

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Angående remiss av kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och anser att bägge förslagen i grunden är bra och relevanta. Uppdaterade och harmoniserade körkortsregler som tar hänsyn till bl.a. teknikutveckling, nya drivkällor och behovet av att minska vägtrafikens miljö- och klimatavtryck är väsentligt för att säkerställa den inre marknadens funktion. Med den kontinuerligt ökade rörligheten inom EU är det givetvis även viktigt att skapa bättre möjligheter att gemensamt kunna beivra trafikförseelser, oavsett var de sker och oavsett nationaliteten hos den som gör sig skyldig till förseelserna.

### Kommentarer till förslaget till reviderat körkortsdirektiv

#### *Fysiska och digitala körkort*

Mobility Sweden välkomnar införandet av digitala körkort. Vår uppfattning är att digitala körkort bl.a. kan bidra till minskad administration för såväl berörda myndigheter som för körkortsinnehavarna, underlätta hanteringen vid kontroller och trafikförseelser samt att rent praktiskt ge fördelar för körkortsinnehavarna i vardagen.

Vi ställer oss bakom förslaget om att digitala körkort ska utgöra grundalternativet vid utfärdande senast fyra år efter direktivets ikraftträdande. I den mån det kommer att förekomma fysiska körkort parallellt med digitala körkort är det givetvis, som kommissionen påpekar, av stor betydelse att informationen i de bägge formerna av körkort är identisk för en och samma körkortsinnehavare. Det är dock viktigt att möjligheten att utfärda fysiska körkort finns kvar, t.ex. för personer som av olika anledningar inte är vana eller bekväma med digitala lösningar.

Av artikel 10, punkt 7, framgår att en och samma person inte kan inneha mer än ett fysiskt körkort, medan det är möjligt att inneha ett flertal digitala körkort så länge det är utfärdade av en och samma medlemsstat. Mobility Sweden tolkar skrivningen som att det i grunden är ett och samma digitala körkort som kan användas parallellt i ett flertal olika enheter samtidigt (mobiltelefon, dator, läsplatta m.m.). Att en och samma person inte kan inneha körkort utfärdade av mer än en medlemsstat samtidigt är rimligt.

#### *Åldersgränser, övningskörning och provperiod*

Ur ett svenskt perspektiv ter sig många av skrivningarna som rör åldersgränser (artikel 7), övningskörning (artikel 14) och provperiod (artikel 15) i samband med nytaget körkort som relativt naturliga. Enligt artikel 7, punkt 1 (a) ska minimiåldern för behörigheterna AM, A1 och B1 vara 16 år. Minimialderna för behörighet AM kan dock enligt artikel 7, punkt 2 (a) sänkas till 14 år, vilket vi anser vara bra. Den nuvarande svenska åldersgränsen om 15 år för AM betraktar vi som väl avvägd och bör således kvarstå enligt nuläget. Vad gäller förslaget till 16 års ålder för behörighet B1, är detta något vi anser bör utredas ytterligare, förslagsvis av Transportstyrelsen, med anledning av skrivningarna i artikel 9, punkt 4 (c) gällande långsamtgående fordon (se ytterligare kommentar nedan).

### *Hierarkisk behörighetsstruktur och nya behörigheter*

Mobility Sweden delar uppfattningen att behörighet B utgör en bra och naturlig utgångspunkt för att kunna skaffa ytterligare behörigheter i form av BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE. Att samtliga behörigheter dessutom per definition ger AM-behörighet betraktar vi också som fullt naturligt.

**Vi välkomnar skrivningen i artikel 9, punkt 2 (h) vilken fastställer att en person med behörighet B, två år efter utfärdandet av körkortet, har rätt att framföra ett fordon med alternativ framdrivning, enligt direktiv 96/53/EG, med en totalvikt på upp till 4250 kg.** Vi betraktar skrivningen i artikeln som betydligt tydligare, enklare och mer tillämpbar, än det nuvarande undantaget enligt direktiv (EU) 2018/645, artikel 6.4 c. **Mobility Sweden ser kommissionens förslag till reviderat körkortsdirektiv som en ytterligare anledning till att införa undantaget för B-körkort upp till 4250 kg snarast möjligt, i avvaktan på att det reviderade körkortsdirektivet träder i kraft.**

Även skrivningen i artikel 9, punkt 4 (c) är intressant då det av förslaget framgår att fordon med en högsta tjänstevikt om 2500 kg och en högsta hastighet av 45 km/h ska kunna framföras av personer med behörighet B1. Enligt artikel 6, punkt 1, (c) (i) är behörighet B1 frivillig att införa av de medlemsstater som vill ge behörighet just för de långsamtgående fordon som avses i artikel 9.

Mot bakgrund av den kraftigt ökade förekomsten av A-traktorer i Sverige och i ljuset av det successivt ökande antalet olyckor med dessa fordon kan kommissionens förslag bidra till nya möjligheter. Transportstyrelsen presenterade i mitten av februari 2023 sin rapport "Uppdrag att utreda regler för A-traktorer" (TSV 2021-10478). Mobility Sweden anser att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att ta fram ett komplement till sin rapport med förslag till former för införande av nya behörighetskrav för A-traktorer, med utgångspunkt i kommissionens förslag till reviderat körkortsdirektiv.

### *Körkortets giltighetstid*

Enligt artikel 10, punkt 2, ska giltighetstiden för körkort med behörighet AM, A1, A2, A, B, B1 and BE ha en giltighetstid om 15 år, vilket vi anser vara en rimlig tidsrymd och en förbättring jämfört med nu gällande 10 år (i Sverige). Däremot är vi tveksamma till en så pass kort giltighetstid som 5 år för övriga behörigheter. Förnyelse av körkort innebär en administrativ börda för såväl körkortsinnehavare som för den myndighet som utfärdar körkortet varför en minsta giltighetstid bör vara 10 år.

Förslaget om att begränsa körkortets giltighetstid till 5 år för personer som uppnått en ålder av 70 år anser vi bör tas bort. Med de grundläggande förutsättningar som gäller för att kunna inneha ett körkort, i kombination med de generella krav som ställs på föraren av ett fordon, bör den begränsade giltighetstiden för äldre personer betraktas som överflödigt. Föraren av ett fordon bör, oavsett ålder, ta ansvaret för att fordonet framförs trafiksäkert enligt gällande regler och speciellt beakta inverkan av t.ex. hälsa, trötthet, medicinering liksom givetvis inverkan av alkohol och droger.

Möjligheten att vid händelse av kris göra det möjligt att förlänga giltighetstiden med upp till sex månader för körkort som annars blir ogiltiga betraktar vi som bra ur beredskapssynpunkt.

### *Något som kan lyftas fram bättre – vinterkörning i teori och praktik*

I stora delar av Sverige, liksom i Norge och Finland, råder normalt sett vinterväglag under en betydande del av året. Utländska fordon, såväl lätta som tunga, är inte sällan inblandade i olyckor i Sverige under vintertid då halt väglag råder. Detta är något som har uppmärksamats, inte minst då det t.ex. gäller korta dragbilar med semitrailer. I den rapport som publicerades av Transportstyrelsen i oktober 2020 "Utredning av säkerhetshöjande

åtgärder för korta dragbilar” (TSG 2018-4050) konstateras bl.a. att olycksriskerna för lastbilar registrerade i utlandet är högre än för svenskregistrerade dragbilar och lastbilar om man ser till de olyckor som Sveriges kommuners räddningstjänster har larmats ut på. Många av anledningarna till att dessa fordon är vanligt förekommande i s.k. ”fällknivsoluckyckor” har tekniska förklaringar som förhållandet mellan dragbilens och släpets vikt, axeltryck, bromsverkan på släpet i förhållande till dragbilens bromsverkan m.m. Nya regler trädde i kraft under 2022, vilka huvudsakligen tar sin utgångspunkt i fordonens prestanda.

I det fortsatta arbetet med revideringen av körkortsdirektivet bör kommissionen även ta hänsyn till de mycket skilda väder- och klimatförhållanden som råder inom EU och lyfta vikten av teoretisk och praktisk kunskap kring vinterkörning. Ökat fokus på ekonomisk körning för att minska utsläppen, automatiserade fordon och fordon med alternativ framdrivning är bra och helt relevant, men områdena bör kompletteras med tydligare skrivningar gällande trafiksäkerhet vid vinterväglag.

#### **Kommentarer till förslaget till direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt**

Mobility Sweden anser att förslaget syfte och omfattning är bra. Idén om att i enlighet med artikel 5 skapa ett gemensamt certifikat/protokoll för notifiering av trafikförseelser bör bidra till ökad harmonisering av vad som betraktas som trafikförseelser inom medlemsstaterna. Vi betraktar denna utgångspunkt som en förutsättning för att artikel 6, punkt 4, ska kunna tillämpas i praktiken. Det vill säga, den medlemsstat som har utfärdat ett körkort, ska lita på den information som erhålls från en annan medlemsstat i vilken en körkortsinnehavare från den första medlemsstaten gjort sig skyldig till trafikförseelse.

Vi noterar dock att möjlighet till undantag ges i artikel 8 och att undantagen i vissa fall är relativt generösa. Artikel 8, punkt 2 (c) tycks t.ex. ge myndigheten i den medlemsstat som utfärdat körkortet möjlighet att avskriva en fortkörning i en annan medlemsstat om hastigheten inte är högre än 50 km/h över gällande hastighetsbegränsning.

Sammantaget anser vi att det är positivt att öka samordningen inom EU i syfte att göra det svårare för EU-medborgare att ostraffat göra sig skyldiga till trafikförseelser utomlands.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,  
Teknisk samordnare, nationella lagkrav  
Mobility Sweden