutbildningen. Utan en obligatorisk körkortsutbildning för elmotorcykel ökar riskerna för alla trafikanter, såväl motorcykelförare som passagerare och medtrafikanter.

För en medtrafikanter är det omöjligt att på håll se skillnad mellan en traditionell motorcykel och en elmotorcykel, varför risken för olyckor kan komma att öka. En bilist kommer inte att på förhand kunna veta om motorcykelföraren är en i sammanhanget utbildad eller utbildad förare.

För personbilar gäller krav på B-körkort oavsett om fordonet drivs av gas, bensin, diesel eller el. Liknande bestämmelser borde rimligen även gälla för motorcyklar, då det inte är kraftkällan som orsakar de stora riskerna i trafiken, utan hastigheten och den mänskliga faktorn.

Definitionen av vad som är att betrakta som en motorcykel bör ses över i lagtexten så att även eldrivna fordon inkluderas. Vidare bör obligatorisk körkortsbehörighet klass A införas för eldrivna motorcyklar. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 21 september 2011

*Anders Andersson (KD)*