

Svar på Remiss av kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att avge ett svar till rubricerad remiss. VTI bedömer att de förslag som presenteras sammantagna är relativt omfattande och skulle leda till stora förändringar av körkortshandlingen i Sverige. När det gäller förslagets konsekvenser för trafiksäkerheten finns vissa förslag som kan ge positiva effekter men också flera som riskerar att försämra trafiksäkerheten. **Nedan följer ett antal synpunkter som bör beaktas.**

Synpunkter

B-körkort vid 17 års ålder

Enligt förslaget skall det vara möjligt att ta B-körkort vid 17 års ålder, med kravet att man inte får köra ensam förrän man fyller 18 år. I Sverige är det sedan en längre tid tillbaka möjligt att övningsköra privat med en handledare från det att vederbörande är 16 år. Kravet på den medföljande personen i förslaget liknar det svenska kravet på den privata handledaren med det undantaget att förslaget inte innefattar krav på introduktionsutbildning. Eftersom man i Sverige redan kan övningsköra privat är det svårt att se hur en sänkning av körkortsåldern till 17 års ålder kan öka trafiksäkerheten. Möjligtvis kan det öka mobiliteten eftersom den medföljande passagerare inte behöver ha genomgått introduktionsutbildningen. Ytterligare en anledning till att VTI reserverar sig mot detta förslag är att det kan bli svårt att motivera den unge föraren som blivit godkänd vid förarprov att färdas med en medföljande passagerare som uppfyller de fastslagna kriterierna. I förslaget finns heller inget om att medföljande passagerare skall kunna bevisa att de uppfyller kraven vilket sannolikt kommer att försvåra polisens arbete. Detta kan jämföras med att en handledare skall kunna uppvisa ett handledarbevis om så krävs.

C-körkort vid 17 års ålder

Att sänka åldersgränsen för C-körkort till 17 år bedöms som olämpligt och skulle innebära en försämring för svensk del. I nuläget finns det ett undantag för åldersregeln på 21 år om personen fyllt 18 år och genomgått en yrkesutbildning på cirka 24 veckor. Om de skall köra i yrkestrafik krävs även en genomförd YKB-utbildning. Detta skiljer sig därför avsevärt från förslaget. Fordonsslaget i sig är stort och tungt och kräver en god förmåga att kunna förutse hur man ska agera för att undvika riskfyllda situationer. I det fall en förare misslyckas med detta är konsekvensen stor för eventuellt involverade trafikanter, i synnerhet utanför fordonet. Det är välkänt att unga personer - utan erfarenhet - inte kan förväntas planera och agera i den utsträckning som behövs. Det finns dock inga data som visar att det skulle ge fler olyckor då det inte tidigare testats. Detta är en fråga som kräver mer

forskning innan ett beslut kan fattas. VTI anser vidare att det finns annat som kan göras för att öka viljan att utbilda sig till yrkesförare såsom bättre arbetsförhållanden och lön.

Förarprov i medborgarskapslandet

Idag kan man genomföra teoriprovet för B körkort på 14 olika språk. Om aspiranten inte förstår något av dessa språk kan provet genomföras med hjälp av tolk. Körprovet genomförs på svenska men inledning och bedömning kan förmedlas med hjälp av digitala verktyg på det egna språket. För att i möjligaste mån öka förståelsen för det svenska förarprovet ger Trafikverket på sin hemsida information på olika språk. Det finns även några förarprovskontor som anställt en förarprövare som talar exempelvis arabiska eller persiska och som sedan har som uppgift att besöka olika inrättningar och informera om den svenska körkortsutbildningen. Detta är självklart inte ultimatum, speciellt inte för de som genomför sin utbildning vid en trafikskola. Trots detta anser VTI:s att det är bättre än att låta aspiranten genomföra provet i medborgarskapslandet. VTI anser därför att föraren bör testas i det land som de skall vistas i eftersom trafikmiljö, normer och vägomständigheter ser olika ut.

Körkortskategori B1

VTI ställer sig positiva till förslaget om körkortskategori B1 som skulle kunna bli ett bättre alternativ än AM-körkort för förare som idag kör A-traktorer. B1-behörigheten skulle medföra en bibehållen mobilitet för unga som bor på landsbygden. Jämfört med idag skulle en B1-behörighet erbjuda en något bättre utbildning, och föraren ha uppnått en något högre mognad vid 16 år, samtidigt som fordonet har en begränsad vikt, bibehållen säkerhetsutrustning och ett högre besiktningskrav i och med det är en personbil istället för A-traktor. VTI är dock tveksamma till B1-fordonens (och A-traktorernas) hastighet och att frågan om hastighetsbegränsning behöver beaktas ytterligare. Pågående studier om A-traktorer visar att manipulation av hastighet är vanligt och mycket svårt att kontrollera. VTI befarar därför att det kommer att bli svårt att hitta lösningar som säkerställer att hastigheten verkligen begränsas som det är tänkt. VTI anser att hastighetsbegränsningen av fordonen är en mycket viktig del av detta förslag och att denna fråga måste lösas innan förslaget börjar gälla.

Prövotid

VTI är positiva till en prövotid på minst två år för samtliga körkortsbehörigheter. När det gäller nolltolerans mot alkohol under prövotiden har Sverige redan idag en låg gräns (0,2 promille) vad gäller alkohollöslighetsgräns, som är gemensam för alla förare och alla motorfordon. Att införa nolltolerans under prövotiden är därför av mindre betydelse i Sverige än i de länder som har högre gräns. Som princip är nolltolerans för alkohol positivt för trafiksäkerheten, men för Sveriges del skulle trafiksäkerhetsnyttan vara begränsad. Förslaget måste därför bedömas utifrån vilka praktiska konsekvenser en differentiering av gränsvärdet skulle få för de berörda myndigheterna.

Körkortsbyte från länder utanför EU

I nuläget är det svårt att bedöma förslaget som avser utbyte av körkort eftersom listan med de nytillkomna länderna inte offentliggjorts. Denna lista borde sedan gå ut på remiss innan den offentliggörs. För att kunna avgöra om den nuvarande regeln skall ändras beror på vilka trafiksäkerhetsbedömningar som görs.

Simulatorer

Simulatorer är värdefulla som ett komplement under körkortsutbildningen för att öka riskmedvetenheten, s.k. hazard perception tests (Vlakveld, m.fl., 2011), exempelvis för träning av moment som mörkerkörning och andra risksituationer. Som redskap för att testa förare inför förarprovet finns studier som visar på nyttan med simulatorer men ytterligare forskning behövs (Thorslund & Selander, 2023).

Hälsodeklarationer

De medicinska kraven föreslås uppdateras genom att införa en hälsodeklaration både inför körkort och vid förnyelser av körkort för moped, motorcykel och personbil. VTI stöder inte förslaget att hälsodeklaration ska göras vid förnyelse av körkort eftersom det inte finns stöd i forskningen att detta fungerar. Många länder har idag medicinska kontroller vid körkortsförnyelse för äldre förare, men den forskning som gjorts kan generellt inte påvisa någon positiv trafiksäkerhetseffekt av dessa (Siren och Haustein, 2015).

De studier som genomförts har bara gällt äldre förare och den medicinska screeningen består ofta av en läkarundersökning. Det system som föreslås nu är lite annorlunda eftersom det även gäller yngre personer och en självrapporterad hälsodeklaration. Det är dock svårt att se att detta system skulle fungera bättre än de som redan studerats. För Sveriges del skulle det innebära en stor omställning att införa hälsodeklarationer vid körkortsförnyelse och leda till betydande kostnader. VTI anser inte att det är försvarbart att införa ett sådant system utan att man har kunnat påvisa någon trafiksäkerhetsnytta. I Danmark tog man bort hälsokontroller för äldre efter utvärdering.

I Sverige har vi anmälningsplikt för läkare vilket innebär att de ska anmäla till Transportstyrelsen när de upptäcker att deras patient är i ett hälsotillstånd som kan göra dem till olämpliga förare. Detta system har fördelarna att det inte krävs extra läkarkontroller i screeningsyfte och att olämpliga förare upptäcks i ett tidigare skede än vid körkortsförnyelse. Visserligen finns också problem med till exempel underrapportering i dagens system men VTI anser att det är bättre att prioritera förbättringar av dagens system än att införa ett nytt med oklar nytta.

VTI stöder förslaget att den som har ett alkoholberoende kan få körkort med villkor om alkohol under förutsättning att alkoholåset uppfyller de krav (eller motsvarande) som Transportstyrelsen satt upp för att godkännas inom det svenska "alkolåsprogrammet" (alkolås efter rattfylleri). Det är dock viktigt med uppföljning under tiden alkoholåset används och de som har ett alkoholberoende bör få tillgång till rehabilitering. Vi vet från tidigare utvärderingar att många som fått körkortet återkallat på grund av rattfylleri inte återfår körkortet efter spärrtidens slut oavsett om de haft alkohol eller inte, speciellt gäller det de som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri. Anledningen till detta behöver utredas vidare.

Bedömning i samband med förarprovet

I bilaga II anges en rad olika aspekter som beskriver hur ett test skall genomföras. De krav som listas i direktivet är till stor del fokuserat på det man beskriver som lägre nivåer i GDE-matrisen (dvs. fordonshantering mm) snarare än de högre (dvs. självskattning mm). Detta är förståeligt eftersom de högre nivåerna inte är lika lätta att utvärdera under en testperiod. Av den anledningen saknar VTI ett större fokus på utbildning innan körprovet. Det vore därför önskvärt att det fanns ett krav på ett antal obligatoriska körmoment på trafikskola för att öka körkortstagarens förutsättningar att bli en bättre och säkrare förare. De obligatoriska inslagen bör omfatta sådana moment som är svåra att klara privat såsom halka, mörker, tät trafik, omkörning, miljövänlig körstil samt de djupare psykologiska och sociala kompetenser som ingår i kursplanen. För att säkerställa en hög kvalitet i utbildningen bör en kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikövningsplatser ingå men också att trafiklärarytbildningen omfattar de högre nivåerna i GDE-matrisen (Forward, m.fl., 2017).

Process för återkallande av körkort (visuella nedsättningar)

I förslaget framgår att det endast i undantagsfall ("exceptional individual cases") kan utfärdas körkort till de individer som inte uppfyller de medicinska kraven för bland annat individer med synfältsbortfall. Forskningen, både nationellt och internationellt, påvisar att detta inte stämmer (Andersson m.fl., 2019; Andersson m.fl., 2022; Bowers, 2016), det vill säga att det finns en stor andel

av individer med synfältsbortfall som kan köra säkert även om det också finns en mindre andel som inte kan det. VTI uppfattar synkraven och den testning av synen som genomförs idag som ett instrument för att identifiera om individen inte uppfyller de medicinska kraven. Då individen inte uppfyller de medicinska kraven anser VTI att individen bör genomgå ett körprov med utbildad personal som kan genomföra en valid bedömning av körförmågan för att få behålla sitt körkort.

Avslutning

I detta ärende har generaldirektören Tomas Svensson beslutat. I beredningen har medverkan skett från professor Jan Andersson, forskningschef Anna Anund, forskningsledare Åsa Forsman forskningsledare Sonja Forward, senior forskare Helena Selander och utredare Susanne Wallhagen.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Källor

Andersson, J., Andersson, J., Nyberg, J., Swärdh, J-E., Bondemark, A., Henriksson, P., Sörensen, G., Peters, B., och Ekblad, J., (2022). Regeringsuppdrag synfält: Utredning om förutsättningar för undantag från de medicinska kraven för individer med synfältsbortfall. VTI rapport 1149. Avrapportering till regeringen.

Andersson, J., & Peters, B. (2019). The importance of reaction time , cognition , and meta - cognition abilities for drivers with visual deficits. *Cognition, Technology & Work*, 0123456789. <https://doi.org/10.1007/s10111-019-00619-7>.

Bowers, A. R. (2016). Driving with homonymous visual field loss: a review of the literature. *Clinical and Experimental Optometry*, 99(5), 402–418. <https://doi.org/10.1111/cxo.12425>.

Forward, S., Nyberg, J., Gustafsson, S., Gregersen, N. P., & Henriksson, P. (2017). *Den svenska förarutbildningen - Dagsläge och framtidsutsikter*. VTI rapport 936.

Siren, A. & Haustein, S. 2015. Driving licences and medical screening in old age: Review of literature and European licensing policies. *Journal of Transport & Health*, 2, 68–78.

Thorslund, B. & Selander, H. (2023). *Simulator som komplement till förarprovet. En väg mot mer trafiksäkra och riskmedvetna förare*. VTI PM 2023:2.

Vlakveld, W., Romoser, M., Mehranian, H., Diете, F., Pollatsek, A., & Fisher, D. (2011). Do Crashes and Near Crashes in Simulator-Based Training Enhance Novice Drivers' Visual Search for Latent Hazards? *Transportation research record*, 2265, 153-160.