

Överväganden  
och  
förslag

## 7 Grundläggande behörighetskrav för körning med moped och terrängskoter

### 7.1 Utgångspunkt

I detta avsnitt går vi inledningsvis igenom vilka grundläggande behörighetskrav som vi anser bör ställas på dem som vill köra mopeder, klass I och klass II. Därefter behandlar vi frågan om fordonskategorin terrängskoter bör delas upp i två underkategorier, snöskoter och terränghjuling och frågan om separata förarbevis skall införas för respektive fordon, vilket vi enligt direktiven (dir 2003:105) skall överväga. I samband därmed behandlar vi också vissa andra frågor angående terrängskotrarna. I de därpå följande avsnitten går vi närmare in på vilka krav som bör ställas på den som vill förvärva behörigheterna för de aktuella fordonen.

### 7.2 Behörighetskrav för mopeder

#### 7.2.1 Moped klass I

**Förslag:** För att få köra en moped klass I skall det krävas förarbehörigheten AM eller ett körkort med annan behörighet. Traktorkort skall inte ge behörighet att köra en moped klass I.

Till följd av det nya körkortsdirektivet (se avsnitt 4.2) som är under utarbetande finns det mycket goda grunder för att anta att en moped motsvarande den svenska mopeden klass I kommer att omfattas av en harmoniserad ny körkortskategori, AM. Så som direktivförslaget för närvarande är utformat gäller kravet på AM-behörighet för alla mopeder som är konstruerade för en hastighet överstigande 25 kilometer i timmen. Den svenska 30-mopeden omfattas enligt den definitionen också av kravet på AM-behörighet. Vi utgår emellertid från att kravet på AM-behörighet inte kommer att gälla för 30-mopeden. Denna fråga har dock ännu

inte behandlats i arbetet med det nya direktivet. Den grundläggande frågan om att införa en körkortskategori för mopeder har i arbetet med det nya direktivet inte varit ifrågasatt. Kravet på AM-behörighet gäller enligt direktivförslaget också lätta fyrhjulingar, dvs. för att få köra en mopedbil eller en moped i ATV-utförande. Enligt direktivförslaget kommer också andra körkortskategorier att ge behörighet att köra en moped klass I. Härav följer att det svenska traktorkortet, vilket inte är en harmoniserad körkortskategori, inte kommer att ge behörighet att köra en moped klass I.

Godkänt resultat vid ett kunskapsprov anges i direktivförslaget som ett minimikrav för att få AM-behörigheten. Därutöver kan andra krav ställas. Riktvärdet för ålderskravet är 16 år.

Direktivets slutliga utformning styr således vilka minimikrav som medlemsländerna måste följa i fråga om behörighet att få köra en moped klass I.

### 7.2.2 Moped klass II

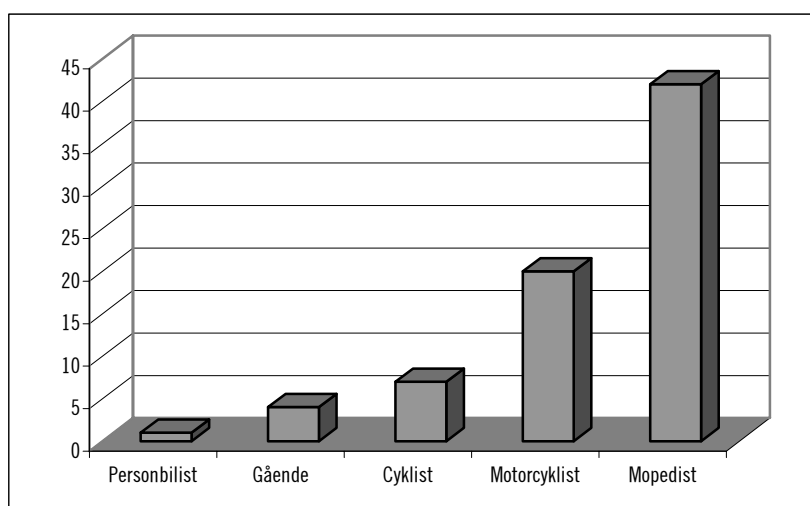
**Förslag:** För att få köra en moped klass II skall det krävas ett förarbevis för moped klass II. Ett körkort och ett traktorkort skall också ge behörighet att köra en moped klass II.

Vi föreslår att en särskild behörighetshandling införs, *förarbevis för moped klass II*. Den som inte har körkort eller traktorkort måste ha ett sådant förarbevis för att få köra en moped klass II. Hit räknas också de s.k. 30-mopederna.

Kravet föreslås omfatta tillkommande generationer, vilket innebär att de som har fyllt 15 år när nya regler träder i kraft inte omfattas av kravet på förarbevis för moped klass II. Motivet till förslaget är att höja trafiksäkerheten för alla mopedister. Den svenska olyckstatistiken talar för att ett förarbevis för moped klass II bör införas.

I dag räcker det att vara 15 år för att få köra en moped klass II. Statistik visar att mopedkörning, i relation till andra färdssätt, är förknippat med betydande risker. Figur 7.1, som avser år 2003, illustrerar den relativa risken att skadas svårt per miljard personkilometer. Skaderisken för personbilar är 35 skadade per miljard personkilometer, vilket motsvaras av värdet 1,0 i tabellen. För mopedister är risken att skada sig 42 gånger större än för personbilar.

Figur 7.1 Relativ risk att skadas svårt. Index, personbilist = 1



Källa. SCB, Statistisk årsbok för Sverige 2005, s. 241.

Vid utredningens hearing framförde flera deltagare ett önskemål om att införa en utbildning även för dem som skall köra en moped klass II. Företrädare för bl.a. Försäkringsförbundet, NTF, SNOFED, STR, Vägtrafikinspektionen och Vägverket delade denna uppfattning. Viktiga motiv som angavs härför var bl.a. att alla som kör moped måste ha en riskmedvetenhet och att de problem som är förknippade med mopedkörning gäller båda typerna av mopeder.

De som var kritiska till att införa en utbildning för förare av mopeder klass II (McRF) menade att det inte finns behov av utbildning för denna mopedtyp med beaktande av att de nya mopederna klass II har låg hastighet och säljs i liten omfattning.

### Orsaker till olyckor

Av Vägtrafikinspektionens PM den 1 januari 2005, *Svåra olyckor med moped och MC*, Vägtrafikinspektionen, TR 70-A 2005:3, vilken grundar sig på uppgifter från bl.a. Vägverket avseende åren 1995–2004, framgår bl.a. följande. Den vanligaste olyckstypen där mopedister omkommit var korsvägsolyckor (34 procent). Olyckorna inträffade oftast när en bilist som färdats på en primär-

väg kolliderade med en från höger kommande mopedist som antingen skulle korsa vägen eller svänga ut till vänster på primärvägen. Den näst vanligaste olyckstypen var singelolyckor (22 procent). Ofta hade en sammanstötning skett med något föremål och ofta misstänkte polisen alkohol- eller drogpåvekan. Olyckor i samband med avsvängningsolyckor – ofta en mopedist som svängt vänster framför en bakomvarande bil – stod för 10 procent av olyckorna. Det finns en skillnad mellan olyckorna med motorcykel och med moped. Bland motorcyklister inträffade också avsvängnings- och korsvägsolyckor, men det var då oftast en bilist som skulle svänga vänster eller korsa primärvägen där motorcykeln färdades. För mopedisternas del hade olyckorna däremot inträffat när mopedisterna skulle svänga vänster eller korsa primärvägen.

#### *Utredningens ställningstagande*

Mot bakgrund av att en moped, oavsett vilken klass den tillhör, är det första motordrivna fordon som en ung person får köra i trafik och med beaktande av de vanligaste mopedolyckornas karaktär finner vi goda skäl för att införa en obligatorisk utbildning även för dem som skall köra en moped klass II. Det skall framhållas att de regler som gäller för mopeder klass II också gäller för 30-mopeden, vilken är en mopedtyp som bedöms finnas kvar i Sverige i ca 30 år framåt.

Sett i ett Europeiskt perspektiv är det många länder som har krav på utbildning eller kunskapsprov även för dem som kör mopeder som motsvarar den svenska mopeden klass II. Som exempel kan nämnas Danmark, Nederländerna, Schweiz och Tyskland. Bland de ungdomar som utredningen har haft kontakt med finns det ett stöd för att alla mopedister skall genomgå utbildning. Av de 45 tillfrågade ungdomarna svarade 23 att utbildning borde införas även för dem som kör en moped klass II. Den som genomgår en utbildning för moped klass II bedöms också få nytta av sina därigenom förvärvade trafikfärdigheter vid senare utbildning för körkortsbekräftelser.

### 7.3 Terrängskotern: uppdelning i två underkategorier med olika utbildningar?

#### *Allmänt*

Fordonskategorin terrängskoter omfattar enligt LDEF både snöskotrar och terränghjulingar. Möjligheterna att använda en terränghjuling är av miljömässiga skäl betydligt mer begränsade än vad möjligheterna är att använda en snöskoter. Detta följer av bestämmelserna i TKL och TKF. Det finns både för- och nackdelar med en uppdelning, vilka redovisas närmare nedan.

#### 7.3.1 Närmare om terränghjulingens användning

En terränghjuling säljs nästan uteslutande för att användas som ett arbetsfordon och enligt TKL får den också i princip användas bara i direkt näringsverksamhet. Terränghjulingen är ett smidigt arbetsredskap med mycket hög framkomlighet i terräng. Den kan t.ex. köras upp och ned för branta sluttningar, över större stenar och genom diken. Den kan användas för att hämta timmer i skogen, för arbete i samband med kraftnätsbygge i oländig terräng och liknande. Att köra en terränghjuling skiljer sig från att köra en snöskoter främst genom att snö är ett "förlåtande" underlag, medan barmarkskörning kräver betydligt mer av föraren. Risken för att terränghjulingen skall välta eller stegra är påtaglig, om föraren inte har tillräckliga kunskaper och insikter i handhavandet av fordonet.

I praktiken används terränghjulingar både som arbetsfordon i anställningsförhållanden och som arbetsfordon i sådan skogs- och jordbruksverksamhet som bedrivs av enskilda.

Eftersom terrängskoterbegreppet omfattar både snöskotern och terränghjulingen är utbildningen gemensam. I vissa delar av Sverige utför man därför alla praktiska moment på en snöskoter och i andra delar av Sverige på en terränghjuling.

För att få arbeta med en terränghjuling i ett *anställningsförhållande* har förutvarande Arbetarskyddsstyrelsen tillsammans med tillverkare, importörer och brukare enats om några arbetsmiljökrav som måste ställas för att motverka riskerna med arbetet. Kraven avser bl.a. förarutbildningen. Om arbetsgivaren har låtit arbetstagaren genomgå den utbildning som bedrivs enligt den utbildningsplan som en referensgrupp för terränghjulingfrågor (se

nedan) har utarbetat har det bedömts att skyldigheterna enligt arbetsmiljölagstiftningen är uppfyllda.

### *STHR:s utbildning*

Referensgruppen för terränghjulingfrågor, bestående av en representant för vardera Arbetarskyddsstyrelsen (numera Arbetsmiljöverket), ATV-Leverantörernas förening (ALF) och Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation (STHR), har fastställt en kursplan för yrkesmässig terränghjulingutbildning, vilken innehåller bl.a. följande.

- Utbildningen skall omfatta ca 20 lektioner om 60 minuter vardera med tyngdpunkten på praktisk körning.
- Utbildningen skall ske på en besiktigad anläggning.
- Utbildningen skall ske av en behörig lärare, som har ett giltigt instruktörsbevis sanktionerat av referensgruppen.
- Utbildningen skall bedrivas enligt STHR:s kursplan och lärarhandledning för grundkurs med aktuella revideringar.
- Efter godkänd grundutbildning utfärdas ett utbildningsbevis. STHR för ett register över utfärdade utbildningsbevis.
- En lärare kan undervisa högst fem elever per kurs. Med hjälpinstruktör kan elevantalet vara åtta.
- Varje elev skall ha en egen maskin vid utbildningen. Minst hälften av maskinerna skall vara utrustade med släp.

STHR:s utbildning för terränghjuling äger i dag rum på åtta platser. Enligt uppgifter från STHR har ca 4 000 personer hittills tagit utbildningsbeviset för terränghjuling. Det krävs inte att eleverna genomför något kunskapsprov eller körprov för att få utbildningsbeviset. En utbildare för terrängskoter (Ö-B:s Terrängtjänst, Västerhaninge) har upplyst oss om att man anordnar både den yrkesmässiga utbildningen för terränghjuling och utbildning för förarbevis enligt LFB (se avsnitt 5.8). Den yrkesmässiga utbildningen läggs upp som en tvådagarskurs och förarbevisutbildningen

som en endagskurs. Många som genomgår den yrkesmässiga utbildningen, som innehåller en betydligt mer krävande praktisk del, tar också Vägverkets förarbevis, eftersom teoridelen i dag är densamma för båda. Det innebär att de, utöver den yrkesmässiga utbildningen genomför ett kunskapsprov i enlighet med reglerna i LFB, FFB och VVFS 2000:90.

### 7.3.2 Uppdelning: för- och nackdelar

Det finns argument både för och emot en uppdelning i olika utbildningar med olika förarbevis för terränghjuling respektive för snöskoter. För en uppdelning talar främst att trafiksäkerheten för fordonsförarna bättre kan tillgodoses med utbildningar som är anpassade till de två fordonens olika egenskaper och användning. Denna ståndpunkt intar majoriteten av de aktörer som vi har varit i kontakt med (ALF, Arbetsmiljöverket, SNOFED, STHR, Vägverket, Polisen i Östersund).

Arbetsmiljöverket har till utredningen uttalat bl.a. följande. Terränghjulingen bör definitionsmässigt skiljas från snöskotern och utbildningsmässigt. Av de få dödsolyckor som har skett i Sverige med terränghjulingar finner man följande faktorer bakom: Avsaknad av utbildning för fordonet, avsaknad av hjälm och felaktig hantering av last. Det är viktigt att den enskilde användaren av fordonet, även om han eller hon inte använder det yrkesmässigt, också har nödvändig utbildning för fordonet. Eftersom det är ett arbetsfordon används det ofta med tillkopplade släp m.m. Den utbildning som STHR:s medlemsföretag anordnar skulle i princip kunna användas som en obligatorisk grundutbildning för alla användare av terränghjuling. För ordnade och tillåtna turer med terränghjuling i grupp (t.ex. safarier) kan det räcka med att färdledaren har den utbildning som krävs på samma sätt som reglerna i dag är utformade för terrängskotersafarier.

SVEMO har uppgett att man är emot en uppdelning av terrängskotern i skilda utbildningar och separata förarbevis för terränghjuling och snöskoter. Förbundet motiverar sin ståndpunkt med att fordonen har manövertekniska likheter och att båda fordonen har yrkesmässig användning. SVEMO har vidare uttalat att det är viktigt att det vid en uppdelning i separata utbildningar och separata förarbevis inte blir så att bara STHR-företag skall kunna utbilda för terränghjuling. Förbundet anser också att den



utbildning som de STHR-anslutna utbildarna bedriver för terränghjuling är onödigt omfattande för den som skall använda terränghjulingen i egen näringsverksamhet. SVEMO framhåller också att även en snöskoter kan användas med tillkopplat släp, vilket kräver särskilda kunskaper av föraren.

#### **7.4 Framställningar till utredningen angående terrängskotrar**

##### *Terränghjulingen*

ATV-Leverantörernas Förening (ALF) har till utredningen lämnat in en framställan med följande synpunkter angående terränghjulingen.

1. Behörigheten att föra terränghjuling bör separeras från behörigheten att föra andra terrängskotrar.
2. Registreringsskyltarna för terränghjulingarna bör ha en särskiljande färg gentemot skyltarna på fyrhjuliga mopeder och motorcyklar för att skilja vägfordonen från terrängfordonen.
3. Terränghjulingarna bör få framföras på allmän väg mellan arbetsplatser i högst 30 kilometer i timmen.
4. De som utbildar för terränghjuling bör också få examinera sina egna elever, vilket innebär ett undantag från 13 § FFB.

Motiveringen till önskemålet att få köra på väg mellan arbetsplatser är att det skulle underlätta för de professionella brukargrupperna som enligt dagens regler måste transportera terrängfordonet på ett släp eller en lastbil mellan arbetsplatserna. Vad gäller utbildning och examination konstaterar föreningen att det finns relativt få utbildare och examinörer och att det därför skulle vara en fördel om den som undervisade en elev också fick examinera denne.

SVEMO har såsom framgått ovan uppfattningen att det även fortsättningsvis bör vara ett gemensamt förarbevis för snöskotern och terränghjulingen.

### Golfbilen

Svenska Golfbundet (SGF) föreslår i en framställan till utredningen att för körning med en s.k. golfbil i samband med golfspel skall den som har körkort (oavsett när det är utfärdat) undantas från kravet på att ha förarbevis för terrängskoter. SGF motiverar sin framställan sammanfattningsvis med följande. Golfbilen (tjänstevikt högst 400 kg) faller under definitionen terrängskoter och det krävs därför av föraren att denne har ett förarbevis för terrängskoter eller ett körkort utfärdat före den 1 januari 2000. Golfbilen är ett fordon för högst två personer som inte är avsett att användas i obanad terräng utan används på golfbanornas spelytor och gångvägar. Den som har körkort borde kunna undantas från kravet på förarbevis. De dispenser enligt miljölagstiftningen för användning av golfbilar som länsstyrelserna ger till golfklubbarna är enligt Naturvårdsverkets rekommendationer begränsade till användning på golfbanan, vilket omfattar s.k. fairway, semiruff och ruff och på transportvägar. Golfbilen används sparsamt i Sverige och främst av äldre eller funktionshindrande spelare samt av funktionärer.

## 7.5 Våra ställningstaganden i fråga om terrängskotern

**Förslag:** Fordonskategorin terrängskoter skall innehålla två underkategorier: snöskoter och terränghjuling. En terränghjuling skall definieras som en terrängskoter som för framdrivningen är försedd med hjul. En snöskoter skall definieras som en terrängskoter som för framdrivningen är försedd med band.

Separat utbildning och separata förarbevis, *förarbevis för snöskoter* respektive *förarbevis för terränghjuling*, skall införas för fordonen och vara ett krav för att få köra dem. Ett körkort eller ett traktorkort, utfärdat före den 1 januari 2000, skall även i fortsättningen ge rätt att köra snöskoter och terränghjuling.

För arrangerade turer i grupp med snöskoter och terränghjuling skall gälla samma undantag från kravet på innehav av förarbevis för fordonen som i dag gäller för terrängskoter.

För att få köra en golfbil inom golfanläggningar skall det räcka med att ha körkort med behörigheten B oavsett när det är utfärdat.

**Bedömning:** Någon särskiljande registrerings skylt för terränghjulingarna behövs inte. Skäl att tillåta körning med terränghjuling på allmän väg synes inte föreligga.

#### *Uppdelning i snöskoter och terränghjuling*

Såsom vi framhållit tidigare menar vi att det är väsentliga skillnader mellan att köra en snöskoter och att köra en terränghjuling, Ett särskiljande av de två fordonsslagen i utbildnings- och behörighets-hänseende uppväger därför de nackdelar som kan vara förenade med en uppdelning.

Mot bakgrund av att det övergripande syftet med våra förslag är att höja trafiksäkerheten för fordonen i fråga finner vi att övervägande skäl talar för att olika utbildningar skall införas för terränghjuling och snöskoter. Detta medför att fordonen definitionsmässigt bör skiljas åt och att två olika förarbevis skall förekomma, nämligen förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjuling. Vårt ställningstagande om uppdelning i två olika fordonskategorier med olika utbildningar stämmer överens med vad majoriteten av de intressenter som vi har varit i kontakt med anser. Det stämmer också med vad Vägverket kom fram till i utredningen *Obligatoriskt förarbevis för förare av terrängskoter*, daterad den 18 december 1997, (FT 20 A 97:3339). Näringsdepartementet har också i en promemoria uttalat att en uppdelning av begreppet terrängskoter borde ske (N 1999/4240/RS). Denna promemoria ledde dock inte till att regelverket ändrades.

Tanken är att olika aktörer, på samma sätt som i dag, skall kunna utbilda för terränghjuling efter ansökan och tillstånd till utbildning. Utbildningen för terränghjuling skall alltså inte monopoliseras utan vara öppen för olika aktörer. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet skilja ut vad som bör vara gemensamma moment i utbildningen för terrängskoter respektive vad som bör vara särskiljande. Det bör också observeras att även en snöskoter används för arbetsmoment, t.ex. vedforsling, och att det därför är lämpligt att även utbildningen för detta fordonsslag innehåller härför anpassade inslag.

Förarbevisens beskaffenhet och behovet av ett s.k. kombinationsbevis samt undantag från kravet på förarbevis för

snöskoter och terränghjuling (vid snöskoter- och terränghjuling-safarier) behandlas i avsnitt 12.

*Ställningstagande till ALF:s framställning angående särskiljande registreringsskyltar m.m.*

Beträffande framställningen från ALF och frågan om registreringsskyltar finner vi att det är en fråga som delvis ligger utanför vårt uppdrag. Vi vill dock peka på att Vägverket och Rikspolisstyrelsen i sin rapport den 14 juni 2004 angående registrering av mopeder (avsnitt 5.2) anser det vara tillräckligt att skilja en motorcykel från en moped klass I genom att motorcykelns registreringsskylt skall vara försedd med ett kontrollmärke medan mopedens skylt inte skall det. Samma synsätt bör kunna anläggas beträffande skillnaden mellan en motorcykel och en terränghjuling. Motorcykelns skylt är försedd med kontrollmärke medan terränghjulingens inte är det. De kontrollproblem som ändå kan uppkomma kan enligt vår uppfattning lösas genom att polisen numera har tillgång till uppgifter ur vägtrafikregistret även i övervakningsarbetet ute på fältet.

Önskemålet att få köra terränghjulingar på allmän väg mellan arbetsplatser avser användningen av terränghjulingen och regleras i 5 kap. TrF. Vi finner att även denna fråga ligger delvis utanför vårt egentliga uppdrag. Trafiksäkerhetsskäl synes dock tala emot ett sådant undantag.

*Ställningstagande till SGF:s framställning*

Klassificeringen av golfbilen framgår av TSVFS 1991:33. En golfbil är ett motordrivet fordon med en konstruktiv hastighet av högst 30 kilometer i timmen inrättat för person- eller godsbefordran och avsett att användas på golfbanor. Det får enligt nämnda föreskrifter klassificeras som terrängmotorfordon trots att det inte är avsett att brukas i obanad terräng. Klassificeringen som terrängmotorfordon gäller endast när fordonet brukas på och i anslutning till en golfbana.

I behörighetshänseende bör noteras att en s.k. golfbil som väger 400 kg eller mer är att anse som en terrängvagn (2 § LDEF). En sådan, tyngre golfbil får redan i dag enligt 2 kap. 1 och 5 §§ KKL

köras med stöd av ett B-körkort. Kravet på förarbevis gäller endast sådana golfbilar som väger högst 400 kg och som därför är att anse som terrängkoter (terränghjuling).

Länsstyrelserna får enligt 12 § TKL, om det finns särskilda skäl, bl.a. föreskriva om undantag från bestämmelserna i 1 § TKL, dvs. från det generella förbudet att köra terrängkoter på barmark för annat ändamål än för jordbruk eller skogsbruk. Av Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2005:1) om terrängkörningslagen (TKL) och terrängkörningsförordningen (TKF) samt av verkets handbok 2005:1 Terrängkörning framgår bl.a. följande om golfbilen.

Föreskrifter och dispenser för terrängkörning på golfbanor bör gälla endast spelytorna (fairway, semiruff och ruff) och transportvägar. Undantag för körning på intilliggande naturmark bör däremot inte medges. Rörelsehinder bör i sådana fall kunna styrkas med läkarintyg. Särskilda skäl för dispens kan även finnas för funktionärer i samband med t.ex. golftävlingar.

Mot bakgrund av golfbilens begränsade hastighet och kontrollerade användningssätt i samband med golfspel har vi kommit fram till att körkortsinnehav (B-körkort) är ett rimligt behörighetskrav. Krav på förarbevis bör därför inte gälla för att köra en golfbil på spelytor och anlagda transportvägar inom en golfanläggning. Enhetliga regler i behörighetshänseende kommer därmed att gälla för alla terrängmotorfordon (terrängvagnar respektive terränghjulingar) som får användas inom en sådan anläggning. Enligt 2 kap. 1 och 5 §§ KKL gäller som nämnts krav på körkort med behörigheten B även för körning med terrängvagn (tjänstevikt över 400 kg).

## 8 Ålderskrav

### 8.1 Några utgångspunkter

Bestämmelser om ålderskrav för att få köra ett visst fordon är en faktor som, tillsammans med utbildningskrav och trafikmiljö m.m., i hög grad påverkar trafiksäkerheten för fordonsförarna. Olycksstatistiken visar att mopeder och terrängskotrar är farliga fordon att använda sett i relation till andra fordon och i förhållande till antalet körda kilometer.

För mopedförarnas del är olyckorna ofta knutna till låg ålder; 15-åringar är överrepresenterade i Vägverkets statistik över dödade mopedister.

För snöskotrarnas del finns det inte någon statistik som direkt pekar ut de yngre förarna som bärare av de största olycksriskerna. Det står emellertid klart att såväl fordonens kapacitet som skiftande terrängförhållanden m.m. utgör omständigheter och riskmoment som kräver noggranna överväganden.

När det gäller terränghjulingen och vilka faktorer som utgör de största riskerna för olyckor med den kan det konstateras att området hittills är outforskat i Sverige. Erfarenheter från Sverige och andra länder visar emellertid att olyckorna är förknippade med hanteringen av fordonet i terräng, där bl.a. vältnings utgör en stor risk. Åldersfaktorn och den därmed förknippade mognadsgraden hos föraren är därför en viktig faktor även för terränghjulingarnas del.

## 8.2 Ålderskrav för mopedförare

**Förslag:** Ålderskravet för att få köra en moped klass I skall höjas från 15 år till 16 år.

För mopeder klass II skall ålderskravet även i fortsättningen vara 15 år.

### 8.2.1 Skäl för utredningens förslag

Vi finner att följande skäl *sammanfattningsvis* talar för att ålderskravet för att få köra en moped klass I skall höjas från 15 till 16 år.

Den *svenska olycksstatistiken* ger ett klart stöd för att 15-åringar generellt sett inte är mogna att hantera en moped klass I med tanke på fordonets fartresurser och den trafikmiljö där den används. De är överrepresenterade i statistiken över svårt skadade och omkomna i mopedolyckor.

I det *nya körkortsdirektivet* som är under utarbetande föreslås 16 år som riktvärde för att få köra en moped klass I. Diskussioner om höjning av ålderskravet pågår i flera länder i Europa som har ett ålderskrav på 16 år eller lägre för EU-mopeden. Att bestämma ålderskravet till lägre än 16 år vid sådana förhållanden framstår som främmande. Det skulle avvika från direktivets förslag på lämplig minimiålder, och ett körkort med AM-behörighet i Sverige skulle bara bli giltigt nationellt tills innehavaren hade fyllt 16 år. Det avviker från tanken om harmoniserade körkortskategorier inom EU.

Forskning visar att en högre ålder för att få köra ett fordon innebär att riskerna för de yngsta förarna att råka ut för olyckor totalt sett sjunker.

Flera aktörer som utredningen har varit i kontakt med är positiva till en höjning av ålderskravet till 16 år, bl.a. Försäkringsförbundet.

De 15-åringar som bor i glesbygd med dåligt utbyggda allmänna kommunikationer kan tillgodose sina transportbehov genom att använda exempelvis en moped klass II. Våra kontakter med ungdomar ger stöd för att alternativ till mopeden finns i stor utsträckning.

Ålderskravet för att få köra en moped klass II bör även i fortsättningen vara 15 år. En sådan moped har en lägre konstruktiv hastighet än en moped klass I och får framföras på cykelbana.

Riskerna med att färdas på en sådan moped får därför bedömas som lägre än riskerna med att färdas på en moped klass I. Principen om ett differentierat körkortssystem med ett successivt tillträde till tyngre fordon, vilken sedan länge tillämpas i Sverige och även är en utgångspunkt i arbetet med det nya körkortsdirektivet inom EU, talar också för att behålla 15-årsgränsen för den långsamma typen av moped.

Skälen för våra ställningstaganden utvecklas närmare i det följande, se särskilt våra överväganden i avsnitt 8.2.12.

### **8.2.2 Tillbakablick på ålderskravet före EU-mopedens införande**

Ända sedan de första mopedreglerna infördes på 1950-talet har ålderskravet för att få köra en moped diskuterats i lagstiftnings-sammanhang. Frågan har varit om minimiåldern skall vara 15 eller 16 år. Innan mopeden blev en egen fordonskategori hörde den under flera perioder till samma kategori som den s.k. lättvikts-motorcykeln. I samband med att lättviktsmotorcykeln genom 1951 års vägtrafikförordning (1951:642) hänfördes till lätt motorcykel väcktes frågan om speciella regler för cyklar med påhängsmotor skulle införas. I kungörelsen (1952:280) med vissa bestämmelser om cyklar med påhängsmotor gavs bl.a. den tekniska definitionen av det fordon som senare kom att kallas moped och ålderskravet 15 år fastställdes där.

Det är intressant att notera att redan i denna första egentliga reglering för mopeder föreslogs ursprungligen ett krav på 16 år för att få köra moped, se prop. 1952:182 s. 31. Förslaget, vilket grundades på en departementspromemoria utarbetad inom kommunikationsdepartementet, motiverades med att 16 år var en lämplig åldersgräns med hänsyn till mopedens prestanda och avsaknaden av körkortstvång. Det gällde då en moped som var konstruerad för en högsta hastighet om 30 kilometer i timmen. Anledningen till att det i stället blev 15 år var att andra lagutskottet (1952:43) ansåg att en sänkning till 15 år i många fall – kanske framför allt på landsbygden – skulle bli av stor betydelse. Någon fara från trafiksäkerhetssynpunkt kunde med hänsyn till den trafikundervisning som bedrevs i skolorna inte förutses.

Benämningen moped introducerades genom förordningen (1960:134) om mopeder, mopedförordningen. Genom denna in-



fördes bl.a. besiktningregler, trafikförsäkringsplikt och regeln som tillåter mopeder på cykelbanor. Ålderskravet på 15 år behölls. Vid den tidpunkten berodde olyckor med mopeder främst på bristande vana, hög ålder och bristande uppmärksamhet hos förarna. Dessutom var kännedomen om gällande trafikregler och vägmärken bristfällig. Departementschefen uttalade följande angående ålderskravet (prop. 1960:68 s. 37):

En höjning av åldersgränsen för rätt att föra moped vore måhända i och för sig önskvärd ur trafiksäkerhetssynpunkt. Vad som närmast kan komma i fråga är att bestämma åldersgränsen till 16 år i stället för, såsom nu, till 15 år. Mot en dylik höjning talar emellertid starka praktiska skäl och nyttosynpunkter, bl.a. det förhållandet, att en hel del ungdomar alltjämt slutar sin skolgång och går ut i förvärvslivet redan vid 15 års ålder, varvid många av dem får behov av ett sådant transportmedel som mopeden. Det torde närmast ha varit detta skäl, som vid tillkomsten av gällande mopedförordning ledde till att åldersgränsen sattes så lågt som till 15 år. Jag är icke beredd att förorda någon höjning av åldersgränsen.

I betänkandet *Säkrare Mopedtrafik* (Ds K 1979:3) konstaterades det (s. 49) att mopeden, tvärtemot vad man förutsatte vid de första mopedreglernas tillkomst, hade blivit ett ungdomsfordon. Grundtankarna från 1950-talets början, att mopeden skulle tillgodose ett behov av ett billigt och kraftbesparande förflyttningsmedel mellan bostad och arbetsplats, var därför inte längre aktuella. Ökningen av ungdomarnas mopedanvändning berodde troligen på en ökad levnadsstandard och inte på ett stegrad transportbehov (s. 98). En diskussion om att höja den nedre åldersgränsen till 16 år förekom även i denna utredning. Diskussionen ledde inte till något konkret ställningstagande angående åldersgränsen. En mopedutbildning föreslogs dock genom skolan. Av praktiska skäl skulle den läggas i grundskolans årskurs åtta, vilket ledde till att minimiåldern 15 år behölls som en utgångspunkt. Utredningens förslag ledde inte till några författningsändringar, vilket berodde på att mopedanvändningen sjönk kraftligt tillsammans med olyckstalen. En eventuell mopedreform sköts på framtiden, se *prop. 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m.* För 30-mopederna har det inte förts någon senare diskussion angående ålderskravet.

### 8.2.3 EU-mopedens införande

#### *Bakgrund*

Inför EU-mopedens introduktion i Sverige gjordes bedömningen i delbetänkandet *EU-mopeden Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon* (SOU 1996:11) av 1994 års körkortsutredning, att 16 år var motiverat som nedre åldersgräns för att köra en moped klass I. En 16-årsgräns skulle vara förenlig med det differentierade körkortssystemet, vilket innebär att ju större ansvar, förmåga, omdöme och kunskap som krävs för att köra ett visst slag av fordon i trafik, desto större bör förarkraven vara. Den höga olycksrisken för mopedister togs också med vid bedömningen av vilken ålder som var lämplig. Utredningens förslag behandlades i prop. 1997/98:124 *Ny körkortslag m.m.* s. 44 ff. Många remissinstanser var negativa till förslaget om en 16-årsgräns och krav på mopedkort för att få köra en moped klass I. Kritiken hängde samman med att utredningen även föreslog att körkortsbehörigheten A1 skulle tas bort. Regeringen uttalade följande.

På grund av sin högre konstruktiva hastighet ställer en moped klass I större krav på föraren än vad övriga mopedyper gör. Enligt de gällande reglerna klassas ett sådant fordon som en lätt motorcykel och kräver att föraren har fyllt 16 år och har körkort med behörigheten A1 eller A. Det finns inte anledning att ställa lägre krav på behörighet. Även ett annat körkort än A eller A1, t.ex. B, skulle ge behörighet att köra en moped klass I.

Förslaget föranledde ett flertal motioner som var kritiska bl.a. till att höja åldersgränsen till 16 år. Trafikutskottet uttalade till följd härav följande (bet. 1997/98:TU11).

Behörighetsåldern för en moped klass I bör vara densamma som för andra mopeder, dvs. 15 år. En obligatorisk utbildning för behörigheten bör ske i enklare former än för körkort. Utbildningsanordnare kan t.ex. vara skolan, studieförbund, branschen och körskolorna. Regeringen skall snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag till regler härom.

I avvaktan på ett sådant förslag godtog riksdagen krav på körkort för att få köra en moped klass I. Körkortskravet gällde mellan den 1 oktober 1998 och den 31 mars 2000. Ålderskravet var under denna period 16 år.

*Nuvarande ålderskrav*

Nuvarande regler om förarbevis för moped klass I infördes den 1 april 2000. Ålderskravet sänktes härigenom till 15 år i linje med vad riksdagen enligt ovan uttalat. I den promemoria från Näringsdepartementet (N1999/5304/RS) som låg till grund för de nya reglerna betonades det särskilt att riksdagens utgångspunkter, en 15-årsgräns och en utbildning i enklare former, från trafik-säkerhetssynpunkt var ett sämre alternativ än det då gällande körkortskravet. I förarbetena till lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (prop. 1998/99:123 s. 14–15) uttalade regeringen att åldersgränsen 15 år och de ökade trafiksäkerhetsrisker som den förde med sig bedömdes kunna minska med ett krav på utbildning. Utbyggnaden och omfattningen av utbildningen var därför avgörande för att hålla riskerna på en acceptabel nivå.

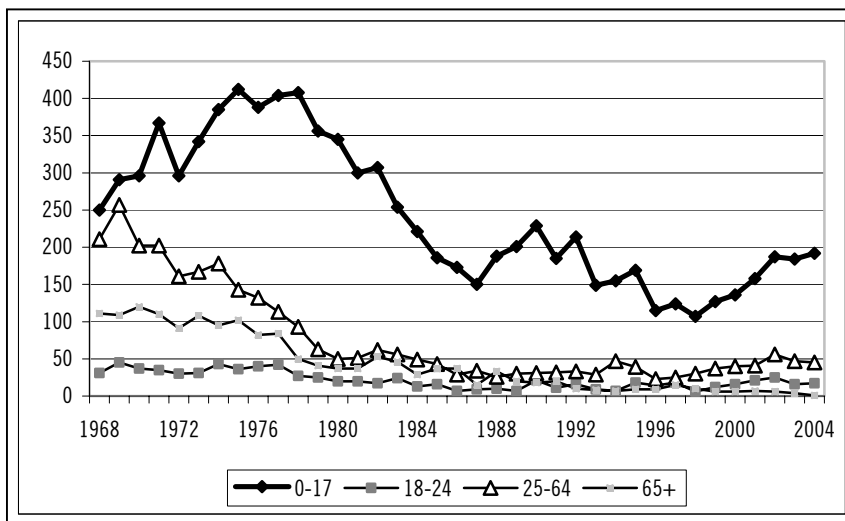
**8.2.4 Olycksstatistik i Sverige m.m.***Allmänt om statistiken*

Olycksutvecklingen de senaste åren, efter det att EU-mopeden infördes, visar en tydlig ökning av såväl antalet döda som svårt skadade mopedister. Trots att det för vissa år kan finnas en slumpmässig variation i åldersfördelningen mellan dem som skadas svårt respektive omkommer i mopedolyckor ger statistiken stöd för påståendet att just 15-åringar är en särskilt utsatt grupp avseende mopedolyckor.

*Åldersfördelning*

I ett historiskt perspektiv kan man konstatera att de yngsta mopedförarna har varit särskilt utsatta för olyckor med mopeder. Detta har naturligtvis samband med att mopeden till stor del är ett ungdomsfordon. Efter EU-mopedens introduktion 1998/1999 har antalet svårt skadade mopedister ökat.

Figur 8.1 Svårt skadade mopedister efter ålder 1968–2004



Källa: Vägverket och egen bearbetning.

Både statistiken över svårt skadade mopedister i polisrapporterade olyckor och statistiken över mopedister som omkommit i olyckor visar att 15-åringarna är mer utsatta än andra åldersgrupper.

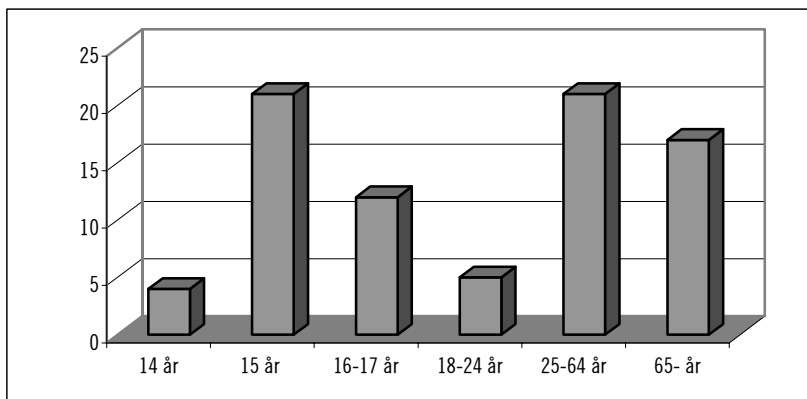
Som exempel kan nämnas att det under 2004 omkom 17 personer i mopedolyckor. Åldersfördelningen visar att ca en tredjedel av dessa var 15 år.

Tabell 8.1 Svårt skadade mopedister – månad och ålder perioden 2000–2004

	År	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	<i>S:a</i>
< 15 år	2000	0	0	3	2	0	1	4	2	2	6	1	1	22
	2001	2	1	1	0	5	3	5	2	3	1	0	0	23
	2002	0	2	1	4	5	9	6	4	2	3	1	0	37
	2003	0	0	2	2	5	7	6	5	4	1	0	0	32
	2004	0	0	0	3	4	6	4	1	8	5	1	1	33
15 år	2000	0	2	1	6	15	5	7	13	14	10	4	4	81
	2001	3	0	1	11	8	12	15	17	9	8	6	2	92
	2002	2	5	6	5	12	13	13	16	9	9	6	1	97
	2003	0	1	7	6	15	20	10	12	15	6	6	1	99
	2004	0	2	2	8	17	28	10	22	18	12	1	0	120
16-17 år	2000	0	1	2	1	6	6	4	4	4	2	1	2	33
	2001	3	0	1	3	9	4	12	4	3	2	1	1	43
	2002	1	1	0	5	11	11	5	8	3	6	1	1	53
	2003	0	0	1	6	9	11	7	5	3	5	4	1	52
	2004	0	2	4	2	4	6	5	5	5	5	1	0	39
18-24 år	2000	1	1	0	2	0	3	0	3	2	2	1	1	16
	2001	0	1	0	1	3	2	6	3	0	2	2	1	21
	2002	0	1	1	1	2	5	3	5	4	2	1	0	25
	2003	0	0	0	0	1	1	5	1	3	2	0	3	16
	2004	0	0	2	1	2	1	3	6	0	1	0	1	17
25-64 år	2000	1	1	2	4	5	3	5	7	2	7	3	0	40
	2001	2	0	5	4	1	5	6	3	7	3	5	0	41
	2002	3	3	1	4	5	10	9	6	8	3	1	3	56
	2003	0	0	2	5	5	6	11	3	8	3	3	2	48
	2004	2	1	5	3	3	6	10	6	3	2	3	1	45
65 +	2000	0	1	0	0	2	1	0	0	1	0	1	0	6
	2001	0	0	0	0	1	2	0	1	1	1	1	0	7
	2002	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	0	1	6
	2003	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	4
	2004	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Alla åldrar	2000	2	6	8	15	28	19	20	29	25	27	11	8	198
	2001	10	2	8	19	27	28	44	30	23	17	15	4	227
	2002	6	12	9	19	36	48	39	39	27	23	10	6	274
	2003	1	1	12	19	35	45	39	27	33	18	13	8	251
	2004	2	5	14	17	30	47	32	40	34	25	6	3	255

Källa: Vägverket.

Figur 8.2 Antal dödade mopedister efter ålder 1997–2004

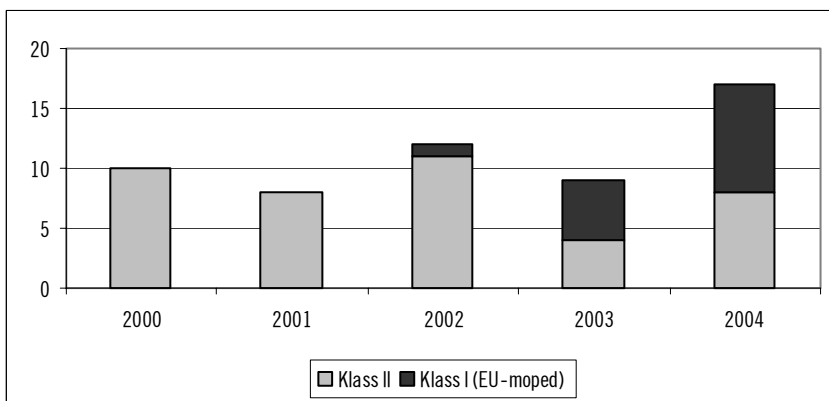


Källa: Vägverket samt egen bearbetning.

### 8.2.5 Mopedtypernas farlighet

Ca 30 procent av alla mopeder i trafik utgörs av mopeder klass I. I relation till sitt antal visar bl.a. Försäkringsförbundets statistik att förarna av mopeder klass I oftare än förarna av mopeder klass II är inblandade i anmälda trafikförsäkringsskador och stöldskador. De råkar också ut för dödliga skador och andra skador i större utsträckning än förarna av mopeder klass II.

Figur 8.3 Antal dödade mopedister efter mopedklass 2000–2004



Källa: Vägverket och egen bearbetning.

### 8.2.6 Olycksrisker vid mopedkörning

Följande orsaker till olyckor vid mopedkörning framgår av en PM upprättad av Vägtrafikinspektionen (*Svåra olyckor med moped och MC*, Vägtrafikinspektionen, TR 70-A 2005:3). Underlaget till analysen är hämtat bl.a. från Vägverkets olycksregister och djupstudier av olyckor och omfattar olyckor mellan 1995 och 2004.

Den vanligaste olyckstypen där mopedister var inblandade under perioden var korsvägsolyckor (34 procent). Dessa inträffade oftast när en bilist som färdats på en primärväg kolliderade med en från höger kommande mopedist, som antingen skulle korsa vägen eller svänga vänster på primärvägen. Den näst vanligaste olyckstypen var singelolyckor (22 procent). Ofta hade mopedisten då sammanstött med något föremål som inte observerats och inte sällan misstänkte polisen alkohol- eller drogpåverkan. Drygt 10 procent av mopedisterna omkom i avsvängningsolyckor. I nästan samtliga fall hade mopedisten svängt och då nästan alltid åt vänster.

Hjälmanvändningen hos dem som omkommit var 62 procent jämfört med 90 procent för mopedister i genomsnitt. Bristande fastspänning av hjälmen var vanligt förekommande hos dem som omkom. Bland de omkomna var det endast 38 procent som spänt fast hjälmen på ett riktigt sätt.

I 17 procent av de olyckor där mopedister omkommit mellan 1997 och 2002 var mopedföraren alkoholpåverkad. Över 40 procent av de omkomna mopedisterna under samma period körde en trimmad moped. Dock saknas uppgifter om trimning i nästan 40 procent av fallen. Det är stor skillnad mellan de olika olyckstyperna i fråga om dem som omkommit på moped jämfört dem som omkommit på motorcykel. T.ex. inträffade olyckorna för mopedförarnas del oftast när de själva skulle svänga vänster eller korsa en primärväg, medan det för motorcyklisternas del vid olyckorna oftast var en bilist som skulle svänga vänster eller korsa motorcyklistens väg.

### 8.2.7 Principen om det differentierade körkortssystemet

En grundläggande utgångspunkt i den svenska körkortslagstiftningen är principen om det differentierade körkortssystemet, se *prop. 1967:55 angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk m.m.*, s. 59 och *prop. 1975/76:155 om vissa körkortsfrågor*, s. 9. Principen

innebär att ju större ansvar, förmåga, omdöme och kunskap som krävs för att köra ett visst slag av fordon i trafik, desto högre bör förarkraven vara. Principen om ett successivt erfarenhetsbaserat tillträde till tyngre fordon tillämpas också i arbetet med nya körkortsdirektivet, se avsnitt 4.2.

För att fastställa en lämplig ålder för att få köra en moped bör utgångspunkten alltså vara att föraren vid behörighetsåldern kan ta ett sådant ansvar som krävs för att använda fordonet samt att han eller hon har förmåga, omdöme och kunskap i tillräcklig grad för att få köra det. Fordonets tekniska egenskaper, fartresurser och den trafikmiljö där det används måste beaktas, liksom vid vilken ålder en person generellt sett har uppnått den mognad som krävs för att kunna använda fordonet. Bedömningen måste ske utifrån de förhållanden som råder i samhället vid aktuell tidpunkt och ha ett framåtsyftande perspektiv.

### **8.2.8 Omständigheter av betydelse för olika ålderskrav för moped klass I respektive moped klass II**

#### *Fartresurser*

En moped klass I är konstruerad för en högsta hastighet av 45 kilometer i timmen. I praktiken kan en sådan moped på lagligt sätt köras i ca 50 kilometer i timmen. I Sverige har ett fordon med dessa fartresurser och användningssätt tidigare ansetts motivera en lägsta ålder om 16 år (se t.ex. SOU 1996:11 *EU-mopeden – Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon*). Innan EU-mopeden infördes tillhörde ett sådant fordon kategorin lätt motorcykel och krävde 16 år som lägsta ålder.

Nya mopeder klass II är konstruerade för en högsta hastighet om 25 kilometer i timmen. Det innebär att de är något långsammare än de gamla svenska nationella mopederna, de s.k. 30-mopederna, vilka också enligt nuvarande svenska regler räknas till kategorin klass II. En mopeds livslängd är ca 30 år och det kommer därför "parallellt" att finnas både 30-mopeder och 25-mopeder på marknaden under många år. Historiskt sett har vi i Sverige som utgångspunkt och strikt trafiksäkerhetsmässigt ansett att ett fordon motsvarande 30-mopeden motiverar en minimiålder på 16 år. Av olika skäl har minimiåldern ändå bestämts till 15 år för 30-mopeden.



Minimiåldern 15 år för att få köra moped får anses som en väl inarbetad regel i Sverige. Det ligger nära till hands att tro att en höjning av minimiåldern till 16 år för båda mopedkategorierna inte skulle få tillräckligt stor acceptans i samhället. Det skulle kunna medföra att fler unga körde moped olovligt.

Fartresurserna för de nya mopederna klass II är så pass mycket mindre än för en moped klass I att det är naturligt att överväga en lägre minimiålder för att få köra en moped klass II än en moped klass I.

### *Trafikmiljö*

Trafikmiljön, dvs. den typ av trafik som ett fordon används i, är en viktig faktor för trafiksäkerheten. En moped klass I skall enligt 3 kap. 7 § andra stycket TrF köras så nära som möjligt den högra kanten av vägrenen eller den bana som används och får inte köras på cykelbana. En moped klass I skall alltså köras på höger sida om övrig trafik på körbanan och inte på körbanan som en motorcykel, 3 kap. 6 § TrF. Om vägren finns skall en förare av en moped klass I använda denna, 3 kap. 12 § punkt 2 TrF. Det innebär att mopeder klass I alltid används i blandtrafik och inte avskilt från övrig trafik, vilket ställer stora krav på förarna. I denna trafikmiljö utgör mopeder tillsammans med motorcyklister och cyklister oskyddade trafikantgrupper. Den högsta tillåtna hastigheten för den övriga trafiken kan ligga på högst 110 kilometer i timmen där mopeder körs.

En moped klass II skall köras på cykelbana om en sådan finns, 3 kap. 6 § första stycket TrF. Denna skillnad mellan en moped klass I och en moped klass II innebär att en moped klass II i många fall körs i en betydligt säkrare trafikmiljö än en moped klass I. För det fall att cykelbana saknas blir trafikmiljön för de båda mopedkategorierna dock lika farlig. Så är många gånger fallet utanför tätbebyggt område, där mopeder är ett populärt transportmedel. Att de skall köras på vägrenen, där en sådan finns, innebär inte någon större skillnad trafiksäkerhetsmässigt, eftersom vägrenen delvis också används av den övriga trafiken för omkörning.

### *Trimning*

Trimning av mopeder är ett gammalt och välkänt fenomen, vilket många aktörer på olika sätt försöker förhindra, bl.a. genom ett kommande EG-direktiv om trimning. Både de gamla 30-mopederna och de nya klass II-mopederna är relativt lätta att trimma. Trimning av en moped innebär dels att mopedens tekniska egenskaper ändras, dels att föraren kan göra sig skyldig till olovlig körning på grund av att mopedens hastighet överstiger gränsen för att fordonet definitionsmässigt är en moped. Mopedens försäkring gäller inte för skador som har uppstått med en trimmad moped. Trots rådande problem med trimning bör dock minimikravet för behörighetsåldern bestämmas utifrån de två olika mopedtypernas konstruktiva hastigheter i originalutförande.

Sammantaget har samtliga här angivna faktorer betydelse för ålderskravets utformning för de olika mopedklasserna och bör hållas i minnet vid det slutliga ställningstagandet.

### **8.2.9 Ålderskrav i andra europeiska länder**

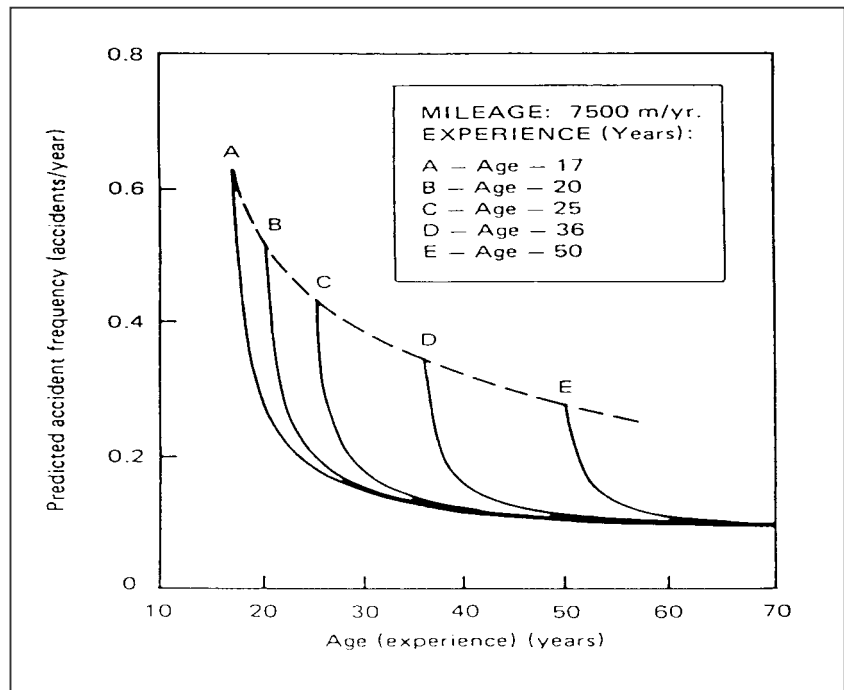
Av sammanställningen i avsnitt 4 över bl.a. ålderskrav för att få köra moped i EU- och EES-länder (se avsnitt 4.2.4) framgår att ålderskravet 16 år är vanligt för en moped motsvarande den svenska mopeden klass I.

Som exempel kan nämnas att Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland har 16-års krav och att Danmark har 18 år som minimiålder för att få köra en moped klass I.

### **8.2.10 Flyttas olyckstoppen framåt vid höjd behörighetsålder?**

En hypotes som har framförts är att de yngsta fordonsförarna alltid är de mest olycksdrabbade oavsett fordon och ålder. Om detta stämmer skulle en höjd behörighetsålder endast flytta fram olyckstoppen till nästa åldersgrupp.

Figur 8.4 Beräknad effekt av ålder och körefarenhet på olycksrisk



Källa: Maycock, G; Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991) *The Accident Liability of Car Drivers*. TRL Research Report 315. Crowthorne: Transport Research Laboratory. Återges i Vägverkets rapport *Utredning om ett stegvist förarutbildningssystem, 1999*.

I rapporten *Utredning om ett stegvist förarutbildningssystem*, utgiven av Vägverket återges ovanstående figur i samband med en diskussion kring frågan om riskminskning för fordonsförare med stigande ålder beror på att förarna får en större erfarenhet av fordonet eller om det beror på åldersfaktorn i sig. Inledningsvis konstateras att faktorerna följs åt. I olika studier har man försökt att skilja de olika faktorernas förklaringsvärde. I en engelsk studie (Maycock m.fl. 1991) följde man i flera år ett stort antal nyblivna körkortsinnehavare som genomgått förarutbildning vid olika åldrar. Man studerade bl.a. trafikexponering och inblandning i trafikolyckor och fann att den initiala risken var hög i alla åldrar och att risken minskade med ökad ålder och erfarenhet.

Debutrisken var dock betydligt högre bland de yngsta nybörjarna och ju äldre föraren var vid debuten desto lägre var debutrisken. I studien beräknades erfarenheten svara för 59 procent och åldersfaktorn för 31 procent av de första åtta årens olycksminskning.

#### *SWOV-rapporten*

I SWOV-rapporten (avsnitt 4.2.4) sammanställs en rad olika fakta och undersökningar från olika EU-länder beträffande bl.a. mopeder. Av rapporten framgår bl.a. följande angående ålderskrav för mopedister. De länder som har 14 år som lägsta ålder för att få köra moped och som ingår i rapporten (Frankrike, Italien och Spanien) har de flesta mopedolyckorna totalt sett. I dessa länder toppar 16-åringarna statistiken över flest dödade mopedister (se bilaga nr 6.2 s. 47 i SWOV). I Österrike sänkte man år 1997 åldern för att få köra moped från 16 till 15 år. Detta resulterade i en lätt ökning av antalet dödade 15-åriga mopedister och en svag minskning av dödade 16-åringar. Antalet *skadade* mopedister fördubblades genom ålderssänkningen. Till följd härav diskuterar man att återigen införa en 16-årsgräns i Österrike. I Frankrike har forskare också diskuterat en höjning av åldersgränsen från 14 till 16 år. I Nederländerna pågår en diskussion om att höja åldersgränsen för moped från 16 till 17 år i syfte att höja trafiksäkerheten. I sammanfattningen av SWOV-rapporten sägs det att en höjning av ålderskravet för att få köra moped är ett effektivt sätt att höja trafiksäkerheten för fordonsförarna.

De olika undersökningar som vi har tagit del av ger stöd enligt vår mening stöd för antagandet att en höjd behörighetsålder totalt sett är gynnsam för trafiksäkerheten.

#### **8.2.11 Ålderskrav enligt EG:s nya körkortsdirektiv**

##### *Allmänt*

Riktvärdet för ålderskravet för förare av mopeder motsvarande den svenska mopeden klass I är 16 år enligt förslaget till det nya körkortsdirektivet, vilket bl.a. motiveras med att de mycket unga förarna är överrepresenterade i den europeiska olycksstatistiken.

För att avvika från direktivets norm på 16 år kommer det att krävas ett nationellt undantag från ålderskravet.

NTF konstaterar i sin policy 2006–2007, *Vad anser NTF?*, fastställd den 21 april 2005, bl.a. följande med anledning av arbetet med ett nytt körkortsdirektiv (s. 19). Ett nationellt undantag från körkortsdirektivets huvudregel om 16 år kan medges av den medlemsstat som vill ha en lägre åldersgräns. Ett sådant nationellt undantag berättigar dock endast till körning i det egna landet. 16 år och körkort skulle vara mycket effektivt för att stoppa ökningen av mopedolyckorna.

### *Mopedbilen*

Förslaget till nytt körkortsdirektiv behandlar mopedbilen på samma sätt som övriga mopeder klass I, och det finns därför inte någon möjlighet att nationellt ställa strängare krav än vad direktivet kommer att föreskriva för att få behörighet att köra en mopedbil. Riktvärdet för ålderskravet för mopeder klass I är 16 år. Mopedbilen får inte köras på motorväg eller motortrafikled och kan inte köras fortare än ca 45 kilometer i timmen. I de fall det finns en vägren skall mopedbilen köras där.

### **8.2.12 Våra överväganden angående differentierade ålderskrav för moped klass I och moped klass II**

Vi vill inledningsvis hänvisa till vad vi har anfört i avsnitt 8.2.1. Följande kan tilläggas.

Vad gäller moped klass II rör det sig om en långsammare mopedtyp, som i viss utsträckning kan köras på cykelbanor och som kan tillgodose t.ex. det transportbehov som 15-åringar kan ha i glesbygd. Mot bakgrund av att en obligatorisk utbildning för mopeder klass II föreslås förväntas trafiksäkerheten höjas för förare av dessa mopeder. Att ha olika ålderskrav för de två mopedkategorierna stämmer överens med principen om det differentierade körkortssystemet i Sverige. Härigenom kan också 15-åringar som har ett förarbevis för moped klass II få använda moped.

För den snabbare mopeden klass I anser vi mot bakgrund av de skäl som redovisas ovan att åldersgränsen skall höjas till 16 år. Vi vill tillägga följande om denna mopedtyp.

De skäl av icke trafiksäkerhetsmässig art som tidigare har legat till grund för Sveriges 15-årskrav, nämligen bl.a. att gynna ett billigt och kraftbesparande transportmedel för personer i arbetslivet, är inte längre aktuella i dagens samhälle. Mopeden är i stället främst ett ungdomsfordon som används för fritidsresor och nöjen. Det faktum att ålderskravet för mopeder klass I, 16 år, enligt utredningens förslag kommer att vara detsamma som gäller för kategorin A1, dvs. lätt motorcykel föranleder ingen annan bedömning. Lätt motorcykel är ett fordon som inte är lika populärt som en moped klass I är i dag. I ålderskategorin 16–17 år fanns det den 31 januari 2004 endast 1 085 innehavare av behörigheten A1, dvs. för lätt motorcykel (*Statistisk årsbok för Sverige 2005*, SCB, s. 256). Såvitt känt finns det inte heller utländska erfarenheter som ger anledning befara att en höjning av ålderskravet för moped klass I skulle medföra en ökad användning av lätta motorcyklar.

Ett annat argument som brukar framföras mot en höjd åldersgräns är att olovlig körning skulle öka. Det är riktigt att en viss ökning kan befaras, men det får trots allt antas att ungdomarna skall ställa sig lojala mot en höjd ålder. Information och attitydpåverkan har här stor betydelse. Våra kontakter med ungdomar ger inte anledning till annat antagande, se avsnitt 5.9. I vart fall bedömer vi att så starka trafiksäkerhetsskäl talar för en höjd åldersgräns att nyttan med en höjning överväger de nackdelar som kan ligga i det nu nämnda och andra motargument.

Vad gäller mopedbilen skall, såsom framgått ovan, den enligt körkortsdirektivet behandlas som en moped klass I. Vi har inte funnit anledning att för den ha någon annan åldersgräns – 16 år – än för övriga fordon i kategorin moped klass I.

### 8.2.13 Skall skjutsning kräva en viss ålder hos mopedföraren?

Enligt nu gällande regler i 6 kap. TrF får på en moped inte färdas fler personer än mopeden är byggd för. På en moped klass II får, givet att mopeden är byggd för en person, färdas ett barn under tio år, om föraren har fyllt femton år eller två barn under sex år, om föraren har fyllt 18 år. Dagens regler innebär att en 15-åring med förhållandevis låg vikt på en moped klass I får skjutsa en fullvuxen person med betydligt högre vikt, vilket radikalt ändrar mopedens köregenskaper.

Under utredningens arbete har flera aktörer påtalat behovet av en åldersgräns för skjutsning på moped klass I. Uppfattningen att minimiåldern för att få skjutsa bör vara 18 år har därvid framförts från flera håll, bl.a. vid utredningens hearing den 12 maj 2004 (McRF, SMR och NTF). Försäkringsförbundet ifrågasatte om skjutsning över huvud taget skulle vara tillåtet på moped.

Vägverket gör inom ramen för bl.a. MopedOLA-projektet en översyn av de regler som gäller för skjutsning på moped. Översynen skall mynna ut i en bedömning av om regelverket behöver ändras från trafiksäkerhetssynpunkt och konsekvenserna av detta

Mot bakgrund av Vägverkets utredningsarbete finner vi inte skäl att närmare behandla ålderskraven och därmed sammanhängande frågor vid skjutsning på moped. Vi vill dock instämma i att en åldersgräns om förslagsvis 18 år är motiverad vid skjutsning på moped klass I.

### 8.3 Ålderskrav för snöskoterförare

**Förslag:** Ålderskravet 16 år för att få köra snöskoter skall behållas. Det finns sammantaget inga skäl som föranleder ett ändrat ålderskrav för detta slags fordon. Behörighetsåldern skall vara uppnådd vid tidpunkten för förarprovets genomförande.

#### 8.3.1 Kort historik om ålderskravet

Det nuvarande ålderskravet om 16 år för att få köra terrängskoter (snöskoter och terränghjuling) infördes genom terrängtrafikkungörelsen (1972:594), jfr dess 35 §. Dessförinnan fanns det inte något ålderskrav för terrängskoterförare. Kravet på 16 år flyttades till 3 § körkortslagen (SFS 1977:477), den s.k. gamla körkortslagen. Den 1 juli 1997 infördes krav på körkort eller traktorkort för att få köra terrängskoter och den 1 januari 2000 infördes krav på förarbevis för terrängskoter. Ålderskravet behölls då.

Minimiåldern 16 år grundar sig på Motorredskapsutredningens betänkande *Snöskotern – fordonet och föraren*, SOU 1970:9. Vid tidpunkten för utredningen kunde färdhastigheten hos en terrängskoter vid optimala förhållanden komma upp till 100 km/tim. Antalet terrängskotrar uppskattades till ca 8 000 vid

denna tid. I betänkandet anfördes bl.a. följande om ålderskravet för bandmotorcykeln, dvs. motsvarande terrängskotern (s. 57–58).

Förslag har till utredningen framlagts om 15 eller 16 års minimiålder för att köra bandmotorcykel. Vid bedömningen av lämplig undre åldersgräns för att få köra bandmotorcykel bör för det första hänsyn tas till kravet på ett moget omdöme hos föraren. I fråga om bandmotorcykeln kan sägas att denna under normala förhållanden är ett lätthanterligt fordon. Vid färd i fjällterräng uppstår emellanåt situationer som förutsätter att föraren har tillräckliga krafter för att kunna framföra fordonet eller för att kunna klara sig själv och fordonet i trängda situationer, exempelvis om fordonet vält omkull, fastnat eller på annat sätt kommit i ett kritiskt läge. Med hänsyn till detta och till gällande bestämmelser om körkort för lätt motorcykel, finner utredningen det motiverat att minimiåldern sätts till 16 år.

I utredningens betänkande togs också frågan upp om bandmotorcykeln skulle delas upp i lätt och tungt fordon, på samma sätt som motorcyklar. Utredningen fann (s. 62) att så inte skulle ske. Motiveringen härtill var framför allt att man inte borde stimulera till konstruktion av alltför lätta och motorsvaga bandmotorcyklar, eftersom fordonen vid färd ofta blev utsatta för situationer som kräver en robust konstruktion och en jämförelsevis hög motoreffekt.

Själva ålderskravet har härefter inte närmare diskuterats i samband med de utredningar som har förekommit på området, men i prop. 1995/96:226 *Hållbar utveckling i landets fjällområden*, s. 46, betonas att kraven på snöskoterförarna måste anpassas efter de faktiska förhållandena och att olycksfallsutvecklingen måste brytas. Genom de ändringar som genomfördes den 1 juli 1997, nämligen krav på traktorkort (behörighetsålder 16 år) eller körkort för att få köra terrängskoter, markerades att snöskoterkörning är något som kräver ansvarstagande och kunskap.

### 8.3.2 Överväganden

#### *Olycksstatistik*

Det finns inte någon officiellt redovisad statistik över olyckor med terrängskotrar i Sverige. Av rapporten *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige* av Mats Öström m.fl., vilken omfattar ca 80 procent av samtliga snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige under perioden 1973/74–2002/03, framgår det (s. 11 ff.)



bl.a. att medelåldern hos de omkomna var 40 år. Det framkommer också att den vanligaste terrängtypen för olyckan var en sjö, varvid skotern vanligen körts igenom is. Flera av olyckorna inträffade sedan skotern vält till följd av för hög fart. Alkoholpåverkan är en vanligt förekommande orsak till olyckor; i 67 procent av samtliga fall bedöms alkohol ha bidragit starkt till olyckorna (s. 9). Se om undersökningen vidare i avsnitt 5.5.

Av tillgänglig statistik kan man för Sveriges del dra den slutsatsen att de unga förarna inte är de som oftast råkar ut för snöskoterolyckor med dödlig utgång. Dagens snöskotrar kan vid gynnsamma förhållanden, dvs. på plan mark med god sikt, köras betydligt snabbare än vad den generella hastighetsbestämmelsen anger (70 kilometer i timmen). Det är ofta på is, där underlaget synes plant och sikten är fri, som snöskotrarna körs i för hög hastighet, vilket kan leda till förödande konsekvenser.

#### *Klassindelning av snöskotrar?*

Dagens snöskotrar byggs med allt kraftigare motorer och kan under vissa mycket gynnsamma förhållanden uppnå topphastigheter om ca 180 kilometer i timmen. En fråga som är motiverad är om en klassindelning och eventuellt en högre åldersgräns för de tyngre maskinerna bör införas, på samma sätt som gäller för motorcyklar. Vid våra kontakter med snöskoterorganisationerna har SVEMO tagit upp frågan om en klassindelning av snöskotrar och förordat detta. I Norge finns det för närvarande ett förslag om att införa två klasser för snöskoter utifrån relationen mellan motorns effekt och fordonets vikt (se avsnitt 4.3). Åldersgränsen föreslås bli 16 år för att få köra en snöskoter i klass 1 och 18 år för att få köra en snöskoter i klass 2.

Mot bakgrund av vad forskningen visar angående orsakerna till snöskoterolyckorna finner vi att en klassindelning av snöskotrar inte är en åtgärd som bör väljas i första hand. En klassindelning medför också ett administrativt merarbete som inte framstår som motiverat.

*Sänkt behörighetsålder för snöskoter?*

Vid utredningens kontakter med SNOFED har organisationen framfört ett önskemål om att behörighetsåldern för snöskoter skall sänkas till 15 år. Motivet härför är att en 15-åring går i grundskolans årskurs 9 och fortfarande bor hemma hos föräldrarna, medan en 16-åring, för det fall personen inte fyller år under vårterminen i årskurs nio, ofta (i norra Sverige) går i gymnasieskola på en annan ort än den ursprungliga hemorten. Dessa förhållanden medför att ungdomarna är lätta att nå för de lokala snöskoterklubbarna så länge de bor kvar på sin ursprungliga hemort, medan de sedan till viss del tappar kontakten med den ursprungliga hemorten och därmed skoterklubben. Det är vanligt att de kommer hem till föräldrarna på skolloven och då kör snöskoter, oavsett om de har förarbevis eller inte. Eftersom snöskoterklubbarna bl.a. anordnar utbildning för förarbevis för terrängskoter har de ett intresse av att knyta till sig de här ungdomarna tidigt och utbilda dem för förarbevis så att de kan köra snöskoter lagligt.

**8.3.3 Slutsatser angående behörighetsålder för snöskoter**

En snöskoters kapacitet och den trafikmiljö där den används (snöklädd terräng) ställer relativt stora krav på mognad och anpassning till oväntade situationer, som i stor utsträckning måste kunna lösas på egen hand. Detta innebär sammanfattningsvis enligt utredningens mening att någon sänkning av 16-årskravet inte kan komma i fråga. De skäl som SNOFED har anfört ovan föranleder ingen annan bedömning. Däremot finner vi att utbildningen bör få påbörjas före 16 års ålder och att ålderskravet 16 år bör knytas till tidpunkten för provets genomförande. Enligt dagens regler (8 kap. 9 a § KKF) gäller krav på 16 år för att få delta i de obligatoriska praktiska momenten i terrängskoterutbildningen, vilket kan sägas innebära ett ålderskrav för att få påbörja utbildning i den delen. Vi föreslår att denna bestämmelse tas bort och att ett ålderskrav för utbildningsmomentet övningskörning införs, se förslag till 8 kap. 9 a § KKF och förslag till ändring av 4 kap. 2 § KKL.

## 8.4 Ålderskrav för terränghjulingförare

**Förslag:** Ålderskravet för att få köra en terränghjuling skall fortsatt vara 16 år.

Ålderskravet 16 år för att köra en terränghjuling har inte behandlats separat i tidigare utredningar, eftersom terränghjulingarna tillsammans med snöskotrarna i dag ingår i fordonsdefinitionen terrängskoter.

Under utredningens arbete har det inte vid kontakter med olika aktörer, såsom Arbetsmiljöverket, Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation (STHR) och olika utbildare för såväl terränghjuling som snöskoter, framkommit annat än att 16-årskravet är lämpligt att behålla för att få köra terränghjuling. Tekniskt sett är riskerna med en terränghjuling kopplade till överstegring och vältning vid körning i terräng samt speciella risker vid körning med olika släp. En terränghjuling kan, med rätt körteknik i fråga om förflyttning av kroppsvikten, köras upp och ned för starkt lutande underlag såsom berg och stora stenar. Trots det generella förbudet mot barmarkskörning för annat än yrkesmässig körning används terränghjulingar ganska utbredd på landsbygden i skogsbruk och jordbruksverksamhet. Det bör också uppmärksammas att förbudet mot att köra på barmark, oavsett syftet med körningen, inte omfattar tomt, jämför 1 § andra stycket punkten 2 TKF. Med tomt avses den zon kring en byggnad som hemfridsintresset kan bedömas omfatta, vanligtvis ca 70–90 meter från bostadshuset. Sammantaget talar riskerna vid körning med terränghjuling, och de trots allt ganska omfattande användningsmöjligheterna, för att en mognad krävs hos förarna och att 16-årsgränsen därför skall behållas. Liksom i fråga om snöskotrarna skall utbildning av terränghjulingförare få påbörjas före 16 års ålder. Bestämmelsen som innebär att den som skall delta i de praktiska momenten i utbildningen måste ha fyllt 16 år tas bort, se 8 kap. 9 a § 1 KKF och vårt förslag till ändring av denna bestämmelse, författningsförslag 8. Ett ålderskrav på 15 år och nio månader för utbildningsmomentet övningskörning föreslås i stället, se förslag till ändring av 4 kap. 2 § KKL.

## 8.5 Undantag från ålderskraven

**Förslag:** Undantag från föreskrivna ålderskrav skall kunna meddelas av länsstyrelsen beträffande samtliga nu aktuella fordon samt för förarbehörigheten A1.

I dag kan länsstyrelsen under vissa förhållanden ge dels undantag från kravet på förarbehörighet för visst fordon, dels undantag från ålderskraven för vissa fordon, se 8 kap. 9 § KKF jämförd med 2 kap. 3 och 4 §§ KKL och med 3 kap. 1 § första stycket 3 b KKL. Bestämmelserna innebär att undantag från ålderskravet för att få köra en moped klass II kan ges men inte undantag från ålderskravet för att få köra en moped klass I eller en lätt motorcykel.

Vi anser att det skall finnas samma förutsättningar för undantag från ålderskraven oavsett fordon i de specifika fall som gäller i dag, nämligen för den som till följd av bristande allmänna kommunikationer och sjukdom, funktionshinder eller liknande, som inte utgör medicinskt hinder för körkortsinnehav eller innehav av förarbevis, är i behov av motordrivet fordon. Möjlighet till undantag från ålderskravet leder till att övriga krav för förarbehörigheten kvarstår, dvs. obligatorisk utbildning (i förekommande fall) och förarprov. Det får ses som ett led i trafiksäkerhetsarbetet att införa de föreslagna möjligheterna till undantag från ålderskraven. Förarbehörigheten A1 bör inkluderas i denna möjlighet.

## 9 Lämplighetskrav – körkortstillstånd

### 9.1 Utgångspunkter – utredningsdirektiven

#### 9.1.1 Allmänt

Av utredningsdirektiven (dir. 2003:105) framgår det att utredaren skall överväga om utfärdandet av förarbevis skall föregås av en lämplighetsprövning av sökanden. Möjligheter till ingripanden mot förarbevisen skall också övervägas. Härvid skall en noggrann intresseavvägning ske med inriktning på frågan om samma lämplighetskrav skall ställas på en innehavare av ett behörighetsbevis för de aktuella fordonen som på en körkortshavare. Riksdagen har i ett tillkännagivande (bet. 2002/03:TU4, rskr. 2002/03:161) som sin mening anfört att det bör prövas om införandet av en möjlighet att återkalla förarbevis kan vara en lämplig åtgärd i en strategi för att stimulera en ansvarsfull fordonsanvändning och därmed skapa trafiksäkerhetsvinster.

Om lämplighetsprövning och återkallelseregler föreslås skall utredaren också ta ställning till om reglerna skall arbetas in i KKL eller om de skall finnas i en särskild författning.

#### 9.1.2 Körkortsmyndigheterna och regelverket i korthet

Vägverket har ett sektorsansvar för hela vägtransportsystemet, vilket bl.a. innebär att verket är den centrala förvaltningsmyndigheten för olika körkortsfrågor. Verket ansvarar bl.a. för utfärdande av körkortshandlingar, förnyelser och utbyten av körkort samt överprövar vissa beslut som fattas av länsstyrelserna. Vägverket ansvarar också för vägtrafikregistret, se 7 § LVTR. Länsstyrelserna är regionala körkortsmyndigheter. De ansvarar för prövningar av ansökningar om körkortstillstånd och förhandsbesked och ansökningar om handledare samt beslutar om villkor

för innehav av körkortstillstånd och körkort. De beslutar även om återkallelser av körkort m.m. Länsstyrelserna har också hand om motsvarande frågor rörande traktorkort. Deras beslut kan med vissa undantag överklagas till allmän förvaltningsdomstol, varvid prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten, 8 kap. 1 § KKL. Av de beslut som Vägverket fattar kan vissa överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I KKL anges de grundläggande förutsättningarna för rätten att köra fordon av olika slag. KKF innehåller huvudsakligen rena tillämpningsföreskrifter. I 10 kap. 1 § KKL ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i KKL. I 8 kap. 1 § KKF bemyndigas Vägverket att besluta om föreskrifter på olika områden, t.ex. om medicinska krav för innehav av olika behörigheter.

Många grundläggande körkortsbestämmelser vilar på principer som formulerades redan i det lagstiftningsarbete som fullbordades 1958 (prop. 1958:69) och som byggde på 1953 års trafiksäkerhetsutrednings betänkande *Trafiksäkerhet II* (SOU 1957:18). Den reform som härigenom gjordes innebar en betydande skärpning av reglerna om återkallelse och omhändertagande av körkort.

Reglerna om lämplighetskrav för körkort och traktorkort å ena sidan och reglerna om ingripanden mot behörigheterna å andra sidan svarar mot varandra och tillhör de viktigaste bestämmelserna i KKL. Den huvudlinje som gällde när dessa regler infördes kan sägas innebära att olämpliga personer skulle hindras att uppträda som förare i trafiken, antingen vid tillståndsprövningen eller senare genom återkallelse av körkort. Den som en gång blivit fråntagen sitt körkort skulle endast efter en lång tid och efter att ha genomgått en restriktiv prövning på nytt kunna förvärva ett körkort. Härigenom skulle trafiksäkerheten för övriga trafikanter öka. Genom ett fortlöpande lagstiftningsarbete har huvudlinjen i körkortssammanhang kommit att förändras från tanken på att ta bort olämpliga förare från den övriga trafiken till ett synsätt som går ut på att förarens beteende i trafiken i första hand skall förbättras, vilket skall ske genom en nyanserad och individualiserad bedömning i körkortsärenden (jfr prop. 1975/76:155 och prop. 1976/77:113). Nyanseringen ger bl.a. möjligheter att underlåta återkallelser i vissa fall, att ändra återkallelsebeslut, att undersöka om bristerna beror på t.ex. dåliga trafikfärdigheter eller bristande medicinska förutsättningar samt att villkora körkortet.

Körkortslagen är uppbyggd så att det endast finns en typ av prövning inför utfärdande av körkort, nämligen den prövning av lämpligheten som görs inför utfärdande av körkortstillstånd.

## 9.2 Krav på körkortstillstånd

**Förslag:** För att ett AM-körkort för moped klass I eller ett förarbevis för moped klass II, terränghjuling eller snöskoter skall få utfärdas skall det krävas att personen i fråga har ett körkortstillstånd. Förutsättningarna för att få ett körkortstillstånd skall för samtliga behörigheter överensstämma med dem som i dag gäller för att få ett körkort. Ett körkortstillstånd skall prövas för en viss grupp motsvarande den indelning i grupper med olika medicinska krav som anges i Vägverkets föreskrifter (1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation. Giltighetstiden för ett körkortstillstånd skall förlängas från fyra till fem år.

I handläggningen av ärenden som avser förarbevis skall länsstyrelsen och Vägverket få direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret och belastningsregistret.

Det nuvarande regelverket för förarbevis innehåller inga regler om personlig eller medicinsk lämplighetsprövning. Bakgrunden härtill är att regelverket skulle bygga på enkelhet och att behörighetsbeviset skulle utformas som en enklare handling utan andra rättsverkningar än behörigheten att köra fordonen. Under remissbehandlingen av dåvarande lagförslag framgick det emellertid att flera instanser, bl.a. Vägverket, Rikspolisstyrelsen och Länsstyrelsen i Stockholms län, i stället förordade ett system med lämplighetsprövning och återkallelsemöjligheter för förarbevisen. Motiveringen var att avsaknaden av regler om lämplighetsprövning och återkallelse var oacceptabel från trafiksäkerhetssynpunkt och skulle underminera det värde och den betydelse som förarbeviset borde ha.

## 9.3 Vad krävs för att få ett körkortstillstånd?

### 9.3.1 Allmänt

Den som har ett körkortstillstånd kan sägas vid en administrativ förprovning av länsstyrelsen ha blivit godkänd som körkortshavare eller innehavare av traktorkort utifrån vissa personliga och medicinska lämplighetskrav. Ett körkortstillstånd är bärare av rättigheter, såsom möjligheten till övningskörning och det kan bli föremål för ingripanden i form av varning och återkallelse på samma sätt som ett körkort eller ett traktorkort. Körkortstillstånd fordras inte enbart i samband med att körkort utfärdas för första gången utan krävs också i vissa fall för att få ett nytt körkort efter en återkallelse.

Av 3 kap. 1 § 1 KKL framgår att innehav av ett körkortstillstånd är en första förutsättning för att ett körkort skall få utfärdas. För att kunna få ett körkortstillstånd måste den sökande uppfylla de förutsättningar som anges i 3 kap. 2 § vari anges följande. Ett körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Körkortstillståndet gäller endast under en viss tid. Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhets-hänseende och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande trafiksyn för att köra fordon av det slag ansökningsen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Lämplighetsprovningen består alltså av två led: personlig och medicinsk provning. Det är länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden inte är folkbokförd i Sverige, länsstyrelsen i det län där han eller hon vistas, som prövar ansökningsen om körkortstillstånd efter det att ansökan lämnats på en särskild blankett (10 kap. 4 § KKL).

Av 3 kap. 1 § KKF framgår följande om provningen. Till ansökan skall fogas en hälsodeklaration, undertecknad av sökanden på heder och samvete och ett intyg om synprovning. Om ansökningsen avser körkortstillstånd med behörigheten C eller D skall i stället ett läkarintyg enligt särskild blankett fogas till ansökningsen. Intygen



skall vara utfärdade och hälsodeklarationen avgiven inom två månader före ansökningen. Om sökanden under de senaste fem åren före ansökningen har fällts till ansvar för grovt rattfylleri, skall det till ansökningen fogas ett särskilt läkarutlåtande som styrker att sökanden i nykterhetshänseende uppfyller kraven i 3 kap. 2 § KKL. Ett sådant utlåtande skall vara utfärdat inom två månader före ansökningen.

Ett körkortstillstånd gäller för samtliga behörigheter för vilka de medicinska kraven för sökt behörighet är uppfyllda. Detta är dock inte fallet om körkortets giltighet begränsats enligt 3 kap. 10 § KKL genom att villkor för körkortsinnehavet har föreskrivits.

Den som söker körkortstillstånd är enligt 3 kap. 3 § KKL skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för den prövning som avses i 2 § andra och tredje styckena KKL (personliga och medicinska lämplighetskrav).

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt föreskrivas. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats, 3 kap. 10 § KKL.

Av 3 kap. 3 § KKL framgår följande. Ett körkortstillstånd gäller i fyra år. När ett körkortstillstånd meddelats skall Vägverket utfärda ett bevis om tillståndet. I beviset skall anges

1. de behörigheter som tillståndet gäller för,
2. de villkor som meddelats för körkortstillståndet eller körkortet,
3. upplysning om tillståndets giltighet, och
4. att tillståndet kan återkallas i de fall som avses i 5 kap. KKL.

Det finns enligt 3 kap. 8 § KKL en möjlighet att ansöka om förhandsbesked om körkortstillstånd för att få prövad frågan om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd med hänsyn till den sökandes personliga eller medicinska förhållanden.

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, skall en tid bestämmas före vars utgång körkort inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden skall vara lägst en månad och högst tre år, 3 kap. 9 § KKL.

### 9.3.2 Länsstyrelsens prövning av personliga förhållanden

Prövningen av de *personliga förhållandena* tar fasta på dels om sökanden är opålitlig i nykterhetskänslighet, dels om han eller hon i övrigt kan komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Opålitlighet i nykterhetskänslighet avser främst situationer där det har riktats nykterhetsanmärkningar mot personen, t.ex. om han eller hon har blivit omhändertagen enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. (LOB). Beroende eller missbruk av alkohol, narkotika eller andra droger utgör å andra sidan ett medicinskt hinder för innehav av körkort enligt gällande föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Opålitlighet i nykterhetskänslighet syftar således på den situationen att det mot en sökande har riktats nykterhetsanmärkningar utan att dessa anmärkningar visar att det föreligger ett medicinskt hinder för körkortsinnehav. Frågan om en person i övrigt kan komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken prövas huvudsakligen genom en kontroll av om sökanden har begått brott eller misstänks för brott.

Av 3 kap. 7 § KKF framgår att länsstyrelsen vid prövningen skall kontrollera om sökanden förekommer i de register som förs enligt lagen (1998:620) om belastningsregister och lagen (1998:621) om misstankeregister eller i vägtrafikregistret angående uppgift om omhändertagande enligt LOB. Om personen inte förekommer i dessa register behöver inte någon ytterligare utredning av den personliga lämpligheten ske. Vid handläggningen av ansökan om körkortstillstånd får länsstyrelsen vid behov begära in yttrande av polismyndighet, lokal kriminalvårdsmyndighet, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse för ärendet, vilket framgår bl.a. av 3 kap. 8 § KKF.

#### *Direktåtkomst*

Länsstyrelserna och Vägverket har direktåtkomst till uppgifter i misstankeregistret och uppgifter i belastningsregistret i ärenden om bl.a. körkort och traktorkort.

Vi föreslår att motsvarande ska gälla även i ärenden om förarbevis, se förslag till ändring i 10 § 6 och 7 och 20 §

förordningen (1999:1134) om belastningsregister och 3 § 5 och 6 samt 7 § förordningen (1999:1135) om misstankeregister.

### 9.3.3 Länsstyrelsens prövning av medicinska förhållanden

Vägverket har efter bemyndigande i 8 kap. 1 § KKF meddelat föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m. i Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation m.m. Föreskrifterna innehåller bl.a. information om vilka medicinska krav som ställs för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation, krav vid omprövning av sådant innehav, olika krav på läkarintyg och undersökningar samt föreskrifter om synprövning och läkares anmälningsskyldighet enligt bl.a. 10 kap. 2 § KKL till länsstyrelsen vid vissa sjukdomstillstånd. Av 2 § i föreskrifterna framgår att behörigheterna har delats in i tre olika grupper. Till grupp I hör körkort med behörigheterna A, A1, B eller BE samt traktorkort, till grupp II hör körkort med behörighet C eller CE och till grupp III hör körkort med behörighet D eller DE samt taxiförarlegitimation.

De medicinska kraven är lägst för de behörigheter som ingår i grupp I. Det ställs bl.a. krav på trafiksynen i 2 kap i föreskrifterna. Den binokulära synskärpan skall för grupp 1 uppgå till minst 0,5 med eller utan korrektion. Trafiksynen prövas genom bl.a. synscreening, som enligt 16 kap. 5 § får utföras av personal vid trafikskola, legitimerad optiker och av den som erhållit särskilt tillstånd av Vägverket.

En ansökan om körkortstillstånd kan enligt 3 kap. 9 § KKF genom villkor begränsas till

1. att avse fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden,
2. körning endast om personliga hjälpmedel används, exempelvis glasögon, hörapparat eller protes,
3. ett visst område eller en viss tid, eller
4. annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

### 9.3.4 Handläggningen av en ansökan om körkortstillstånd

Den som avser att söka körkortstillstånd skall fylla i en ansökningsblankett och skriva under en hälsodeklaration samt genomgå en synscreening. Systemet är i dag utformat så att bara den som får ett körkortstillstånd beviljat behöver betala en avgift för tillståndet. När man söker körkortstillstånd för första gången är avgiften 220 kr. Om körkortstillstånd söks efter en återkallelse av körkortet enligt 5 kap. 14–15 § § KKL är avgiften 1 055 kr. Detta framgår av avsnitt 4 i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, VAF. Se om avgifter vidare i avsnitt 9.9 nedan.

Om länsstyrelsen finner att sökanden uppfyller kraven för att beviljas körkortstillstånd, registrerar länsstyrelsen detta i vägtrafikregistret.

## 9.4 Traktorkort

Reglerna om traktorkort har arbetats in i KKL dels genom att det i vissa kapitel i KKL finns generella hänvisningar som anger att vad som sägs i kapitlet om körkort också gäller för traktorkort, dels genom hänvisningar i visst kapitel till vilka paragrafer i kapitlet som gäller för traktorkort.

Traktorkortet nämns första gången i 1 kap. 1 § KKL som en behörighetshandling jämte körkort. Övriga behörighetshandlingar som omtalas i KKL återfinns i 2 kap. 3 § (förarbevis för terrängskoter), 2 kap. 4 § (förarbevis för moped klass I) och i 2 kap. 13 § (särskilt förarbevis).

I 3 kap. KKL finns bestämmelser om utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort och i 3 kap. 16 § KKL regleras traktorkortet särskilt. Det framgår här att traktorkort får utfärdas för den som har fyllt 16 år eller, om det finns särskilda skäl, 15 år, har körkortstillstånd och som genom godkänt kunskapsprov har visat sig uppfylla de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt.

I 3 kap. 17 § KKL anges att bestämmelserna i 2, 3 och 8–11 §§ samt 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort. Genom dessa hänvisningar omfattas den som vill ha ett traktorkort bl.a. av bestämmelserna om körkortstillstånd, varigenom en prövning av personlig lämplighet och medicinska förhållanden sker på samma sätt som för en person som vill ha ett körkort.

## 9.5 Varför kräva körkortstillstånd för förare av mopeder, snöskotrar och terrängjulingar?

### 9.5.1 Allmänt

Det har, såsom framgått ovan, från olika håll påtalats att det är otillfredsställande att det inte går att återkalla förarbevisen på samma sätt som körkort. Frågan om återkallelse av de aktuella behörighetshandlingarna skall införas föranleder också frågan om lämplighetsprövning skall införas för dem, eftersom reglerna som nämnts till stor del korresponderar med varandra. De förhållanden som kan leda till återkallelse av ett körkort eller ett traktorkort regleras i 5 kap. 3 § KKL. Bland paragrafens åtta punkter avser hälften olika typer av trafikbrott och trafikförseelser och den andra hälften personliga eller medicinska förhållanden som innebär hinder mot innehav av körkort. Återkallelsegrunderna hänför sig till de krav som ställs på den som söker körkortstillstånd. Trafiksäkerhetskrav är det bakomliggande skälet till att lämplighetsprövning och återkallelsemöjligheter har införts. Reglerna gäller som nämnts också för traktorkort

Ett system med enbart återkallelsemöjligheter men inte lämplighetsprövning skulle innebära att bara de återkallelsegrunder som avser brott av olika slag begångna efter det att en behörighetshandling har utfärdats skulle kunna läggas till grund för ett ingripande. Ett eller flera trafikbrott begångna tidigare, liksom olika typer av sjukdomar, såsom betydande synnedläggningar, skulle inte hindra utfärdandet av en behörighetshandling. Dessutom skulle inte heller opålitlighet i nykterhetskänslighet eller drogmissbruk i olika former hindra att man fick en sådan. Att bara införa återkallelsemöjligheter och inte lämplighetskrav skulle därför sannolikt inte ge så stora trafiksäkerhetsvinster som vi bedömer skulle kunna uppnås med en kombination av dessa instrument. Kontrollmöjligheterna i efterhand, dvs. polisens arbete och de resurser som står till förfogande härför, skulle bli av avgörande betydelse för upptäckten av de personer som inte borde ha behörighet för fordonen. En kontrollmöjlighet skulle också behövas innan en behörighetshandling lämnades ut igen till en person som t.ex. gjort sig skyldig till rattfylleri för att förhindra upprepade förseelser av någon som egentligen inte borde ha körkort.

Ett system utan inledande lämplighetsprövning skulle alltså sammanfattningsvis ge effekter som är ologiska och inkonsekventa och skulle kunna bli administrativt tungrovt med olika specialregler. Det skulle inte heller ge de trafiksäkerhetsvinster som är önskvärda.

### 9.5.2 Orsakerna till olyckor med de olika fordonen

Vägverket redovisar i publikationen *Dödade mopedister 1997–2002*, publikation 2004:34, att 16 procent av de 54 olyckor som ingår i ifrågasvarande djupstudie har varit alkoholrelaterade; se också Vägtrafikinspektionens PM den 10 januari 2005 *Svåra olyckor med moped och MC* samt avsnitt 5 i detta betänkande.

Docenten Mats Öström m.fl. vid enheten för samhällsmedicin vid Umeå universitet har i rapporten *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige* (se avsnitt 5.5) funnit att majoriteten, 68 procent, av dem som omkommit i olyckor med snöskoter har varit alkoholpåverkade med en medelalkoholkoncentration på 1,7 promille. Det innebär att 90 procent av de alkoholpåverkade förarna hade en alkoholkoncentration som låg över gränsen för grovt rattfylleri. För terränghjulingarnas del finns det statistik från Arbetsmiljöverket, som dock bara omfattar sådana olyckor som har anmälts till försäkringskassorna på grund av att de har skett i ett anställningsförhållande och därför kan utgöra en arbetsskada. Enligt uppgifter från Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation sker många olyckor med terränghjulingar vid sådan användning som inte förekommer i ett anställningsförhållande utan i egen verksamhet. Det finns inget incitament till att anmäla olyckan någonstans, eftersom några ersättningar inte kan bli aktuella och man vet därför inte vad som ligger bakom de olyckor och tillbud som sker med terränghjulingarna. Eftersom en terränghjuling liksom en snöskoter används i terräng, med sämre möjligheter till trafikövervakning av polisen än på väg, kan man förmoda att bl.a. en del alkoholrelaterade olyckor förekommer även med dessa fordon.

Hastighetsöverträdelser, vårdslöshet i trafik, olovlig körning (t.ex. körning med en trimmad moped) är exempel på trafikbrott som utöver de drogrelaterade trafikbrotten förekommer även med de aktuella fordonen. I dag är reglerna sådana att en person som begår ett trafikbrott, t.ex. grovt rattfylleri med en moped eller en

snöskoter, får sitt körkort återkallat men inte sitt förarbevis för terrängskoter.

### 9.5.3 Hur kan krav på körkortstillstånd påverka trafiksäkerheten?

Att ställa upp ett krav på körkortstillstånd för att få köra en moped klass I, en moped klass II, en snöskoter eller en terränghjuling skulle innebära att man införde garantier för att de som tillåts köra dessa fordon uppfyller vissa grundläggande lämplighetskrav när de får behörigheten. Genom att också införa återkallelseregler skapas möjligheter att upprätthålla de grundläggande kraven för dem som brukar fordonen. Krav på lämplighetsprövning genom de regler som finns för körkortstillstånd skulle innebära en sällning genom ett beprövat system av dem som är olämpliga fordonsförare. Detta skulle med all sannolikhet leda till större trafiksäkerhet.

Man kan också förutse pedagogiska vinster med att införa samma lämplighetskrav för körning med de nu aktuella fordonen som för övriga fordon i grupp 1. För många kan en moped eller en snöskoter/terränghjuling vara det första motorfordon som de får tillträde till. Många av dem som börjar med ett sådant fordon i 15-16-årsåldern kommer senare att vilja köra bil. Att ställa upp vissa grundkrav redan för de först tillgängliga fordonen borde medföra en mer ansvarsfull fordonsanvändning hos de unga förarna även på längre sikt.

### 9.5.4 Synpunkter på körkortstillstånd från olika aktörer

Utredningen har bl.a. genom en hearing den 12 maj 2004 inhämtat synpunkter från olika aktörer angående olika frågor, bl.a. om man bör införa personlig och medicinsk lämplighetsprövning för de aktuella fordonen. Företrädarna för bl.a. NTF, STR och Vägtrafikinspektionen uttryckte att samma krav som i dag gäller för körkort, dvs. körkortstillstånd, borde införas för de aktuella fordonen. Detta motiverades bl.a. med att trafikfaran för dessa fordon är lika stor som för andra fordon och att enkelheten i systemet gynnas om samma regler ställs upp för alla fordonen. Försäkringsförbundet ansåg att en medicinsk prövning i form av ett syntest var motiverat. Vägverket ansåg att en personlig lämplighetsprövning skulle kunna

införas på samma premisser som för körkort, men att det var mer tveksamt om man borde införa en medicinsk lämplighetsprövning och poängterade att bara sådana krav som är direkt motiverade för att få köra ett visst fordon borde få ställas upp. SMR uttalade att några medicinska krav inte borde ställas upp för att få köra fordonen (mopeder).

#### 9.5.5 Finns det alternativ till körkortstillstånd? – utredningens ställningstagande

Är det verkligen motiverat att införa lika hårda krav på en förare av t.ex. en moped klass II, som kan gå i högst 25 kilometer i timmen som för en förare av en personbil? Skall samma krav på lämplighet ställas upp för förare av ett terrängfordon som för förare av ett vägfordon?

För de fyra olika fordonsslag som nu är aktuella ser trafiksäkerhetsriskerna delvis olika ut. Gemensamt för fordonen är att de i jämförelse med tyngre fordon, såsom bilar, bussar m.fl., inte orsakar lika stor skada på andra fordon och dessas förare utan att det vid ett olyckstillfälle huvudsakligen är föraren själv som drabbas. Med undantag av mopeder klass I används fordonen i miljöer där oskyddade trafikanter vistas. Mopeder klass II används på cykelbanor bland cyklande och gående; terränghjulingar och snöskotrar används i naturen vid arbete och rekreation, där gående och skidåkare m.fl. samsas om utrymmet. Snöskotrar har stora fartresurser, medan terränghjulingarnas körtekniska egenskaper innebär trafiksäkerhetsrisker.

Vi har övervägt frågan om ett krav på körkortstillstånd kan ersättas med någon annan form av lämplighetsprövning. Härvid har vi funnit att *körkortstillstånd är den bästa lösningen för samtliga kategorier, varför vi förordar detta system*. Skälen härtill har berörts i det föregående och är sammanfattningsvis följande.

- Ett krav på körkortstillstånd innebär en förprövning av samma slag som gäller för övriga behörigheter, vilket innebär att samma trafiksäkerhetskrav ställs för mopeder, terränghjulingar och snöskotrar som för övriga i KKL reglerade fordon. Ett enkelt och enhetligt system skapas härigenom.
- Det finns en väl fungerande administration kring körkortstillstånden, och det innebär inga oöverstigliga



kostnader för myndigheterna att infoga de nu aktuella fordonen i systemet.

- Den enskilde som skall söka ett körkortstillstånd för de nu aktuella fordonen kommer att ha nytta av körkortstillståndet under en period om förslagsvis fem år för att bl.a. kunna övningsköra med personbil och förvärva andra behörigheter.
- Det blir billigare och enklare för såväl den enskilde som för myndigheterna med ett krav på körkortstillstånd än med ett krav på en annan förprovning specifik för fordonen i fråga.

Två andra alternativ redovisas dock här som jämförelse.

### *Personlig lämplighetsprovning*

Det första alternativet är att införa en lägre form av tillståndsprövning, som bara tar sikte på en personlig lämplighetsprovning och inte innefattar någon medicinsk provning. Den personliga lämplighetsprovningen skulle i så fall omfatta opålitlighet i nykterhethänseende och rekvisitet skulle vara uppfyllt även vid beroende eller missbruk av alkohol, läkemedel eller narkotika som inte är under kontroll. Den mindre omfattande lämplighetsprovningen skulle kunna användas för förare av mopeder klass II, snöskotrar och terränghjulingar. För förare av mopeder klass I ter det sig utan tvekan mest naturligt att ställa samma krav som för lätt motorcykel, nämligen körkortstillstånd.

Vid kontakter med representanter för länsstyrelserna och med Vägverkets avdelning för trafikregister har detta alternativ föranlett följande synpunkter. Att administrera två olika lämplighetsprovningar, dvs. dels provningen för körkortstillstånd, dels en mindre omfattande lämplighetsprovning för ett s.k. förarbevis-tillstånd, skulle sannolikt medföra problem vid tillämpningen. Den enskilde, som först vill förvärva ett förarbevis och senare också ett körkort eller ett traktorkort, skulle bli tvungen att söka tillstånd hos länsstyrelsen två gånger med ökade kostnader som följd. En ny typ av tillstånd skulle föra med sig ökad administration och till viss del ett dubbelarbete för myndigheterna på grund av att det är sannolikt att en person, som först vill köra moped, terränghjuling

eller snöskoter, inom några år vill ta ett körkort. Detta talar emot ett system med två lämplighetsprövningar.

Alkohol är en bidragande orsak i ett stort antal olyckor, vilket talar för en fullständig prövning även av medicinsk lämplighet. För en ordning med ett förarbevistillstånd talar å andra sidan det faktum att det finns personer som inte uppfyller de medicinska kraven för att få ett körkortstillstånd men som skulle vara betjänta av att kunna förflytta sig med en moped klass II, en terränghjuling eller en snöskoter, t.ex. på grund av sjukdom eller funktionshinder. Det bör i detta sammanhang dock påpekas att Vägverket kan meddela undantag från de medicinska föreskrifterna, 8 kap. 11 § KKF. Genom ett sådant undantag kan en person som inte uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd ändå få köra ett fordon som kräver körkortstillstånd. Undantag får begränsas till att avse ett visst område, en viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Sammantaget har vi funnit att nackdelarna med att införa ett förarbevistillstånd skulle överväga fördelarna.

#### *Körkortstillstånd bara för moped klass I*

Det andra alternativet som vi har diskuterat är att införa krav på körkortstillstånd bara för den som vill köra en moped klass I. Att moped klass I skall omfattas av ett sådant krav är naturligt med tanke på att den har stora likheter med en lätt motorcykel och att en harmoniserad körkortskategori, AM, förväntas införas för mopeder motsvarande den svenska mopeden klass I. Emot detta talar dock flera faktorer. Mopeder är, sett i relation till andra vägfordon, det farligaste fordonet att köra i dag, vilket medför att det behövs krafttag för att höja trafiksäkerheten för detta fordonsslag. Ett krav på körkortstillstånd generellt för alla mopedförare är därför motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt. För snöskotrarnas del är bl.a. alkoholrelaterade olyckor vanliga och detta talar för ett krav på körkortstillstånd. För terränghjulingarnas del saknas det statistik om vad som ligger bakom olyckorna. Klart är emellertid att olyckor med sådana fordon förekommer, och erfarenheter från andra länder, t.ex. USA, där fordonen har förekommit en längre tid, visar att trafiksäkerheten även motiverar ett krav på körkortstillstånd för dessa fordon.

## 9.6 Körkortstillstånd för grupp av förarbehörigheter

Enligt 3 kap. 1 § tredje stycket KKF gäller ett körkortstillstånd för samtliga behörigheter för vilka de medicinska kraven för sökt behörighet är uppfyllda. Detta är dock inte fallet om körkortets giltighet har begränsats enligt 3 kap. 10 § KKL. Begränsningsmöjligheten innebär att det för ett körkortstillstånd eller för ett körkort som villkor får föreskrivas att det gäller bara för ett fordon med viss utrustning eller ett visst fordon som funnits lämpligt för sökanden, att det endast gäller körning om personliga hjälpmedel används, t.ex. glasögon, hörapparat eller protes eller att körningen begränsas till ett visst område eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

Enligt uppgifter från Vägverket och länsstyrelserna kan tillämpningen av reglerna om körkortstillstånd leda till att en person av misstag söker ett nytt körkortstillstånd för en ny behörighet, trots att denna ingår i samma grupp som den behörighet han eller hon tidigare har fått körkortstillstånd för. Det kan t.ex. vara så att en person tidigare har fått körkortstillstånd för behörigheten A i grupp I enligt Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) men vid ett senare tillfälle inom fyra år från det att körkortstillståndet meddelats, vill ha körkortstillstånd för förarbehörigheten B i samma grupp.

För att vårt förslag att införa körkortstillstånd inte skall innebära extra kostnader för den enskilde och ett stort merarbete för myndigheterna, bör det klart och tydligt av författningstexten framgå att ett körkortstillstånd som huvudregel skall sökas och prövas för en grupp behörigheter och inte utifrån en enskild behörighet. På så sätt kan den som har fått ett körkortstillstånd för t.ex. grupp I, vari ingår behörighet för motorcykel, lätt motorcykel, moped klass I, personbil och lätt lastbil, traktor, moped klass II, snöskoter och terränghjuling, inom den tid som tillståndet gäller använda samma körkortstillstånd för att förvärva ytterligare en eller flera av de i gruppen ingående behörigheterna. Det skall dock fortfarande vara möjligt att undantagsvis begränsa ett körkortstillstånd till *en* enstaka behörighet i en grupp. Det kan bli aktuellt bl.a. för vissa funktionshindrade.

## 9.7 Förlängd giltighetstid för körkortstillståndet

Körkortstillståndet gäller endast under en viss tid (3 kap. 2 § KKL). Av 3 kap. 3 § KKF framgår det att giltighetstiden är bestämd till fyra år. I dagens system får körkort (behörigheten A1 för lätt motorcykel) eller traktorkort utfärdas tidigast för den som har fyllt 16 år. För övriga körkort gäller högre ålderskrav. Sexton års ålder och innehav av körkortstillstånd är också ett grundkrav för att få övningsköra med personbil utan släpfordon eller med lätt motorcykel (4 kap. 2 § KKL).

Vägverkets statistik visar att unga nyblivna körkortshavare ofta är inblandade i trafikolyckor. Låg ålder i kombination med nyförvärvad behörighet utgör ett riskmoment i trafiken. En ansökan om körkortstillstånd kan för många unga antas bli tidigarelagd med ett år till följd av vårt förslag om krav på körkortstillstånd för att få köra en moped klass II. Det framstår bl.a. mot denna bakgrund som motiverat att förlänga giltighetstiden med ett år så att ett körkortstillstånd gäller i fem år i stället för som i dag fyra år.

Någon privat övningskörning med moped, snöskoter eller terränghjuling föreslår vi inte. Det är viktigt att det klart framgår av körkortstillståndshandlingen att den inte ger denna rättighet. Se avsnitt 11.14.2.

## 9.8 Antal körkortstillståndsärenden

Våra förslag om att införa krav på körkortstillstånd för de aktuella behörigheterna (mopeder klass I och II samt snöskoter och terränghjuling) skulle kunna leda till en ökning av antalet körkortstillståndsärenden jämfört med i dag. Den reella ökningen skulle bestå i de körkortstillstånd som söks av personer som bara avser att köra ett eller flera av de nu aktuella fordonen. För de personer som ändå skulle ha sökt körkortstillstånd för annan behörighet, t.ex. personbil eller motorcykel, innebär våra förslag endast en tidigareläggning av ansökningarna om körkortstillstånd. Hur många som är intresserade enbart av att förvärva behörighet för moped, snöskoter eller terränghjuling är svårt att beräkna. Under år 2003 tog ca 13 000 personer förarbevis för moped klass I och 8 000 personer förarbevis för terrängskoter. När det gäller förarbevis för moped klass II uppskattar vi att ca 4 000 sådana kan komma att utfärdas per år. Om man ser enbart till de nu aktuella behörig-

heterna skulle reglerna om krav på körkortstillstånd för att få behörigheten leda till att ytterligare ca 25 000 körkortstillstånd skulle sökas per år. Den verkliga ökningen av antalet körkortsärenden blir emellertid, i enlighet med det ovan sagda, inte 25 000, eftersom många av de unga ändå skulle ha sökt ett körkortstillstånd vid 16 års ålder eller några år senare för att kunna börja övningsköra med bil och ta t.ex. körkort med B-behörighet.

## 9.9 Ansökningsavgifter

I dag betalar bara den som får en ansökan om körkortstillstånd beviljad en avgift. Av de 220 kr som det kostar att få körkortstillstånd avser 165 kr kostnader som länsstyrelsen har haft för prövningen och 55 kr Vägverkets kostnader för tillverkningen av grundhandlingen. Den som får avslag på sin ansökan behöver inte betala någon avgift. Länsstyrelsernas handläggningskostnader för avslagsärendena blir inte ersatta per ärende utan kostnaderna finansieras genom länsstyrelsernas förvaltningsanslag. Vägverket tar in avgiften för de beviljade körkortstillstånden och förskotterar pengar månadsvis till länsstyrelserna utifrån en uppskattning av hur många ärenden som förmodas leda till bifall. Uppskattningen baseras bl.a. på årsredovisningarna från länsstyrelserna. Dagens avgifter regleras i VAF.

Under utredningsarbetet har det från länsstyrelsernas sida förts fram önskemål om att införa ett system med ansökningsavgifter för körkortstillstånd som ersättning för dagens system. Frågan ligger delvis utanför vårt uppdrag och vi har inte heller haft möjlighet att tidsmässigt sätta oss in i den tillräckligt för att fullt ut kunna ta ställning till vad ett system med ansökningsavgifter skulle medföra. Följande fördelar med ansökningsavgift jämfört med dagens system har framförts.

Med dagens system förekommer det att personer som har fått körkortstillstånd inte betalar, vilket leder till att betalningspåminnelser och delgivningsförfaranden ibland måste tillgripas. Detta innebär höga kostnader för myndigheterna. Om ett system med ansökningsavgift införs för dem som ansöker om körkortstillstånd betalar den enskilde för att få en tjänst utförd och om betalningen inte kommer in skall ansökningen avvisas. Ett system med ansökningsavgift skulle alltså med fördel kunna vara utformat

så att avgiften för prövningen tas ut före prövningen och den som inte betalar avgiften efter påminnelse skulle få sin ansökan avvisad.

Som exempel på områden inom länsstyrelsernas och Vägverkets verksamheter där ansökningsavgift tillämpas kan nämnas ansökningar rörande alkohol enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse m.m. För sådana ansökningar tar länsstyrelserna ut en ansökningsavgift av den som ansöker om att få delta i försöksverksamheten.

Med hänsyn till de fördelar som synes föreligga med ett system med ansökningsavgifter rekommenderar vi att detta övervägs ytterligare bl.a. vid beredningen av förslagen i detta betänkande.

## 10 Återkallelse och varning

### 10.1 Utgångspunkter

#### 10.1.1 Allmänt

Frågan om behörighetsbevisen för mopeder, terränghjulingar och snöskotrar skall kunna återkallas är, liksom frågan om lämplighetsprovning, central i utredningens arbete. Frågorna har nära anknytning till varandra. Att inte de nuvarande förarbevisen för moped klass I och för terrängskoter kan återkallas har uppmärksammats på flera olika håll. Riksdagen har som sin mening i ett tillkännagivande (bet. 2002/03:TU4) uttalat att möjligheterna att återkalla ett förarbevis bör prövas. Frågan har på nytt aktualiserats i ett antal motionsyrkanden som behandlats av Trafikutskottet i bet. 2004/05:TU2 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*. Av motionerna framgår det sammanfattningsvis att återkallelsemöjligheter för behörighetshandlingarna för mopeder efterlyses allmänt.

#### 10.1.2 Kort om bakgrunden till att förarbevisen inte kan återkallas

De nuvarande reglerna om förarbevis är utformade efter principen om ett enkelt system med en behörighetshandling i andra former än ett körkort. Beträffande mopeder klass I återfinns motivet härtill i Trafikutskottets behandling av propositionen 1997/98:124 *Ny körkortslag*. Utskottet riktade där kritik mot förslaget om krav på körkort för att få köra en moped klass I och föreslog i stället att behörighetsåldern för att få köra en moped klass I skulle vara 15 år och att en utbildning i enklare former än för körkort och med behörighetshandling av annat enklare slag än körkort skulle utfärdas till den som genomgått utbildningen med godkänt resultat. Även för terrängskoter var syftet att tillskapa ett enklare system än det

som gäller för körkort och att härigenom underlätta för framför allt ungdomar att kunna köra terrängskoter. Till följd av principen om ett enkelt system knöts varken körkortslagens lämplighetskrav eller dess ingripandemöjligheter till förarbevisen.

En annan anledning till att inte ingripandemöjligheter mot förarbevisen infördes var enligt förarbetena till lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (prop. 1998/99:123 s. 19 f.) att det vid tidpunkten för lagförslaget pågick en utredning som hade till syfte att se över körkortslagen och därvid redovisa för- och nackdelar med att ersätta det befintliga systemet med administrativa ingripanden med ett straffrättsligt förfarande. När denna utredning hade slutfört sitt arbete skulle det finnas ett bättre underlag för att bedöma om reglerna om återkallelse även borde gälla för förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Den åsyftade utredningen om körkortsingripanden redovisade sitt uppdrag i betänkandet *Körkortsingripanden* (SOU 2000:26). Utredningen (utom en expert som var av annan mening) bedömde det rådande systemet med administrativa körkortsingripanden som inte helt förenligt med artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) som innehåller förbud mot att lagföra och straffa en person flera gånger för en och samma sak. Utredningen förordade en nyordning där en ny ingripandeform skulle finnas, kallad förarförbud, vilken skulle tillämpas för körkortsingripanden som hade sin grund i trafikrelaterade brott. Dessa ingripanden skulle föras över till straffprocessen. Mot bakgrund av att Regeringsrätten genom ett avgörande, RÅ 2000 ref. 65, fann att den svenska ordningen för körkortsåterkallelse på grund av brott är förenlig med den i Europakonventionen angivna principen om förbud mot dubbelbestraffning och med beaktande av vissa synpunkter som framkom vid remissbehandlingen av betänkandet, befanns det emellertid inte angeläget att betänkandet skulle leda till lagstiftning – departementspromemorian *Vissa ändrade regler för körkort och alkohol* (Ds 2002:17), s. 19 f. Utredningens förslag har alltså inte föranlett några lagstiftningsåtgärder. Det ovan nämnda målet är för närvarande under prövning i Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna (Europadomstolen).



## 10.2 Ingripanden mot förarbehörigheterna

**Förslag:** Behörigheterna för moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling skall kunna bli föremål för ingripanden i form av återkallelse och varning på samma sätt som gäller för körkort.

### *Reformbehovet*

Enligt den ordning som gäller i dag behandlas den som kör en moped klass I med stöd av ett körkort på annat sätt än den som kör en sådan moped med stöd av ett förarbevis för moped klass I. Vid t.ex. ett trafiknykterhetsbrott kan den som kör moped med stöd av körkortet få detta återkallat, vilket innebär att han eller hon varken kan köra bil eller moped, medan den som kör moped med ett förarbevis vid ett trafiknykterhetsbrott av samma dignitet inte drabbas av något som helst ingripande avseende rätten att köra moped. Det är dessutom möjligt att under tid då ett körkort är omhändertaget förvärva ett förarbevis för moped klass I och köra en moped, t.ex. en mopedbil. En person som gör sig skyldig till trafiknykterhetsbrott med en terrängskoter kan i dag enbart få körkortet återkallat och inte behörigheten för terrängskoter, dvs. det fordon som har använts vid trafikbrottet. Att det förhåller sig på det här beskrivna sättet har föranlett kritik både från allmänheten och från olika aktörer som utredningen har varit i kontakt med. Man har t.ex. påpekat att trafikfaran är lika stor oavsett vilket fordon som används. Den vanligaste uppfattningen synes vara att i vart fall trafikbrott borde kunna leda till återkallelse av behörigheterna för moped och terrängskoter. Körkortslagets regler om körkortsingripanden innebär emellertid att även andra förhållanden än trafikbrott kan läggas till grund för ingripanden. I vårt arbete har vi gått igenom olika tänkbara lösningar på hur man skulle kunna utforma reglerna för lämplighetsprövning och återkallelse utan att fullt ut knyta an till det befintliga körkortssystemets regler.

*Trafiksäkerhetskäl*

Vi har i avsnitt 9 redogjort för varför lämplighetskrav bör införas och hur det förväntas påverka trafiksäkerheten. Eftersom reglerna om lämplighetskrav hör nära samman med återkallelsereglerna har det i avsnitt 9 redovisade resonemanget bäring även som skäl för att införa återkallelseregler.

Att för mopeder klass I, mopeder klass II, terränghjulingar och snöskotrar införa samma återkallelseregler som gäller för körkort skulle innebära att ett med körkortslagen enhetligt synsätt skulle tillämpas för rätten att köra fordonen. Det skulle ge signaler med innebörden att nykterhet, allmän regelbundenhet och grundläggande medicinska krav är lika viktiga komponenter för en säker fordonsanvändning oavsett vilket fordon det gäller och oavsett om körningen sker på väg eller i terräng.

Vi har funnit att såväl samma lämplighetskrav som samma återkallelseregler bör gälla för de nu aktuella fordonen som för övriga körkortspliktiga fordon. Skälen härför, vilka närmare utvecklats i avsnitt 9, är dels att trafiksäkerhetskraven motiverar samma regler för alla fordon, dels att det skulle leda till en alltför omfattande och dyr administration att ha olika lämplighetskrav och olika system för återkallelse för olika slag av fordon, vilket skulle drabba både myndigheterna och den enskilde i form av ökade kostnader och ökat arbete. Att knyta både lämplighetsprövning och ingripanderegler till det befintliga system som regleras i KKL och KKF är därför den lösning som vi finner mest lämplig.

### **10.3 Finns det alternativa lösningar? – utredningens slutsatser**

Vi har när det gäller ingripanden mot behörigheterna på samma sätt som anges i avsnitt 9 diskuterat om det kan finnas lämpliga alternativ till KKL:s regler för de aktuella fordonen men funnit att sådana saknas. För att belysa detta redogör vi här i korthet för de alternativ som vi närmare har undersökt och diskuterat.

*Ingripande på grund av brott*

Det ena alternativet är att vid lämplighetsprövningen enbart ta sikte på den del av prövningen som avser personlig lämplighet och huvudsakligen bara låta de ingripandebestämmelser som avser brott leda till återkallelse eller varning. I avsnitt 9 har vi som en möjlighet diskuterat om en sådan lösning skulle kunna vara lämplig för i första hand förarbevis för moped klass II samt för förarbevis för snöskoter och terränghjuling. Detta alternativ utesluter helt den medicinska prövningen och medicinsk grund för ingripande mot behörigheterna. Konsekvensen blir att sådant drogmissbruk som är hänförligt till sjukdom inte heller skulle kunna leda till ingripande mot behörigheterna. Mot bakgrund av att alkohol har visat sig vara en bidragande orsak i många olyckor (68 procent av dödsolyckorna på snöskoter är alkoholrelaterade och ca 16 procent av dödsolyckorna på moped) framstår detta alternativ från trafiksäkerhetssynpunkt som mindre lyckat. Det skulle dessutom på ett övergripande plan ge felaktiga signaler om trafiknykterheten. Inte heller i administrativt hänseende framstår alternativet som gångbart, eftersom det skulle leda till merarbete för myndigheterna på grund av att en person som först avser att ta ett förarbevis, och därmed skaffa sig ett körkortstillstånd av den lägre kategorin, inom ett antal år med stor sannolikhet också skulle komma att ansöka om ett körkortstillstånd för att ta körkort. Den enskilde skulle härigenom också få både ökade kostnader och ett merarbete för att ansöka två gånger om körkortstillstånd.

*Ingripande bara för moped klass I*

En annan lösning skulle kunna vara att bara ta med mopeder klass I i KKL:s regelverk avseende körkortstillstånd och ingripande. Att behörighetshandlingen för dessa mopeder skall omfattas av KKL:s regelsystem är naturligt, eftersom de enligt det nya körkortsdirektivet antas komma att bli en särskild körkortskategori. Från trafiksäkerhetssynpunkt skulle en sådan lösning emellertid inte vara tillräcklig, eftersom statistiken visar att mopeder generellt sett är olycksdrabbade. Att undanta behörighetsbevisen för snöskoter och terränghjuling från återkallelsemöjligheter skulle inte heller vara förenligt med de önskemål som har framförts om att

behörighetshandlingen även för dessa fordon bör kunna återkallas med tanke på vilka trafiksäkerhetseffekter detta kan tänkas leda till.

## 10.4 Allmänt om körkortsingripanden

### *Allmänt*

Det finns två slag av körkortsingripanden i KKL: återkallelse och varning. Reglerna om körkortsingripanden utgör instrument för att endast lämpliga förare tillåts vistas ute i trafiken.

Ett körkort kan återkallas i en rad olika situationer. Återkallelsegrunderna hänför sig till de krav som ställs på den som vill förvärva ett körkort. Ett utfärdat körkort kan återkallas när körkortshavaren brister på ett sådant sätt att trafiksäkerheten får anses äventyrad. Bristen kan ha kommit till uttryck genom en trafikförseelse eller genom en brottslig gärning av annat slag. Bristen kan också ha sin grund i att lämplighetskraven för innehav av körkort av medicinska eller personliga skäl inte är uppfyllda. Att ett körkort återkallas innebär att föraren mister den förarbehörighet som han genom körkortet har förvärvat. Återkallelsen kan begränsas till att avse en eller flera behörigheter. För de återkallelser som är föranledda av annat än sjukdom, skada eller liknande fastställs en tid under vilken körkortet inte gäller, den s.k. spärrtiden. Ett körkort som återkallas skall överlämnas till länsstyrelsen.

## 10.5 Närmare om körkortsingripanden

### 10.5.1 Inledning

Av 5 kap. 1 § KKL framgår följande. Ett körkortsingripande sker som nämnts genom återkallelse av körkortet eller genom varning. I ett ärende om körkortsingripande med anledning av brott skall länsstyrelsen eller domstolarna inte göra någon prövning av skuldfrågan, utan en lagakraftvunnen dom, en åtalsunderlåtelse, ett straffföreläggande eller en ordningsbot läggs till grund för beslutet. Även utländska domar och motsvarande summariska förfaranden som bygger på att brottet är erkänt kan läggas till grund för ett ingripande, tredje stycket i nämnda paragraf.

Av 5 kap. 2 § framgår att vad som sägs i 5 kap. om körkort också gäller körkortstillstånd och traktorkort. Det innebär bl.a. att om en

person förutom körkortet har ett giltigt körkortstillstånd så skall både körkortet och körkortstillståndet bli föremål för ingripande. Av praxis framgår att samma slag av ingripande (dvs. varning eller återkallelse för både körkortet och körkortstillståndet eller traktorkortet) skall väljas (RÅ 1989 ref. 94).

### 10.5.2 Återkallelsegrunderna

I 5 kap. 3 § KKL anges i åtta punkter i vilka situationer ett körkort kan återkallas. Härav framgår följande.

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om vissa trafikbrott, TBL, eller, mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),
2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § TBL och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. om körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. om körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhets-  
hänseende inte bör ha körkort,
6. om det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt

fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,
8. om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in ett läkarintyg eller ett bevis om godkänt förarprov.

En återkallelse enligt 3 § får begränsas till att avse en eller flera behörigheter, vilket framgår av 5 kap. 4 § KKL.

#### *Grov vårdslöshet i trafik och trafiknykterhetsbrott*

Körkortet skall återkallas för den som har gjort sig skyldig till grov vårdslöshet i trafik. Till ansvar för sådant brott döms den som enligt 1 § andra stycket TBL vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn gör sig skyldig till grov oaktsamhet eller visar uppenbar ligkiltighet för andra människors liv eller egendom.

Straffbestämmelserna för trafiknykterhetsbrotten finns i 4 § och 4 a § TBL. I 4 § TBL föreskrivs att den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha druckit alkohol i sådan mängd att koncentrationen av alkohol under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller till 0,10 milligram per liter i utandningsluften skall dömas för rattfylleri. Detsamma gäller den som har fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn och då varit så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kunnat föra fordonet på ett betryggande sätt. I 4 a § anges vad som särskilt skall beaktas vid bedömningen av om ett trafiknykterhetsbrott skall anses som grovt. En sådan omständighet är att alkoholkoncentrationen uppgick till minst 1,0 promille i förarens blod eller till 0,50 milligram per liter i utandningsluften. Andra omständigheter som särskilt skall beaktas är att föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel eller att framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Vid grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri skall körkortet enligt 5 kap. 6 § KKL återkallas och spärrtiden bestämmas till lägst ett år. För att bestämma en spärrtid som understiger ett år i dessa

fall krävs det synnerliga skäl och att någon fara för trafiksäkerheten inte föreligger vid en kortare spärrtid, se 5 kap. 10 § andra stycket KKL.

Vid trafiknykterhetsbrott med lägre alkoholhalter är också återkallelse av körkortet huvudregeln men spärrtidernas längd varierar. Det finns enligt 5 kap. 9 § andra stycket KKL möjlighet att i stället för återkallelse meddela varning vid trafiknykterhetsbrott, om alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Beträffande narkotika gäller sedan den 1 juli 1999 enligt 4 § andra stycket TBL i princip en nollgräns. Det innebär att om det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet är det straffbart som rattfylleri. Denna ändring i TBL har inte föranlett någon ändring i KKL.

### *Smitning*

Körkortet skall enligt 5 kap. 3 § andra punkten KKL återkallas för den som har brutit mot 5 § TBL (s.k. smitning) om brottet inte kan anses som ringa. Enligt 5 § TBL skall en vägtrafikanter, som med eller utan skuld haft del i uppkomsten av en trafikolycka, dömas för smitning, om han genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föranleda. Detsamma gäller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen. Brottet kan med hänsyn till omständigheterna i vissa fall bedömas som grovt. I 2 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276) anges vad som åligger trafikanter vid trafikolyckor.

Vid bedömningen av i vilka fall av smitning ett körkortsingripande bör ske bör man som utgångspunkt ha att smitning i många fall oberoende av trafikfaran kan vara uttryck för en betydande brist på sådant omdöme och ansvar som man bör fordra i trafiken. Det kan gälla även vid lindriga skador. Å andra sidan bör inte bagatellfall vid enbart saksador leda till en så hård reaktion som körkortsåterkallelse, se departementschefens uttalande i prop. 1975/76:155 s. 91. Avgörande för frågan om spärrtid är hur allvarligt brottet vid en samlad bedömning anses vara från trafiksäkerhetssynpunkt (prop. 1979/80:178 s. 64).

### *Upprepade trafikbrott*

I 5 kap. 3 § tredje punkten behandlas upprepade trafikbrottslighet som grund för körkortsåterkallelse. Ett körkort skall återkallas, om innehavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn. Bestämmelsen kommer främst till användning vid upprepade trafikförseelser av mindre allvarligt slag, t.ex. måttliga hastighetsöverträdelser och mindre allvarliga brister i fordonets utrustning. Med uttrycket *i trafikens intresse* avses trafikrelaterade förseelser som inte har begåtts vid färd, t.ex. skatte-, försäkrings- och registreringsförseelser (jfr prop. 1975/76:155 s. 93 f.). I allmänhet avses med upprepade förseelser minst tre förseelser men i vissa fall har det räckt med två. Förseelserna skall dessutom ha begåtts inom en begränsad tid, i regel inom en tvåårsperiod.

### *Allvarligt trafikbrott*

Bestämmelsen i 5 kap. 3 § fjärde punkten tar sikte på överträdelser av de grundregler som måste iakttas för att trafiksäkerheten skall kunna upprätthållas (prop. 1975/76:155 s. 92). Det rör sig om enstaka allvarligare trafikförseelser som grund för återkallelse. Ett körkort skall återkallas enligt denna punkt för den som i väsentlig mån har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller som har brutit mot någon annan regel som är väsentlig för trafiksäkerheten. Det kan gälla exempelvis körning i uttröttat tillstånd, omkörning trots mötande trafik, otillräckligt avstånd till framförvarande fordon, grov olovlig körning eller allvarliga brister i fordonets utrustning. Prövningen skall ske utifrån en helhetsbedömning av överträdelsens svårighetsgrad från trafiksäkerhets-synpunkt. Tyder omständigheterna på att någon faktisk trafikfara inte har förelegat, bör överträdelsen inte automatiskt leda till återkallelse (prop. 1979/80:178 s. 79).

Olovlig körning nämns inte särskilt under en egen punkt. Närmast ligger punkten 4 till hands om den olovliga körningen är av allvarlig natur men även punkten 3 kan komma i fråga. I prop. 1975/76:155 s. 79 sägs att till de allvarligaste fallen av olovlig



körning hör de då föraren på grund av bristande kompetens kör på ett trafikfarligt sätt, liksom då han eller hon kör trots att körkortet har blivit återkallat. Den trafikfara som föraren har utgjort och om brottet var av mer tillfällig art är faktorer som man bör fästa avseende vid.

#### *Olovlig körning med trimmad moped*

Att köra en trimmad moped vars hastighet med viss marginal överstiger den konstruktiva hastigheten innebär att man gör sig skyldig till olovlig körning enligt 3 § TBL. Fordonet är då i lagens mening att anse som en motorcykel i stället för en moped, eftersom den konstruktiva hastigheten genom trimningen är högre än den får vara för att definitionsmässigt tillhöra fordonsslaget moped. Förfarandet kan i dag föranleda böter och återkallelse av körkort om föraren har ett sådant, men förarbeviset kan inte återkallas. Om körkortslagets ingripandemöjligheter införs i enlighet med vårt förslag kan även behörighetshandlingen för mopeden omfattas av ett ingripande vid körning med en trimmad moped, vilket är en åtgärd som till viss del också kan sägas motverka trimning.

#### *Opålitlighet i nykterhetshänseende*

Opålitlighet i nykterhetshänseende utgör enligt 5 kap. 3 § femte punkten KKL grund för återkallelse. Opålitligheten kan bestå i missbruk av alkohol, narkotika, läkemedel eller andra berusningsmedel. Prövningen av körkortshavarens pålitlighet i nykterhets-hänseende skall göras utifrån en helhetsbedömning. I förarbetena till 1977 års körkortslag uttalades att ett omhändertagande på grund av berusning inger så stark misstanke om opålitlighet i nykterhets-hänseende att utredning bör ske av körkortshavarens förhållanden i fråga om nykterhet. Sker upprepade ingripanden på grund av berusning inom loppet av ett par år, talar mycket för att körkortshavaren är olämplig att inneha körkort (prop. 1975/76:155 s. 77). Med ingripande på grund av berusning avses flera olika former av åtgärder. Det kan exempelvis vara fråga om omhändertagande med stöd av lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m., LOB, behandling på grund av missbruk

eller straffrättsliga förfaranden på grund av alkohol- narkotika- eller våldsbrott. Länsstyrelsen ansvarar för att körkortshavarens förhållanden utreds. Socialnämnden kan höras för att belysa vederbörandes livsföring och orsakerna till personens problem. I förekommande fall kan upplysningar inhämtas även från andra myndigheter, t.ex. frivårdsmyndigheter. Prövningen av hur lång spärrtiden skall vara vid återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende blir beroende av den helhetsbild av föraren som utredningen visar. Spärrtiden bör normalt inte vara längre än som fordras för att förarens skötsamhet skall kunna bedömas, vilket i normalfallet ofta bör innebära ett år från senast kända missbrukstillfälle (prop. 1975/76:155 s. 101 och prop. 1997/98:124 s. 41). I de fall då det föreligger ett beroende eller missbruk av alkohol, narkotika, läkemedel eller andra droger, som utgör ett medicinskt hinder för innehav av körkort enligt gällande föreskrifter, skall återkallelse inte ske enligt denna återkallelsegrund utan i stället enligt punkten 7 (prop. 1975/76:155 s. 78 och prop. 1997/98:124 s. 75).

#### *Allmän brottslighet eller personliga förhållanden i övrigt*

Av 5 kap. 3 § sjätte punkten KKL framgår att återkallelse av körkortet skall ske om det med hänsyn till annat brott kan antas att körkortshavaren inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Detsamma gäller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Bakgrunden till bestämmelsen är att undersökningar visar att personer som i sin allmänna livsföring brister i hänsyn till andra eller som på annat sätt visar prov på en ansvarslös inställning och en bristande social anpassning påfallande ofta visar samma negativa egenskaper när de uppträder i trafiken (SOU 1957:18 s. 117). Frågan om körkortet skall återkallas på grund av allmän brottslighet skall prövas efter en helhetsbedömning av körkortshavarens person och hur han eller hon kan förväntas uppträda i trafiken. Stor vikt skall läggas vid de personliga förhållandena och hur bilden av personens framtid ter sig. Förhållandena belyses ofta genom yttranden från frivårdsmyndighet, övervakare eller kriminalvårdsanstalt. Vid kvalificerad brottslighet – som t.ex. har bedrivits yrkesmässigt eller varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös – bör innehav av

körkort i regel vägras. Även kombinationen av allmän brottslighet och trafikbrottslighet bör uppmärksammas (prop.1975/76:155 s. 72). I helhetsbedömningen skall också valet av påföljd beaktas och återkallelse bör ofta kunna underlåtas beträffande personer som har dömts till böter, villkorlig dom, skyddstillsyn eller till kortare fängelsestraff. När det gäller vilka brott som kan leda till återkallelse har tonvikten lagts på våldsbrott och narkotikabrott. I FVTR finns bestämmelser om Rikspolisstyrelsens skyldighet att underrätta Vägverket om straffrättsliga avgöranden.

Till personliga förhållanden i övrigt har ibland hänförts t.ex. smärre narkotikabrott, där föraren varit narkotikaberoende och körkortsinnehav därför inte ansetts lämpligt. I fråga om spärrtidens längd vid återkallelser enligt denna punkt gäller liksom vid trafiknykterhetsbrotten att helhetsbilden av föraren är utslagsgivande. Rehabiliteringssynpunkter skall också vägas in, vilket t.ex. innebär att spärrtidens längd – om det är godtagbart från trafik-säkerhetssynpunkt – bör anpassas till när tiden för frigivningen från fängelsestraffet inträffar ( jfr prop. 1975/76:155 s. 101).

#### *Medicinska skäl*

Enligt 5 kap. 3 § sjunde punkten KKL skall ett körkort återkallas, om körkortshavarens förutsättningar för rätten att köra ett körkortspliktigt fordon är väsentligt begränsade till följd av sjukdom, skada eller någon liknande omständighet som t.ex. alkoholism. Återkallelse skall ske om förhållandena är sådana att körkortshavaren av trafiksäkerhetsskäl inte längre bör ha körkort. Bedömningen av om så är fallet skall göras efter gällande föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort. Sådana föreskrifter har meddelats av Vägverket, se Vägverkets föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation. De har sin grund i gemensamma medicinska krav inom EU till följd av det nu gällande körkortsdirektivet. Föreskrifterna är bindande, vilket innebär att domstolarna är bundna av de föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort som gäller då prövningen sker. En konsekvens härav är att en skärpning av de medicinska kraven slår igenom även avseende ett redan utfärdat körkort vid en senare omprövning av körkortsinnehavet i den mån inga övergångsbestämmelser har införts. Vägverket får enligt 8 kap. 11 § KKF meddela undantag

från de medicinska föreskrifterna. Utredning av körkortshavarens medicinska förhållanden inhämtas från de konsultläkare som länsstyrelserna har till sitt förfogande, och i mera tveksamma fall kan yttrande inhämtas från Vägverkets trafikmedicinska råd.

*Underlåtenhet att följa föreläggande om läkarintyg eller förarprov*

I 5 kap. 3 § åttonde punkten KKL finns den sista återkallelsegrunden, nämligen återkallelse på formell grund. Återkallelse enligt denna punkt kan bara ske när ett formligt föreläggande om ingivande av läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov har utfärdats enligt 10 kap. 3 § KKL. Underlåtenhet att följa ett villkor enligt 3 kap. 10 § KKL utgör inte i sig skäl för återkallelse. Däremot kan sådan underlåtenhet ge anledning att ta upp frågor om särskild utredning enligt 5 kap. 2 § KKF eller om återkallelse, ett förfarande som kan utmynna i ett formligt föreläggande.

## 10.6 Spärrtid

Bestämmelser om spärrtid finns i 5 kap. 6 § KKL. Med spärrtid avses den tid under vilken ett körkort inte får utfärdas. En spärrtid på lägst en månad och högst tre år skall bestämmas vid beslut om körkortsåterkallelse utom i de fall återkallelsen har skett på grund av medicinska eller formella skäl. Spärrtiden skall vara lägst ett år vid grovt trafiknykterhetsbrott eller grov vårdslöshet i trafik. I förarbetena till 1977 års körkortslag (prop. 1975/76:155 s. 97 f.) finns en redogörelse för omständigheter som skall beaktas vid bestämmande av spärrtidens längd. Sammanfattningsvis skall spärrtiden bestämmas utifrån en nyanserad bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet. Därvid anges att spärrtiden endast i undantagsfall skall sättas till minimitiden en månad samt att relativt långa spärrtider bör tillämpas vid grövre trafikbrott. En spärrtid om två år har t.ex. ansetts motiverad vid grov vårdslöshet i trafik. Departementschefen framhöll vikten av en enhetlig och konsekvent rättstillämpning och att det är nödvändigt med vissa schabloner för körkortsspärrrens längd. I rättstillämpningen påverkas spärrtidens längd i sänkande riktning av exempelvis att körkortshavaren har stort behov av körkort eller att lång tid förflutit mellan brottet och körkortsåterkallelsen. I skärpande riktning verkar upprepade

förseelser efter tidigare körkortsingripande. Vid långa spärrtider kan förarens förhållanden ändras så att ett nytt ställningstagande är motiverat. I 5 kap. 11 § KKL föreskrivs därför att en återkallelse eller en varning kan hävas eller spärrtiden avkortas eller ersättas med varning, om en ny omständighet har inträffat eller blivit känd sedan beslut om återkallelse, varning eller spärrtid vann laga kraft. Förutsättningen är dock att det föreligger synnerliga skäl. Bestämmelsen kan användas om det t.ex. har tillkommit nya förutsättningar för en förarens rehabilitering eller om en fängelsedömd person har frigivits villkorligt lång tid innan spärrtiden löper ut.

### 10.7 Villkorlig återkallelse – alkolås

Av 5 kap. 12 § KKL framgår att en återkallelse får ske villkorligt för en person som har gjort sig skyldig till rattfylleribrott efter att ha förtärt alkohol. Närmare bestämmelser härom finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Försöksverksamheten infördes 1999 i tre län och har under 2003 utökats till att omfatta hela landet. Verksamheten pågår enligt nu nuvarande bestämmelser t.o.m. den 31 januari 2009 och gäller för körkortsbehörigheterna B, BE, C, CE, D och DE och går ut på att en person som har gjort sig skyldig till trafiknykterhetsbrott och i övrigt uppfyller kraven för att omfattas av försöksverksamheten efter ansökan, i stället för att få körkortet återkallat, kan få fortsätta att köra körkortspliktigt fordon begränsat till ett visst fordon som har utrustats med ett alkolås. Utredningen (N 2004:16) om utökad användning av alkolås m.m. har till uppgift att bl.a. överväga möjligheterna att så snart som möjligt, senast år 2012, införa krav på alkolås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar. Även behovet och möjligheterna att införa sådana system i andra motordrivna fordon skall övervägas, se dir. 2004:135.

### 10.8 Nytt körkort efter återkallelse

Reglerna om hur man återfår körkortsbehörigheten efter en återkallelse finns i 5 kap. 13–15 §§ KKL och innebär sammanfattningsvis följande. Den som vill ha tillbaka sin behörighet skall ansöka om utfärdande av ett nytt körkort. En sådan ansökan får

inte prövas innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtid löpt ut (13 §). Som huvudregel gäller att ett nytt körkort får utfärdas endast för den som har ett körkortstillstånd och har avlagt ett godkänt förarprov och även i övrigt uppfyller kraven i 3 kap. 1 § KKL (14 § första stycket). Kravet på körkortstillstånd och nytt förarprov gäller dock inte om spärrtiden är högst ett år och återkallelsegrunden är någon av de som anges i 5 kap. 3 § punkterna 2–4. Om spärrtiden har bestämts till högst ett år och återkallelsegrunderna är någon av de som återfinns i 5 kap. 3 § första stycket punkterna 5–6 eller om körkortet har återkallats med stöd av 3 § punkterna 7–8 krävs det bara körkortstillstånd.

Prövotid gäller för ett körkortsinnehav i två år från dagen för godkänt förarprov, 3 kap. 18 § KKL. För att få tillbaka behörigheten efter en återkallelse som grundar sig på en omständighet som har inträffat *under prövotiden* krävs det alltid körkortstillstånd och förarprov, 5 kap. 15 § KKL.

**Tabell 10.1** Att få tillbaka behörigheten efter återkallelse

Grund i 5 kap. 3 § KKL	Ansöka om utfärdande	Körkortstillstånd	Förarprov
punkten 1	Ja	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 2	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 3	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 4	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 5	Ja	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 6	Ja	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 7	Ja	Ja	
punkten 8	Ja	Ja	
om omständigheten inträffat under prövotiden, oavsett punkt	Ja	Ja	Ja

Andra krav för att få tillbaka behörigheten än de som anges i 13–15 §§ kan bestämmas i beslutet om återkallelse eller efter beslutet men innan spärrtiden har löpt ut (5 kap. 15 § andra stycket). Även i de fall där grunden för återkallelsen är någon av punkterna 2–4 i 3 § och spärrtiden är kortare än 12 månader får länsstyrelsen besluta att ett körkortstillstånd skall ges in i samband med ansökan om utfärdande av ett nytt körkort. Detta är aktuellt om det före utfärdandet har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd (5 kap. 15 § tredje stycket KKL).

### *Prövotid*

Vi föreslår att reglerna om prövotid skall omfatta behörigheten AM, dvs. behörigheten för moped klass I men inte de övriga behörigheterna, dvs. förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling. Se närmare härom i avsnitt 12.8.

## **10.9 Varning**

I vissa fall kan varning meddelas i stället för att ett körkort återkallas (5 kap. 9 § KKL). Varning kan ges om grunden för återkallelse är sådan som avses i 5 kap. 3 § punkterna 2–6 och varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Vid trafiknykterhetsbrott kan varning också meddelas under de omständigheter som anges i 9 § andra stycket och det gäller när alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte har uppgått till 0,5 promille eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften. De särskilda skäl som fordras för att körkortsingripandet skall stanna vid en varning kan vara hänförliga till omständigheterna kring förseelsen eller till körkortshavarens person. När det gäller omständigheter kring förseelsen skall en avvägning göras mellan förseelsens svårhetsgrad från trafiksäkerhets-synpunkt och de trafikförhållanden som rådde på platsen. Skäl hänförliga till körkortshavarens person gäller främst hans tidigare skötsamhet i trafiken. Därvid skall beaktas hur länge han har haft körkort och hans behov av körkort. I förarbetena till äldre körkorts-lagstiftning (prop. 1975/76:155 s. 106 och prop. 1979/80:178 s. 47) framhålls att det bör fordras starka skäl för att under loppet av ett par år meddela en person flera på varandra följande varningar.

## 10.10 Andra beslut avseende körkort m.m.

### *Omhändertagande av körkort*

Ett körkort kan omhändertas omedelbart av polismyndigheten eller av åklagare enligt bestämmelsen i 5 kap. 7 § KKL. Det skall ske om körkortshavaren har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn. Detsamma gäller om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 5 kap. 3 § 1 (grov vårdslöshet i trafik eller rattfylleribrott) eller fjärde punkten (brott mot regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt). Vidare skall körkortet omhändertas om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att köra på ett trafiksäkert sätt eller om körkortet är ogiltigt enligt vissa närmare angivna bestämmelser i körkortslagen. Vid ett omhändertagande mister körkortshavaren sin behörighet omedelbart. Han får dock i vissa fall medges rätt att köra under 48 timmar närmast efter omhändertagandet med stöd av ett särskilt medgivande. Ett beslut om omedelbart omhändertagande får inte överklagas, och länsstyrelsen skall utan dröjsmål pröva om körkortet skall återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka.

### *Interimistiska beslut om återkallelse och preliminära beslut*

Ett körkort skall enligt 5 kap. 5 § KKL återkallas tills vidare, dvs. interimistiskt, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas villkorligt enligt 5 kap. 12 §, dvs. vid trafikonykterhetsbrott där lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig återkallelse blir aktuell, eller slutligt på någon av de grunder som anges i 3 § punkterna 1–7 KKL. Om beslutet grundas på misstanke om brottslig gärning skall beslutets giltighetstid begränsas enligt vad som gäller för spärrtid.

Av 7 kap. 6 § KKL framgår att länsstyrelsen får utfärda preliminära beslut om återkallelse för godkännande inom viss tid. Ett godkänt preliminärt beslut gäller som ett beslut som vunnit laga kraft. En förutsättning för att utfärda ett preliminärt beslut bör vara att det finns grundad anledning att anta att körkortshavaren är beredd att godta beslutet. Antagandet får göras utifrån de omständigheter och uppgifter som föreligger i ärendet. Det kan vara fallet t.ex. när körkortshavaren har erkänt gärningen. Omständigheterna vid gärningen eller körkortshavarens personliga förhållanden måste



också vara sådana att de inte har någon avgörande betydelse för körkortsingripandet, vare sig när det gäller formen eller spärrtidens längd, se prop. 1997/98:124 s. 50 f.

### 10.11 Underlåtande av körkortsingripande

Av 5 kap. 10 § KKL framgår att om ett körkort har varit omhändertaget eller återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får det när återkallelsefrågan slutligt avgörs beslutas att ytterligare ingripande inte skall ske. Det framgår också att om synnerliga skäl föreligger får med avvikelse från KKL återkallelse underlåtas eller spärrtid sättas ned om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Exempel ur rättstillämpningen när denna möjlighet har ansetts tillämplig är vid trafiknykterhetsbrott vid en kortare förflyttning av fordonet på en parkeringsplats.

### 10.12 Handläggning av körkortsärenden

Länsstyrelsen prövar sedan den 1 april 1995 som första instans frågor om körkortsingripande. Beslut enligt KKL gäller omedelbart om inget annat anges, se 7 kap. 7 § KKL. Länsstyrelserna handlägger ca 40 000 ärenden om körkortsingripanden per år. Under 2004 återkallades sammanlagt 33 507 körkort av länsstyrelserna. Den återkallelsepunkt som dominerar är punkten 4, vilken ensam eller tillsammans med andra återkallelsepunkter under 2004 stod för ca 60 procent av återkallelserna

Handläggningen av körkortsmålen i förvaltningsdomstol regleras av bestämmelserna i förvaltningsprocesslagen (1971:291) och i 8 kap. KKL. Den enskilde kan överklaga länsstyrelsens beslut hos länsrätten. Länsstyrelsen är den enskildes motpart i processen och kan å sin sida överklaga både till den till den enskildes fördel och till dennes nackdel (8 kap. 1 § KKL). Prövningstillstånd krävs för överklagande till kammarrätten. Handläggningen i förvaltningsdomstolarna är i huvudsak skriftlig men muntlig förhandling kan förekomma. Sedan länsstyrelserna blev första instans i körkortsärenden har antalet körkortsmål i förvaltningsdomstolarna minskat kraftigt.

## **10.13 Konsekvenser av utredningens förslag om återkallelse m.m.**

### **10.13.1 Allmänt**

Vårt förslag innebär att samma bestämmelser angående körkortsingripanden som redan gäller för körkortsbehörigheterna och för traktorkort skall gälla för behörigheterna AM, förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjuling. Detta innebär sammanfattningsvis att ett väl inarbetat system utvidgas till att omfatta de nu aktuella behörigheterna. För myndigheterna, länsstyrelserna och Vägverket, innebär förslaget ett marginellt merarbete eftersom huvudregeln vid ingripande mot förarbehörigheter är att samtliga behörigheter omfattas av ett ingripande, se 5 kap. 3 och 4 §§ KKL.

### **10.13.2 Utveckling av praxis**

Vi förutsätter att det i rättstillämpningen vid länsstyrelserna och i förvaltningsdomstolarna närmare kommer att utvecklas en praxis avseende förseelser med mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, där bedömningen av trafikfaran i det enskilda fallet kan komma att skilja sig från trafikfaran för andra fordon, vilket i fråga om t.ex. spärrtider kan komma till uttryck i en annan praxis än den som nu tillämpas för körkortsåterkallelser.

### **10.13.3 Hur påverkas den enskilde?**

Som huvudregel kommer samtliga förarbehörigheter som en person har att omfattas av ett ingripande enligt KKL, men det finns redan i dag en laglig möjlighet genom 5 kap. 4 § KKL att begränsa en återkallelse till att avse en eller flera behörigheter. Sådana begränsningar är inte vanliga i praktiken, men möjligheten innebär att det finns en viss flexibilitet i systemet. Detta innebär att en person skulle kunna få behålla behörigheten för exempelvis moped klass II trots att övriga behörigheter återkallas.

*AM-behörigheten*

AM-behörigheten kommer att framgå av körkortet. En återkallelse av körkortet och proceduren för att få tillbaka detta omfattar samtliga behörigheter, om den enskilde inte vill göra någon inskränkning i det senare avseendet. Kostnaden för att få tillbaka ett körkort efter en återkallelse blir beroende av om körkortstillstånd krävs eller inte, vilket i sin tur beror på vilken återkallelsegrund som är aktuell. Avgiften för att få ett nytt körkort efter en återkallelse är för närvarande 1 055 kr, se avsnitt 4 i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet, VAF. Eftersom dagens förarbevis för moped klass I är en enklare handling än ett körkort, dvs. utan foto, namnteckning eller säkerhetsdetaljer kostar det enligt VAF bara 120 kr att få ett sådant. Härvidlag innebär våra förslag en kostnadsökning för den enskilde, vilket är oundvikligt mot bakgrund av förändringarnas karaktär.

Eftersom bl.a. trafikförseelser och onykterhet ligger bakom många svåra olyckor med mopeder bedöms ingripandemöjligheter mot behörigheten AM höja trafiksäkerheten för mopedisterna.

*Förarbevis för moped klass II*

Att införa krav på förarbevis för en förare av en moped klass II och samtidigt knyta ett krav på körkortstillstånd och återkallelsemöjligheter till förarbeviset för sådana mopeder innebär stora förändringar jämfört med dagens förhållanden, eftersom det enda krav som i dag ställs på en förare av en moped klass II är att han eller hon har fyllt 15 år. Trafiksäkerheten för mopedister generellt påkallar emellertid en attitydförändring även när det gäller mopeder klass II. Det är inte försvarbart att lämna dessa fordon utanför de generella regler om lämplighetskrav och ingripanden som gäller för andra fordon. I dagens samhälle utgör inte mopeden ett nödvändigt transportfordon, t.ex. för resor till och från arbetsplatsen, vilket den i viss utsträckning gjorde på 1950- och 1960-talen, när grunden till dagens mopedbestämmelser lades. Även för det fåtal människor i dagens Sverige som inte har något annat transportmedel än en moped att tillgå, på grund av bosättning eller annat, kan reglerna om lämplighetsprövning och återkallelse enligt vår bedömning inte innebära oöverstigliga olägenheter. En nyanserad bedömning får ske med utgångspunkt i omständigheterna i varje enskilt fall.

Kostnaden för att få ett nytt körkortstillstånd efter en återkallelse kommer att bli lika stor oavsett vilken behörighet en person avser att förvärva.

Möjligheter att ingripa mot behörigheten att köra en moped klass II innebär att all mopedkörning omfattas av i grunden lika bestämmelser, vilket bedöms gynna en ansvarsfull fordonsanvändning av mopeder över lag.

#### *Förarbevis för snöskoter och terränghjuling*

Körkort utfärdade fr.o.m. den 1 januari 2000 ger inte behörighet att köra ett sådant fordon, vilket innebär att en person som har ett körkort utfärdat efter detta datum måste ha ett separat förarbevis för snöskoter respektive för terränghjuling. I en återkallellesituation kommer enligt huvudregeln båda behörighetshandlingarna att återkallas och båda måste utfärdas på nytt för att behörigheterna skall återfås. Detta innebär en gemensam kostnad för ett nytt körkortstillstånd och en ny grundhandling men en tillverkningskostnad för varje behörighetshandling.

Mot bakgrund av att orsaken till snöskoterolyckor i stor utsträckning har samband med alkoholförtäring bedöms våra förslag om ingripandemöjligheter även mot förarbevis för snöskoter gynna trafiksäkerheten.

Även om olyckor vid terränghjulingskörning är ett relativt outforskat område, bedöms ingripandemöjligheter på samma sätt som för övriga fordon gynna trafiksäkerheten för förarna.

#### **10.13.4 Skall utbildningen behöva göras om efter en återkallelse ?**

Utbildning enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är obligatorisk och kravet på genomförd utbildning knyts enligt vårt förslag till tidpunkten för genomförandet av kunskapsprovet, se förslag till ändring av 3 kap. 4 § KKL.

Vi föreslår bl.a. att bestämmelserna i 5 kap. 14–15 §§ KKL om hur man får tillbaka behörigheten efter en återkallelse skall gälla också för AM-behörigheten och för behörigheterna för moped klass II, snöskoter och terränghjuling. För det fall krav på godkänt

förarprov gäller för att återfå en återkallad behörighet inställer sig frågan om även den obligatoriska utbildningen för aktuell behörighet skall behöva göras om.

Vi har funnit att det inte finns anledning att kräva att utbildningen skall genomföras på nytt i dessa situationer. Den som har ett förarbevis har ju redan en gång genomgått utbildningen och någon tidsgräns för hur länge en sådan utbildning är giltig föreslås inte. Den tidigare utfärdade behörighetshandlingen är ett bevis på att föreskriven utbildning har genomförts. Den som skall avlägga godkänt förarprov enligt ovan nämnda bestämmelser skall därför kunna göra om kunskapsprovet för aktuell behörighet utan att genomgå utbildningen på nytt. Motsvarande gäller för B-behörigheten i vilken utbildning på halkbana är ett obligatoriskt moment som inte behöver göras om vid en återkallelse.

#### **10.14 Skall redan utfärdade förarbevis omfattas av nya regler om återkallelse?**

**Förslag:** De förarbevis som vid de nya reglernas ikraftträdande redan har utfärdats skall omfattas av ovan redovisade regler om ingripanden. För att möjliggöra detta skall det av lag framgå vilka personliga lämplighetskrav och medicinska krav som ställs för innehav av ett förarbevis och från vilken tidpunkt kraven gäller. Återkallelse på grund av brott skall bara kunna ske för brott som inträffat efter det att bestämmelserna om återkallelse för behörigheterna trätt i kraft.

De förarbevis som har utfärdats för mopeder klass I och för terrängkotrar enligt reglerna i LFB gäller på livstid. Om utredningens förslag om lämplighetskrav och ingripandemöjligheter införs för behörighetshandlingar för bl.a. dessa fordon inställer sig frågan hur de redan utfärdade behörighetshandlingarna skall behandlas. Skall de även i fortsättningen behandlas som i dag eller skall de inlemmas i det nya system som föreslås? Mycket talar för att de gamla förarbevisen skall inlemmas i det nya systemet på så sätt att återkallelsemöjligheterna kommer att gälla även för dessa. Det skulle underlätta hanteringen och allmänhetens förståelse för reglerna, om samma regelsystem blev gällande för alla förarbevis, nya som gamla. Trafiksäkerheten för de aktuella

fordonen kräver att ingripandemöjligheter införs för behörighetsbevisen för fordonen och då bör alla behörighetsbevis omfattas av samma regler. Att ha två olika system, ett för de nya och ett för de gamla behörighetshandlingarna, skulle orsaka hanteringsmässiga problem.

Den övergripande principen om att införa återkallelse regler för förarbevisen har vid utredningens kontakter med olika aktörer föranlett övervägande positiva reaktioner. Av riksdagens uttalanden i frågan kan man också dra slutsatsen att önskemålet om ingripandemöjligheter omfattar även de gamla redan utfärdade förarbevisen. Vi tolkar det sammanfattningsvis så att det är både önskvärt och lämpligt att regler om ingripande införs även för de utfärdade förarbevisen. Är det då lagligt möjligt att införa sådana regler i efterhand?

#### 10.14.1 Retroaktivitetsförbudet m.m.

I 2 kap. 10 § första stycket regeringsformen anges bl.a. följande. Straff eller annan brottspåföljd får inte åläggas för gärning som inte var belagd med brottspåföljd, när den förövades. Inte heller får svårare brottspåföljd åläggas för gärningen än som var föreskriven då. Vad nu sagts om brottspåföljd gäller även förverkande och annan särskild rättsverkan av brott.

Bestämmelsen innebär ett absolut skydd mot retroaktiva straff och annan särskild rättsverkan av brott. Till begreppet annan rättsverkan av brott hör bl.a. återkallelse av körkort på grund av brott. Retroaktivitetsförbudet innebär att återkallelse av behörigheten att köra t.ex. moped, snöskoter eller terränghjuling inte kan grunda sig på brott (trafikbrott eller annat brott) som har begåtts innan reglerna för återkallelse har trätt i kraft. Brott som har begåtts efter det att regler om återkallelse har trätt i kraft kan däremot läggas till grund för ingripanden. Särskilda övergångsbestämmelser bör i lagform utfärdas härom. Se avsnitt 15.3.

När en person har fått en behörighetshandling, t.ex. ett körkort eller ett förarbevis, innebär det att myndigheten (Vägverket) har meddelat ett s.k. gynnande förvaltningsbeslut. Ett gynnande förvaltningsbeslut kan bara ändras till den enskildes nackdel under vissa förutsättningar, vilka framgår av 26 och 27 §§ förvaltningslagen (1986:223) och dess förarbeten (prop. 1985/86:80 s. 39 f.). För att ett sådant beslut skall kunna återkallas eller ändras till

nackdel för den enskilde som berörs krävs det som huvudregel författningsstöd. Detta innebär att nya, mer restriktiva regler för innehav av ett förarbevis, t.ex. medicinska krav, kan införas efter det att ett förarbevis är utfärdat, förutsatt att det sker genom lag.

### 10.14.2 Europakonventionen

Europakonventionen gäller sedan den 1 januari 1995 som lag i Sverige och sedan dess finns också bestämmelsen i 2 kap. 23 § regeringsformen som innebär att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt konventionen. Den s.k. straffrättsliga legalitetsprincipen, som anges i 2 kap. 10 § regeringsformen, uttrycks också i artikel 7 i Europakonventionen. En viktig princip som enligt Europadomstolens praxis skall anses genomsyra konventionen är den s.k. proportionalitetsprincipen. Många åtgärder som till sin natur är konventionsvidriga kan med hänvisning till denna princip godtas, om de står i rimlig proportion till det intresse de är avsedda att tillgodose. Om de är mer långtgående än som framstår som rimligt för detta ändamål kan de däremot innefatta ett brott mot konventionen (H. Danelius *Mänskliga rättigheter i europeisk praxis*, andra upplagan, 2002, s. 58).

Att införa regler om ingripanden mot de förarbevis som vid tidpunkten för ikraftträdandet av nya regler redan är utfärdade kan enligt vår bedömning inte heller anses stå i strid med ovan redovisade bestämmelser och principer, förutsatt att de lämplighetskrav och medicinska krav som är en förutsättning för att få de nya behörighetsbevisen genom lag föreskrivs också för innehav av de gamla förarbevisen. Det är emellertid inte meningen att de personer som redan har ett gammalt förarbevis skall genomgå någon allmän lämplighetsprövning eller medicinsk prövning som förutsättning för att få behålla sitt förarbevis, utan syftet med att införa återkallelsebestämmelser för de gamla förarbevisen är att i de fall där det uppdagas att brister i de grundläggande kraven föreligger, skall ett ingripande kunna ske. Härigenom uppnås en lika-behandling av de personer som har en ny behörighetshandling och de personer som har en gammal behörighetshandling.

# 11 Utbildning, förarprov och tillsyn

## 11.1 Allmän utgångspunkt

Utgångspunkten för utredningens förslag om utbildning, förarprov och tillsyn är att behålla principen om ett enkelt administrativt system. Syftet är att skapa klara och ändamålsenliga regler och rätt verktyg för att trafiksäkerheten för förare av de aktuella fordonen skall förbättras.

Det som har framkommit angående dagens utbildningssystem och hur det fungerar i praktiken (se avsnitten 5 och 6) finner vi ger stöd för följande åtgärder. Kvaliteten på utbildningarna för de aktuella fordonen bör höjas, vad gäller både den kunskapsnivå som eleverna skall uppnå och förmågan att förmedla kunskaper. En tydligare ansvarsfördelning än i dag behövs mellan tillståndshavare och utbildare i de fall utbildning sker med stöd av ett s.k. paraplytillstånd. Provverksamheten bör få en annan utformning än den nuvarande och ett större och bättre informationsutbyte mellan tillståndshavarna och Vägverket bör eftersträvas.

## 11.2 Den huvudsakliga inriktningen av förslagen

*Utbildningsverksamheten m.m.*

Den nuvarande ordningen för anordnande av utbildning behålls, dvs. det skall också i fortsättningen vara möjligt för olika aktörer att anordna utbildning efter tillstånd av Vägverket. Reglerna för återkallelse av tillstånd att bedriva utbildning görs tydligare och mer ändamålsenliga. En varningsmöjlighet införs. Vidare införs en ny funktion, *utbildningsansvarig*, i utbildningssystemet. Den utbildningsansvarige skall fungera som en länk både mellan Vägverket och tillståndshavaren och mellan tillståndshavaren och utbildaren. Den utbildningsansvarige skall ansvara för utbildningen i det *utbildnings-*



*område* där han eller hon verkar för en tillståndshavare och samordna *utbildarnas* verksamhet där. En och samma person skall kunna vara såväl tillståndshavare som utbildningsansvarig och utbildare. Vägverket skall godkänna utbildningsansvarig och utbildare och godkännandena skall kunna återkallas och varning meddelas. För den som utbildar som egenföretagare utan anställda innebär kravet på en utbildningsansvarig att tillståndshavaren själv måste uppfylla de krav som ställs på en utbildningsansvarig. Fortbildning skall ingå av både den utbildningsansvarige och utbildarna

### *Utbildningarnas innehåll*

Utbildningarna för samtliga nu aktuella fordonsslag skall liksom i dag vara obligatoriska och innehålla både teoretiska och praktiska moment. För samtliga fordonsslag skall praktiska moment på övningsområde ingå och för moped klass I, snöskoter och terränghjuling föreslås därutöver att övningskörning i trafik tillsammans med utbildaren blir ett obligatoriskt moment. Körprov föreslås inte och inte heller privat övningskörning.

Det skall vara möjligt att komplettera en utbildning för moped klass II med de obligatoriska utbildningsmomenten för AM-behörighet och därefter ansöka om AM-behörighet utan att genomgå något nytt prov. På samma sätt skall det vara möjligt att komplettera en utbildning för snöskoter och terränghjuling med de praktiska momenten för det andra fordonsslaget och därefter, utan att behöva göra om provet, ansöka om utfärdande av ett förarbevis för det andra fordonet.

### *Förarprov*

Mot bakgrund av att våra förslag om de aktuella behörigheterna sammantagna innebär en höjning av behörigheternas status och att rättsverkningar knyts till dem, se avsnitten 7–10, finner vi det motiverat att även föreslå att *Vägverket blir anordnare för förarprovsverksamheten* för dessa behörigheter. För samtliga nu aktuella fordon föreslås enbart ett kunskapsprov, liksom enligt nu gällande bestämmelser. Dagens möjlighet att överlämna anordnandet av kunskapsprov till andra aktörer tas alltså bort. De främsta fördelar som följer härav är följande.

- Enhetliga prov införs med samma svårighetsnivå för alla elever.
- Möjligheter till fusk etc. minimeras.
- Den som har blivit godkänd på provet kan få köra direkt efter avklarat prov.
- Uppföljningar av utbildnings- och provverksamheten kan ske av Vägverket.

### *En ny lag och en ny förordning*

Vi föreslår att de nya reglerna om utbildningen tas in i en särskild lag, lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. En förordning föreslås i anslutning till lagen. Körkortslagens bestämmelser om bl.a. förarprov och övningskörning kompletteras med nya bestämmelser. Vi föreslår också möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter om bl.a. utbildningen. Lagen och förordningen föreslås träda i kraft den 1 oktober 2007. Angående de övergångsbestämmelser som föreslås, se avsnitt 15.

### **11.3 Jämförelser med de gällande reglerna för trafikskolorna**

De föreslagna reglerna har i vissa hänseenden utformats med utgångspunkt i lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL. Att reglerna blir så lika som möjligt underlättar hanteringen för Vägverkets förarprovskontor, som har hand om tillstånd och tillsynsfrågor såväl för trafikskolor som för utbildning för mopeder, terränghjulingar och snöskotrar. Utformningen innebär också en skärpning av de krav som skall ställas på den som vill anordna utbildning för de här aktuella fordonen, vilket med beaktande av trafiksäkerheten har visat sig vara motiverat.

Vi har i några viktiga hänseenden inte följt TskL. Detta kommenteras i avsnitt 13.

### 11.3.1 Lagen (1998:493) om trafikskolor

Med trafikskola avses *yrkesmässig* utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet, 1 § TskL. Vi föreslår en hänvisning till lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar i denna paragraf, se avsnitt 13.

En trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Vägverket, 2 § TskL. Tillstånd får meddelas en fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

En trafikskola skall enligt 3 § TskL ha en godkänd trafikskolechef, som svarar för att skolan drivs på det sätt som sägs i 2 § och en eller flera godkända utbildningsledare, som är ansvariga för utbildningsarbetet. Om det behövs med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall det vid skolan, utöver utbildningsledare, finnas en eller flera godkända trafiklärare.

Frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare prövas av Vägverket, se 3 § TskL. En och samma person kan i en enmansskola inneha alla befattningarna. Av 4 § TskL framgår vad som krävs för godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare. Sökanden skall ha fyllt 21 år, sedan minst tre år ha ett körkort med behörigheten B samt ha den behörighet som utbildningen avser. Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter. Med körkort jämställs körkort utfärdat i annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Vägverket kan enligt 5 § TskL återkalla tillståndet att driva trafikskola, om tillståndshavaren visar sig vara olämplig att driva trafikskola, utbildningen i trafikskolan bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt eller om undervisning inte har bedrivits vid skolan under de senaste tolv månaderna. Av 6 § TskL framgår att om Vägverket finner att den som har godkänts som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare är olämplig, får verket återkalla godkännandet. I 7 § TskL sägs att om trafikskolans tillståndshavare, trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare har gjort sig skyldig till något förfarande eller någon försummelse som kan leda till att tillståndet eller godkännandet återkallas, men det kan antas att han kommer

att rätta till felet eller bristen utan sådan åtgärd, får Vägverket meddela varning.

Av 8 § TskL framgår att Vägverkets beslut enligt TskL får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Beslut om varning enligt 7 § får inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I 9 § TskL anges att den som driver trafikskola utan tillstånd eller utan att följa lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter döms till böter.

Slutligen ges regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer befogenhet att meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor, kompetenskrav för godkända trafikskolechefer, utbildningsledare och trafiklärare samt om utbildningen vid trafikskolor, se 10 § TskL.

### 11.3.2 Förordningen (1998:978) om trafikskolor

Av förordningen om trafikskolor, TskF, framgår följande. Vägverket utövar tillsyn över trafikskolor (1 §). Innan Vägverket meddelar tillstånd att driva trafikskola får verket begära in yttrande av länsstyrelsen i det län där skolan skall drivas (2 §).

I 3 § anges kompetenskraven för att få godkännande som trafiklärare (första stycket), utbildningsledare (andra stycket) och trafikskolechef (tredje stycket). För att få godkännande som trafiklärare skall den sökande ha genomgått påbyggnadsutbildning i den kommunala vuxenutbildningen enligt Skolverkets föreskrifter eller annan likvärdig utbildning och med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som trafiklärare. För att få godkännande som utbildningsledare skall den sökande ha arbetat som godkänd trafiklärare i minst två år och med hänsyn till sina kunskaper om trafiksäkerhet och sina personliga förhållanden anses lämplig som utbildningsledare. Godkännande som trafikskolechef skall meddelas den som med hänsyn till lämplighet och allmän duglighet bedöms kunna utföra de arbetsuppgifter som ankommer på en sådan chef. Tillstånd skall förenas med de villkor och bestämmelser som behövs. Föranleder inte särskilda förhållanden annat, utfärdas tillståndet tills vidare (4 §). Intyg om en sökande med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som utbildningsledare eller trafiklärare utfärdas av polismyndigheten i sökandens

folkbokföringsort eller, om han inte är folkbokförd i landet, av polismyndigheten på den ort där han vistas (5 §).

I en trafikskola skall de läromedel och det undervisningsmaterial i övrigt finnas som behövs för den teoretiska undervisningen samt en lokal som är lämplig för sådan undervisning (6 §). Undervisningen skall bedrivas enligt kursplaner som Vägverket fastställer. Undervisning får meddelas i en eller flera delar av kursplanen för elever som slutför utbildningen utanför trafikskolan. För varje elev skall undervisningskort föras (7 §).

Beslut om återkallelse av tillstånd eller godkännande eller varning skall delges den som avses med beslutet (8 §).

Om en polismyndighet finner att ett tillstånd för trafikskola eller ett godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare bör återkallas, skall myndigheten anmäla detta till Vägverket (9 §).

En sökande som är medborgare i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som har behörighet att arbeta som trafiklärare, utbildningsledare eller trafikskolechef i en stat inom EES, kan efter ansökan få godkännande för detta yrke. Angående bakgrunden till denna bestämmelse, som finns i 10 §, se avsnitt 13.5.

Vägverket skall meddela ytterligare föreskrifter om godkännande som avses i föregående stycke samt om prøvotider, lämplighetsprov och yrkesverksamhet. Vägverkets beslut i ärenden om godkännande skall fattas inom tre månader från ansökningsdagen (10 §).

Blanketter för intyg enligt 5 § tillhandahålls av Rikspolisstyrelsen (11 §).

Ytterligare föreskrifter om trafikskolor, om utbildning vid sådana skolor och om kompetenskrav enligt 3 § får meddelas av Vägverket (12 §). I 13 § ges en hänvisning till bestämmelser om överklagande som finns i 22 a § förvaltningslagen (1986:223).

### 11.3.3 Vägverkets föreskrifter (VFS 2003:40) om trafikskolor

Vägverket har med stöd av 12 § TskL meddelat föreskrifter om trafikskolor.

Av särskilt intresse för den fortsatta framställningen är de föreskrifter som gäller hur en ansökan om tillstånd prövas, vad som krävs för att få påbörja verksamheten, utifrån vilka krav

ansökningarna om godkännande för de olika befattningshavarna prövas samt befattningshavarnas ansvar.

### *Tillstånd till utbildning*

En ansökan om tillstånd att driva trafikskola skall ges in till Vägverkets förarprovskontor på en blankett som Vägverket har fastställt. Uppgifter som styrker lämpligheten av den lokal eller de lokaler som skall användas i teoriundervisningen skall lämnas i ansökan. Till denna skall fogas ett bevis om att sökanden inte är försatt i konkurs, om sökanden är en fysisk person, eller ett registreringsbevis, om sökanden är en juridisk person. Beviset får vara högst tre månader gammalt (1 kap. 1 §).

Innan verksamheten vid trafikskolan påbörjas skall följande uppgifter lämnas till Vägverkets förarprovskontor. Namn och personnummer på skolans trafikskolechef, namn och personnummer på den eller de utbildningsledare som skall vara ansvariga för utbildningsarbetet, datum för när verksamheten skall börja och en undervisningsplan som visar hur utbildningsmålen skall uppnås (1 kap. 2 §). Av 2 kap. 3 § i föreskrifterna framgår att om en trafikskola är verksam på flera orter skall det finnas minst en ansvarig utbildningsledare på varje ort, och om trafikskolan bedriver verksamhet på flera adresser på en ort skall det finnas en ansvarig utbildningsledare för varje adress

### *Trafikskolechef*

En person som söker som trafikskolechef skall till ansökan om godkännande foga ett högst tre månader gammalt bevis om att han eller hon inte är försatt i konkurs. Trafikskolechefens ansvar regleras i 3 kap. 3 § i Vägverkets föreskrifter. Chefen ansvarar för att utbildningsledare och trafiklärare som verkar vid skolan är godkända av Vägverket, att de lokaler som används för undervisningen är lämpliga, att Vägverkets föreskrifter om verksamheten vid trafikskolor följs och att personalen får tillgång till Vägverkets föreskrifter, att personalen fortlöpande får utbildning inom författnings- trafiksäkerhets- och undervisningsområdet samt att register förs över eleverna vid trafikskolan.

Trafikskolechefen skall också se till att de fordon som används för övningskörning är i trafiksäkert skick m.m. och anmäla personalförändringar m.m. samt stå till förfogande vid tillsyn över trafikskolan.

Om trafikskolechefen beräknas vara frånvarande i mer än fem veckor, skall det anmälas till Vägverkets förarprovskontor tillsammans med förslag på ersättare och uppgift om den tid för vilken förordnande av sådan behövs (3 kap. 4 § i föreskrifterna).

### *Utbildningsledare*

Till en ansökan om utbildningsledare skall fogas *dels* handlingar som visar att sökanden uppfyller kravet på att ha varit verksam som trafiklärare i två år och genomgått föreskriven utbildning, *dels* ett intyg från polismyndigheten, dvs. ett lämplighetsintyg som utbildningsledare, som visar att sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som utbildningsledare.

För att godkännandet även skall omfatta utbildning på motorcykel krävs att sökanden har genomgått en särskild utbildning för motorcykel (4 kap. 2 § i föreskrifterna).

Utbildning till utbildningsledare vid trafikskola skall bestå av en högskolekurs om minst 20 poäng i vilken vissa i 4 kap. 3 § uppräknade ämnen skall ingå.

Utbildningsledarens ansvar regleras i 4 kap. 6 § i föreskrifterna. En utbildningsledare skall följa utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets- och undervisningsområdet, upprätta en undervisningsplan, följa undervisningen och se till att författningar som berör undervisningen följs, handleda trafiklärarna i deras arbete, ansvara för att läromedlen är anpassade till den utbildning som bedrivs, anvisa lämpliga övningsområden för undervisningens olika avsnitt, svara för att utbildningskort förs på föreskrivet sätt för varje elev samt stå till förfogande vid tillsyn över trafikskolan. En ersättare för utbildningsledaren skall utses av trafikskolechefen, om utbildningsledaren beräknas vara frånvarande mer än två veckor. Vid en frånvaro om mer än fem veckor skall en anmälan om detta göras till Vägverkets förarprovskontor tillsammans med förslag till ersättare och uppgift om den tid för vilken förordnande behövs.

### Trafiklärare

Till en ansökan om godkännande som trafiklärare skall enligt 5 kap. 1 § i Vägverkets föreskrifter fogas en kopia av slutbetyg från påbyggnadsutbildning för trafiklärare inom kommunal vuxenutbildning eller annan utbildning som har bedömts likvärdig och ett intyg från polismyndigheten, som visar att sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som trafiklärare (lämplighetsintyg som trafiklärare). För att godkännandet även skall omfatta utbildning på motorcykel finns det krav på genomgången särskild utbildning för motorcykel.

Trafiklärarens ansvar regleras i 5 kap. 6 § i föreskrifterna och omfattar följande. Att följa utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets-, och undervisningsområdet, att hålla sig underlättad om de författningar som berör undervisningen, att undervisa enligt den undervisningsplan som trafikskolan har upprättat, att föra utbildningskort och att stå till förfogande vid tillsyn över trafikskolan. Av 6 kap. 1 § i VVFS 2003:40 framgår att Vägverket kan meddela undantag från föreskrifterna.

#### 11.4 Tillstånd att anordna utbildning till förare av mopeder, terränghjulingar och snöskotrar – förslag till nya regler

**Förslag:** För att anordna utbildning för moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling skall det krävas tillstånd av Vägverket. Tillstånd skall få meddelas en fysisk eller juridisk person som bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildning på sådant sätt att kravet på god förarutbildning i enlighet med den nya lagen blir tillgodosett. Vägverket skall göra en allsidig prövning utifrån en helhetsbedömning av omständigheterna. Personliga, ekonomiska och administrativa omständigheter skall beaktas. Ett tillstånd skall kunna begränsas i tid och rum och till visst fordonsslag.

Tillståndshavarens uppgifter skall vara övergripande och administrativa. Han eller hon skall ansvara för att utbildningen bedrivs så att kravet på god utbildning i enlighet med gällande föreskrifter för verksamheten blir tillgodosett. Krav på pedagogisk erfarenhet skall inte ställas på tillståndshavaren.

Innan utbildningsverksamheten startar skall tillståndshavaren



till Vägverket ge in en undervisningsplan, upprättad av en utbildningsansvarig person för det utbildningsområde där han eller hon skall ansvara för utbildningsverksamheten. Om verksamhet skall bedrivas i flera utbildningsområden skall en undervisningsplan ges in för vart och ett av områdena. Tillståndshavaren skall också anmäla vilka personer som skall vara utbildare i verksamheten samt stå till förfogande vid tillsyn.

### *Dagens system*

För att få tillstånd att bedriva utbildning krävs i dag följande enligt 3 § LFB. Vägverket får ge tillstånd till fysiska eller juridiska personer, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning. Av 8 och 9 §§ FFB, framgår det att en ansökan om tillstånd skall göras skiftligt och att sökanden skall ge in sådana handlingar som visar att denne har förutsättningar att bedriva en god utbildning. Till ansökan skall alltid fogas en utbildningsplan. Vägverket får enligt 9 § FFB begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om tillstånd att bedriva utbildning. Av 4 § LFB framgår att Vägverket får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för tillstånd enligt 3 § LFB inte längre finns.

Tillståndshavarens uppgifter i dagens system är följande. Han eller hon skall i samband med ansökan om att få tillstånd, utöver vissa andra handlingar, upprätta och till Vägverket sända in en utbildningsplan enligt vilken utbildningen avses att bedrivas, jfr 8 § FFB, och göra en anmälan till Vägverkets förarprovskontor när verksamheten skall påbörjas samt anmäla vilken personal som verkar som utbildare – jfr 1 kap. 7 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:90) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Den som har meddelat utbildningen skall också utfärda ett intyg till den som har genomgått utbildningen (1 kap. 8 § i föreskrifterna). Den som har uppgivits som ansvarig för utbildningsverksamheten skall stå till förfogande vid tillsyn (4 kap. 3 § i föreskrifterna).

### *Reformbehovet*

I dagens system har reglerna om ansvarsfördelningen mellan tillståndshavare och utbildare tolkats olika, vilket framkommer av bl.a. rättsfallet som återges i avsnitt 6.5.1. Problemen förekommer främst vid s.k. paraplytillstånd. Oklarheterna synes bottsna i att olika tolkningar har gjorts av t.ex. vem som avses med den som har meddelat utbildningen och den som är ansvarig för utbildningsverksamheten. För att sådana ansvarsproblem skall undvikas har vi funnit det lämpligt att göra en uppdelning av ansvaret för utbildningsverksamheten i en administrativ och formell del, för vilken tillståndshavaren skall ansvara och en utbildningsdel, för vilken vi föreslår att en *utbildningsansvarig* ansvarar. Utbildningsansvarig är alltså en ny funktion som vi föreslår skall inrättas. För utbildningen skall det också finnas utbildare, på samma sätt som i dag. Det är viktigt att fördelningen av ansvarsuppgifterna mellan tillståndshavaren den utbildningsansvarige och utbildaren eller utbildarna uttrycks tydligt i föreskrifter.

#### **11.4.1 En tvåstegsprövning**

Tillståndsprövningen skall ske i två led. Det första ledet tar sikte på tillståndshavarens grundläggande förutsättningar att bedriva utbildning och det andra ledet tar sikte på de praktiska moment som krävs för att starta en utbildning. Denna modell gäller också vid prövning av tillstånd att driva trafikskola och är således väl beprövad.

Vägverket får göra en allsidig prövning av den som söker tillstånd. Personliga, administrativa och ekonomiska förhållanden m.fl. omständigheter bör beaktas.

Vi föreslår att det krav på att tillståndshavaren skall ge in en utbildningsplan i samband med ansökan om tillstånd, som finns i dag, ersätts med ett krav på att tillståndshavaren *innan verksamheten skall påbörjas* ge in en *undervisningsplan för varje område där han eller hon skall bedriva utbildningsverksamhet*.

#### *Kravet på tillstånd skall gälla alla som bedriver utbildning*

Kravet på tillstånd skall gälla alla som avser att bedriva utbildning enligt den föreslagna lagen, dvs. även trafikskolor och myndigheter. Så är det också enligt nu gällande regler. Vägverket tar enligt VAF

ut en avgift om 2 000 kr för ansökan om tillstånd att driva trafikskola. Om den som har tillstånd att driva trafikskola ansöker om att anordna utbildning enligt LFB är avgiften för prövningen reducerad till 400 kr, se avsnitt 3 i bilagan till VAF. Denna ordning anser vi i princip bör behållas.

#### *Begränsningar av tillstånd*

Ett tillstånd skall kunna begränsas till att gälla t.ex. för bara ett visst slag av fordon, under en begränsad tid eller enbart i ett visst område.

#### *Närmare om undervisningsplanen*

Vi har vid kontakter med Vägverket erfarit att utbildningsplanerna i dagens system ofta enbart innehåller en uppräkningslista som motsvarar det innehåll som utbildningarna för moped klass I och för terrängskoter skall ha enligt Vägverkets föreskrifter om utbildning.

Vi har därför funnit det mer ändamålsenligt att i stället för en generell plan för utbildningen kräva en *undervisningsplan*, dvs. en plan som är utformad individuellt och anger *hur* utbildningsmålen skall uppfyllas i en utbildningsverksamhet för en viss tillståndshavare. Vi har funnit att det är lämpligt att den som ansöker om godkännande som utbildningsansvarig för en viss tillståndshavare och för ett visst utbildningsområde upprättar en undervisningsplan för det aktuella området. Planen skall finnas tillgänglig hos Vägverket när verket prövar frågan om den utbildningsansvariges godkännande. – Se om utbildningsansvarig avsnitt 11.6.

#### **11.4.2 Direktåtkomst till registeruppgifter**

**Förslag:** Vägverket skall få direktåtkomst till belastningsregistret och misstankeregistret vid lämplighetsprövning enligt TskL och TskF samt enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och förordningen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar i fråga om den som myndigheten överväger att ge tillstånd eller godkänna.

### *Överväganden angående direktåtkomst*

Genom direktåtkomst underlättas den administration som är förknippad med tillståndsprövning och godkännande för tillstånd och godkännanden både inom trafikskoleområdet och inom utbildningen till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Polisen behöver inte längre utfärda lämplighetsintyg och avlastas därigenom också en uppgift. Om en person förekommer i registren eller i ett av dem får Vägverket göra ytterligare kontroller och efterforskningar genom kontakter med andra myndigheter.

## **11.5 Återkallelse av tillstånd att bedriva utbildning**

**Förslag:** Ett tillstånd att anordna utbildning skall återkallas av Vägverket om

1. tillståndshavaren visar sig vara olämplig för uppgiften,
2. utbildningen bedrivs i strid mot bestämmelserna i den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt,
3. undervisning inte har bedrivits av tillståndshavaren under de senaste 12 månaderna, eller
4. tillståndshavaren begär det.

En möjlighet att i stället för återkallelse av tillståndet meddela varning införs för det fall en återkallelsesituation föreligger, om en varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

### *Överväganden*

De föreslagna reglerna syftar till att skärpa reglerna för återkallelse avseende tillstånd till utbildning och överensstämmer i stort sett med de regler som gäller för trafikskolorna. Av utvärderingen av dagens system och de rättsfall som förekommer framgår det att regler som preciserar återkallelsesituationerna är motiverade.

Olämplighet enligt första punkten har i praxis avseende förordnande av utbildningsledare och trafiklärare förelegat bl.a. när en befattningshavare har gjort sig skyldig till rattfylleri (se RÅ 1993 ref. 69 och RÅ 1991 not. 264). Kravet på att bedriva utbildning i

enlighet med regler och föreskrifter bör kombineras med en motsvarande återkallelsegrund. Om utbildning inte bedrivs under en viss period bör tillståndet också återkallas för att antalet registrerade tillståndshavare så långt möjligt skall återspegla aktuella förhållanden. Återkallelse skall också kunna ske på begäran av tillståndshavaren. Exempel på när varning kan bli aktuell i stället för återkallelse är när tillståndshavaren har visat vilja och förmåga att snabbt kunna rätta till ett missförhållande.

## 11.6 Funktionen utbildningsansvarig

### 11.6.1 Allmänt om den utbildningsansvarige

**Förslag:** En ny funktion, *utbildningsansvarig*, skall införas i utbildningssystemet. Funktionen skall vara knuten till en viss tillståndshavare och innehas av en fysisk person. Varje tillståndshavare skall ha minst en utbildningsansvarig för varje *utbildningsområde där utbildning bedrivs med stöd av tillståndet*. Den utbildningsansvarige skall ha huvudansvaret för hur utbildningen bedrivs i det utbildningsområde där han eller hon verkar och ansvara för att *utbildarna* får råd och anvisningar om hur de skall lägga upp utbildningen. Den utbildningsansvarige skall för undervisningen i ett utbildningsområde upprätta en undervisningsplan.

#### *Behovet av ett delegerat utbildningsansvar*

I dag är det tillståndshavaren som ansvarar för att utbildningsplaner tas fram, och det finns inget reglerat om fortbildning eller löpande informationsutbyte mellan tillståndshavarna och Vägverket. Den fortbildning som förekommer sker på eget initiativ, bl.a. genom försorg av vissa större organisationer som anordnar handledarutbildningar m.m. Vägverkets enkät (se avsnitt 5) visar att brister i det pedagogiska upplägget av utbildningarna inte är ovanliga. I många fall saknar utbildarna relevant utbildning och erfarenhet. Det kan konstateras att internutbildningar är vanligare inom terrängkoterområdet än inom mopedområdet. Undervisningen saknar ofta anpassning till de lokala förhållanden som gäller på orten.

Vår kartläggning av dagens system visar att i de fall en tillståndshavare har ett mycket stort antal utbildare knutna till sig, behövs det ett tydligt och lokalt förankrat ansvarstagande för utbildningen. Erfarenheter från de organisationer som har egen handledarutbildning och fortbildning visar att kontakter med Vägverket i lämpliga former är ett önskemål.

Vi har mot denna bakgrund kommit fram till att det i det nu föreslagna utbildningssystemet bör införas en funktion som kan kallas *utbildningsansvarig*.

### 11.6.2 Godkännande av utbildningsansvarig och återkallelse av godkännandet m.m.

**Förslag:** En utbildningsansvarig skall godkännas av Vägverket för en viss tillståndshavare och för ett visst utbildningsområde. Formella krav på förarbehörighet samt lämplighet för uppgiften skall föreligga. De formella kraven för godkännande skall vara uppfyllda om den sökande är minst 21 år, har körkort med behörigheten A eller A1 för att utbilda på moped, körkort med behörigheten B och ett förarbevis för snöskoter för att utbilda på snöskoter respektive ett körkort med behörigheten B och ett förarbevis för terränghjuling för att utbilda på terränghjuling. Med ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling skall jämföras en motsvarande giltig behörighetshandling som har utfärdats i en annan stat inom EES.

Lämplighetsprövningen skall ske dels genom en kontroll mot belastningsregistret och misstankeregistret, dels utifrån den sökandes tidigare erfarenhet av pedagogisk verksamhet eller liknande. Den undervisningsplan som skall gälla för det utbildningsområde där den utbildningsansvarige skall verka skall finnas tillgänglig hos Vägverket vid prövningen av frågan om godkännande av den utbildningsansvarige. Ett godkännande skall kunna återkallas och varning skall kunna meddelas.

*Ett godkännandeförfarande*

Ett formellt godkännandeförfarande ger en tydlig struktur kring utbildningsledarens funktion och ett slags kvalitetsgaranti för elever i utbildningen och andra utomstående. Godkännandet bör kunna återkallas och varning bör kunna meddelas.

*Krav på viss behörighet*

Kraven på förarbehörighet motsvarar de som gäller för en utbildare enligt dagens system. För att vara verksam inom mopedutbildning skall körkort med behörigheten A eller A1 krävas. På sikt, när erfarenheter vunnits av det nya utbildningssystemet, bör prövas om även den som har förvärvat AM-behörighet enligt de nya reglerna kan godtas. I fråga om förarutbildning för snöskotrar och terränghjulingar skall i huvudsak samma krav ställas som gäller för utbildarna i dag, nämligen krav på körkort med förarbehörighet B och innehav av förarbevis för det fordon som utbildningen avser, dvs. snöskoter eller terränghjuling.

I detta sammanhang skall ett behörighetsbevis för snöskoter respektive terränghjuling utfärdat i ett annat EES-land likställas med de svenska förarbevisen, eftersom de svenska förarbevisen är nationella behörigheter och inte harmoniserade behörigheter vilket körkortet är. Härigenom hindras inte den fria rörligheten på den inre marknaden.

*Lämplighetsprövning*

I dagens system finns det krav på lämplighet beträffande tillståndshavaren, se 3 § LFB samt 8 och 9 §§ FFB. De krav som specifikt ställs på den som utbildar framgår av VVFS 2000:90 i 3 och 4 §§ och gäller enbart krav på förarbehörighet. Det är otillfredsställande att det i dag inte ställs några pedagogiska krav eller liknande lämplighetskrav på den som undervisar eleverna.

De krav som vi anser bör ställas är antingen en lämplig utbildning eller lämplig erfarenhet i form av t.ex. arbete som lärare, eller studiecirkelledare eller erfarenhet av utbildning inom t.ex. Försvarsmakten. Vägverket får göra en prövning i det enskilda fallet av sökandens möjligheter att kunna ansvara för utbildningen inom ett utbildningsområde med de förpliktelser som därvid ingår.

### *Återkallelse och varning*

Ett godkännande som utbildningsansvarig skall, på samma sätt som gäller för funktionen utbildningsledare inom trafikskolor, kunna återkallas. Återkallelse skall ske om personen i fråga inte längre uppfyller kraven för godkännande, i övrigt är olämplig eller själv begär det. Exempel på tillfällen när en person kan vara olämplig är när denne har begått brott.

### **11.6.3 Utbildningsområden**

**Förslag:** Ett utbildningsområde skall i regel motsvara ett geografiskt område inom vilket en utbildningsansvarig ansvarar för utbildningen hos en tillståndshavare. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om utbildningsområden.

### *Motivet till förslaget*

För att utbildningsansvaret verkligen skall delegeras och för att kontakter mellan den utbildningsansvarige och utbildarna skall möjliggöras finner vi det motiverat att varje tillståndshavare har en utbildningsansvarig per visst geografiskt område där utbildning bedrivs. Kontakter med Vägverket är ett önskemål som har framförts av många utbildare i dagens system.

### *Sju utbildningsområden*

Vi har funnit det lämpligt att utgå ifrån den regionindelning i sju områden som Vägverket tillämpar, vilken överensstämmer med Vägverkets indelning i avdelningar för förarprovskontor, se bilaga 3.

Vägverket har sammanlagt 31 förarprovskontor i landet och dessa är uppdelade på sju geografiska avdelningar: Norr, Mitt, Stockholm, Mälardalen, Sydöst, Väst och Skåne. I varje avdelning ingår fyra till fem förarprovskontor. För varje avdelning finns det en person som är ansvarig för tillsynen över den förarbevisutbildning som bedrivs i avdelningen.



Även om huvudregeln, som nämnts, bör vara att ett utbildningsområde skall motsvara området för en förarprovsavdelning kan det tänkas att modifikationer behövs. T.ex. har SNOFED framhållit att utbildningsområdena i norra Sverige kan bli alltför stora. Mot denna bakgrund bör ett flexibelt system skapas för att bestämma utbildningsområdena. Den smidigaste lösningen synes vara att uppgiften anförtros regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, dvs. i praktiken Vägverket.

Tanken är att den tillståndshavare som bedriver utbildning på flera orter i landet som ligger i olika utbildningsområden måste ha en godkänd utbildningsansvarig per utbildningsområde. För det fall en tillståndshavare har ett mycket stort antal utbildningar i ett och samma utbildningsområde kan det vara motiverat att begränsa det antal utbildare som en utbildningsansvarig skall ha hand om. Syftet med utbildningsansvarig är ju att det skall finnas ett lokalt ansvar, vilket kräver personliga kontakter och det kan bli svårt för en utbildningsansvarig att ha kontakt med fler utbildare än ett tiotal. Vägverket får i föreskrifter närmare bestämma ett eventuellt högsta antal utbildare per utbildningsansvarig.

#### 11.6.4 Ytterligare om den utbildningsansvariges uppgifter

**Förslag:** Den utbildningsansvarige skall genom löpande kontakter med utbildarna i utbildningsområdet ansvara för att de bedriver undervisning enligt undervisningsplanen för utbildningsområdet och att de får internutbildning. Den utbildningsansvarige skall ha löpande kontakter med den på Vägverkets förarprovsavdelning som ansvarar för tillsynen inom avdelningen. Den utbildningsansvarige skall vid behov revidera undervisningsplanen samt stå till förfogande vid tillsyn. Vägverket får närmare bestämma om den utbildningsansvariges uppgifter och verksamhet.

Den utbildningsansvarige skall handleda utbildarna och ge dem råd och stöd i undervisningen. Personliga kontakter förutsätts äga rum tillsammans med löpande kontakter av annat slag.

Kontakter skall förekomma mellan förarprovsavdelningens tillsynsansvarige och de utbildningsansvariga som verkar inom avdelningens område. Kontakterna skall i första hand vara stödjande och rådgivande utifrån det arbetssätt som i dag tillämpas

av förarprovskontoren. Förarprovssavdelningarnas representanter kan ge råd och anvisningar angående utbildningen i ett tidigt skede, vilket förväntas medföra att de som utbildar kan rätta till missförhållanden snabbare och på så sätt kanske slippa ingripanden mot tillståndet. Det framstår som smidigare att i första hand den utbildningsansvarige har kontakter med Vägverket och förmedlar informationen vidare till utbildarna än att varje utbildare själv skall kontakta Vägverket i olika frågor.

Vårt förslag om att den utbildningsansvarige skall förmedla behövlig utbildning och information till utbildaren hindrar inte att även utbildaren direkt bör kunna delta i olika former av utbildning och fortbildning i enlighet med vad tillståndshavaren bestämmer.

Det får ankomma på den utbildningsansvarige att finna lämpliga metoder för att se till att utbildaren får den internutbildning som behövs.

## 11.7 Utbildare

**Förslag:** Den som utbildar eleverna skall kallas utbildare. En utbildare skall godkännas av Vägverket. De formella kraven för att bli utbildare skall vara samma som för att bli utbildningsansvarig. En behörighetshandling för snöskoter eller terränghjuling som har utfärdats i ett annat EES-land skall likställas med ett svenskt förarbevis. Därutöver skall en individuell lämplighetsprövning ske av den som ansöker om godkännande. Utbildarens uppgifter skall bestå i att bedriva den faktiska utbildningen enligt undervisningsplanen och den utbildningsansvariges instruktioner, att föra elevmatrikel och att utfärda intyg över genomgången utbildning. Ett godkännande skall återkallas om den som godkänts inte längre uppfyller kraven för godkännande, eller i övrigt visar sig vara olämplig för uppgiften eller själv begär att godkännandet skall upphöra. Varning skall kunna meddelas i stället för återkallelse, om en återkallellesituation föreligger men en varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

*Krav för godkännande*

Även utbildarna bör omfattas av ett godkännandeförfarande via Vägverket med möjligheter till återkallelse och varning på samma sätt som beskrivits i fråga om den utbildningsansvarige. Vi har funnit att en utbildare inte bör vara knuten till en viss tillståndshavare eller ett visst utbildningsområde. Utbildaren skall kunna byta arbetsgivare på ett enkelt sätt på samma sätt som trafiklärare.

De formella kraven för att godkännas som utbildare skall vara desamma som för att godkännas som utbildningsansvarig, dvs. 21 år, under sammanlagt minst tre av de tio senaste åren ha och fortfarande ha ett körkort med behörigheten A eller A1 för utbildning för moped samt ett körkort med behörigheten B och ett förarbevis för fordonsslaget för utbildning för snöskoter och terränghjuling. Eftersom förarbevis för snöskoter och terränghjuling är nationella behörigheter till skillnad från körkort behövs det en regel om att en motsvarande behörighetshandling utfärdad i ett annat EES-land jämföras med de svenska behörighetshandlingarna. I övrigt skall utbildaren vara lämplig för uppgiften. Vägverket får göra en individuell prövning av den personliga lämpligheten. Viss erfarenhet av utbildning eller liknande bör vara ett krav. Som exempel på erfarenhet kan nämnas arbete som lärare, eller studiecirkelledare eller erfarenhet av utbildning från t.ex. Försvarsmakten.

## 11.8 Tillsyn

**Förslag:** Tillsyn över utbildningen skall utövas av Vägverket. Den skall säkerställa att syftet med den föreslagna lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, dvs. att skapa förutsättningar för en god förarutbildning, tillgodoses. Tillståndshavaren skall lämna tillsynsmyndigheten tillträde till lokaler samt lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Tillståndshavaren och den utbildningsansvarige för det utbildningsområde som tillsynen avser skall stå till förfogande vid tillsynen.

Vägverket utövar i dag tillsyn över utbildning och kunskapsprov inom förarbevissystemet liksom över trafikskolornas utbildningsverksamhet. Tillsyn över förarprovsvärksamheten gäller förordnandena som förrättare av förarprov.

Tillsynen sker i dag genom tillsynssamtal och tillsynsbesök och är i första hand rådgivande. Syftet med samtalen och besöken är att eventuella missförhållanden skall uppdagas och rättas till på frivillig väg. Den utvärdering som har gjorts i anslutning till vårt utredningsarbete ger inte anledning att ifrågasätta eller ändra på arbetssättet som sådant – tvärtom framstår det som ändamålsenligt.

Önskemål om en mer omfattande tillsyn har framförts av många aktörer. Bl.a. resursbrist har varit orsaken till den sparsamma tillsynsverksamhet som hittills utförts. Vårt förslag om en utbildningsansvarig och dennes kontakter med Vägverkets förarprovsavdelning skall ses som ett viktigt led i en förbättrad tillsynsverksamhet.

För trafikskolornas del har Vägverket utarbetat föreskrifter och allmänna råd för tillsyn, Vägverkets föreskrifter om tillsyn över trafikskola (VVFS 1997:184). Det skulle vara ändamålsenligt om dessa föreskrifter och allmänna råd kunde innefatta eller få motsvarande tillämpning även på tillsyn över moped-, snöskoter- och terränghjulingutbildningarna. Särskilt bör uppmärksammas att tillsyn i form av ett särskilt tillsynssamtal skall ske minst en gång per år.

### 11.9 Ansvar för olaglig utbildningsverksamhet

**Förslag:** Den som uppsåtligen bedriver utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar utan tillstånd skall dömas till böter.

Vägverkets enkäter och intensifierade tillsynsverksamhet indikerar att det förekommer utbildning utan tillstånd av Vägverket. I 9 § TskL finns en regel som innebär att den som driver trafikskola utan tillstånd eller utan att följa i lagen eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter döms till böter. En liknande regel föreslås beträffande utbildning för nu aktuella fordon. Dock bör den omfatta endast utbildning som sker utan tillstånd. Verksamhet i strid mot gällande regler i övrigt bör bedömas vid prövning av frågor om ingripanden (återkallelse eller varning) mot tillståndet.

## 11.10 Överklagande

**Förslag:** Vägverkets beslut enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

Beslut om återkallelse av tillstånd och godkännanden av befattningshavare enligt TskL kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Detsamma skall gälla för beslut enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Vi finner att rättssäkerhetsskäl talar för att även ett beslut om varning skall kunna överklagas i likhet med vad som gäller t.ex. vid ett körkortsingripande i form av en varning, vilket enligt 8 kap. 1 § jämförd med 7 kap. 2 § KKL kan överklagas. Ett beslut om varning enligt TskL kan inte överklagas, se 8 § TskL. Härigenom kommer vårt förslag att skilja sig från vad som gäller enligt den lagen. Jfr avsnitt 13.4.

## 11.11 Verkställighet av beslut

**Förslag:** Ett beslut enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Vi finner att trafiksäkerhetsskäl talar för att ett beslut enligt utbildningslagen skall gälla omedelbart. Från trafiksäkerhets synpunkt är det otillfredsställande att t.ex. utbildning kan fortsätta att bedrivas med stöd av ett tillstånd som är återkallat tills beslutet har vunnit laga kraft. Samma sak gäller t.ex. för ett godkännande som utbildare. I 7 kap. 9 § yrkestrafiklagen (1998:490) finns motsvarande bestämmelse.

Den enskildes rätt att idka näring så länge det inte finns ett lagakraftvunnet beslut som hindrar detta skall alltså vägas mot trafiksäkerhetsintresset i förevarande fall. När det gäller utbildning för nu aktuella fordon bör det framhållas att det inte är vanligt att en näringsidkare sysslar enbart med sådan utbildning och därför är beroende av att kunna fortsätta med detta för sin försörjning. Utbildning bedrivs t.ex. ofta av ideella organisationer och av

försäljare av t.ex. mopeder som en sidoverksamhet. För de trafikskolor som också utbildar för moped och terrängskoter bedöms denna del utgöra en mindre del av verksamheten.

### **11.12 Konsekvenser för Vägverket av förslagen om utbildningsansvarig, utbildningsområden, utbildare m.m.**

Vägverkets arbetsuppgifter kommer att påverkas genom förslaget om att införa en funktion som utbildningsansvarig. De föreslagna reglerna om uppdelningen av ansvaret i en formell och administrativ del respektive en utbildningsdel förväntas höja kvaliteten på utbildningarna. Tillståndshavarnas ansvar koncentreras till administrativa arbetsuppgifter. Utbildningens närmare former och pedagogiska upplägg tas om hand av den utbildningsansvariga personen som i sin tur också skall se till att utbildarna följer det upplägg för utbildningen som har lagts upp i undervisningsplanen. Detta bör i förlängningen innebära att de som genomgår utbildningarna ges bättre och mer ändamålsenliga utbildningar, vilket är positivt såväl för trafiksäkerheten som för fordonsförarna. Genom kontakter med representanter för Förarenheten på Vägverket har vi inhämtat att ett införande av en utbildningsansvarig person bedöms som positivt för verksamheten. Inledningsvis skulle det innebära ett visst merarbete att finna former för de kontakter som behövs mellan de utbildningsansvariga och förarprovsavdelningarna, men på sikt skulle förslaget underlätta tillsynsverksamheten. Härigenom bör förslaget kunna leda till en kostnadseffektiv tillsynsverksamhet på sikt och en kanal för informationsutbyte mellan utbildare och Vägverket som kan anpassas efter de behov som kan uppstå. På det sättet kan förslaget förutses höja nivån på utbildningsverksamheten över lag, vilket i sin tur också bör resultera i en högre trafiksäkerhet. Bestämmelserna om utbildningsledare i trafikskolornas verksamhet liknar de nu föreslagna bestämmelserna, vilket för Vägverkets del innebär att erfarenhet och rutiner finns som i stor utsträckning kan användas för det nya systemet. I dag finns det ca 230 tillstånd att bedriva utbildning för moped klass I, varav ett tillstånd (CSR) har ett femtiotal utbildare knutna till sig. Det finns 61 tillstånd för utbildning för terrängskoter, varav ett tillstånd (SNOFED:s) har ca 500 utbildare knutna till sig och ett (SVEMO:s) har ca 300

utbildare. En ungefärlig uppskattning av antalet utbildningsansvariga skulle med utgångspunkt i dagens antal tillstånd bli ca 320 personer totalt sett. Det motsvarar ca 45 utbildningsansvariga per förarprovsvadning.

### 11.13 Konsekvenser för anordnarna av utbildning

I dag anordnar vissa tillståndshavare, t.ex. SNOFED och SVEMO, utbildning för dem som skall utbilda i deras regi. Sådana utbildningar bör, om de av Vägverket bedöms uppfylla vissa grundläggande krav, godtas som grundläggande utbildning även för att kunna godkännas som utbildningsansvarig. Erfarenheter från de organisationer som i dag bedriver internutbildning för sina handledare visar att ett sådant system är en framkomlig väg inför framtiden. Även utbildare som har eget tillstånd till utbildning men tillhör en branschorganisation eller annan organisation bör via dem kunna få tillgång till behövlig utbildning för att kunna kvalificera sig som utbildningsansvariga.

De som bedriver utbildning i egen regi utan tillhörighet till någon organisation måste på annat sätt kvalificera sig för sin uppgift som utbildningsansvarig. Tänkbara alternativ är att delta i utbildningar och seminarier som andra aktörer anordnar, att de har en utbildning som t.ex. trafiklärare i botten eller att de har motsvarande arbetslivserfarenhet. Den som inte kan skaffa sig den utbildningsnivå som är nödvändig bör inte heller tillåtas att vara utbildningsansvarig för utbildning för de aktuella fordonen.

### 11.14 Förarutbildningens karaktär och innehåll

#### 11.14.1 Målbeskrivningar m.m.

**Förslag:** Förarutbildningen för de aktuella fordonen skall även i fortsättningen vara obligatorisk. Vägverket skall på samma sätt som i dag genom föreskrifter ange mål för vad utbildningarna skall syfta till för de olika fordonslagen. I syfte att höja trafiksäkerheten för fordonsförarna bör vissa avsnitt i nuvarande utbildningsmål kompletteras och den åsyftade nivån för elevernas kunskaper höjas vad gäller riskmedvetenhet och praktisk hantering av fordonen.

*Allmänt*

Vägverket anger i dag kunskapsområden och syften för utbildningarna, se 1 kap. 9 och 10 §§ i VVFS 2000:90. Metoden att ange målbeskrivningar avseende utbildningen har, enligt vad utredningen inhämtat, fungerat väl och kommer på sikt att tillämpas även för andra behörigheter, jfr Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B, VVFS 2004:110.

*Gemensamt för samtliga fordon*

Mot bakgrund av vad aktuell statistik visar avseende orsaker till olyckor med de aktuella fordonen och med beaktande av att många som genomgår utbildningarna är unga oerfarna trafikanter, finns det anledning att betona vikten av en ökad riskmedvetenhet för det specifika fordonsslag som utbildningen avser. Av Vägverkets enkäter och tillsynsverksamhet framgår det att de praktiska momenten på övningsområde många gånger inte har genomförts på ett tillfredsställande sätt i fråga om innehåll och omfattning. Det finns skäl att höja kraven på målsättningen för de praktiska momenten till att eleven skall få goda färdigheter i att praktiskt hantera fordonet.

Utbildningarna för moped klass I och moped klass II skall som minimikrav ha ett gemensamt obligatoriskt teoretiskt innehåll. Detsamma skall gälla för utbildningarna för snöskoter och terränghjuling. Härigenom möjliggörs att kunskapsproven kan vara gemensamma för moped klass I och moped klass II respektive för snöskoter och terränghjuling. Detta innebär administrativa fördelar både för eleverna och för myndigheterna. Kunskapsprovet för mopeder kan härigenom vara ett och samma och kunskapsprovet för snöskoter och terränghjuling kan också bestå i ett gemensamt prov. Den som har avlagt ett prov för moped klass II skall kunna komplettera sin utbildning med utbildningsmomentet övningskörning i trafik med moped klass I och med stöd av bl.a. ett intyg om att sådan utbildning är genomförd skall ett AM-körkort kunna utfärdas. Samma förfarande föreslås för förarbevis för snöskoter och terränghjuling. Den enda skillnaden mellan fordonsutbildningarna skall vara de praktiska momenten, dvs. de praktiska övningarna inom övningsområde och momentet övningskörning i trafik tillsammans med utbildaren.



### *Mopedutbildningens innehåll*

Den teoretiska utbildningen skall alltså vara gemensam för moped klass I och moped klass II. Skillnaden mellan utbildningarna skall bestå i att utbildningen för moped klass I skall innehålla övningskörning i trafik, vilken skall genomföras av eleven tillsammans med utbildaren. Sådan övningskörning skall genomföras av en utbildare med endast en elev i taget på samma sätt som sker vid övningskörning med motorcykel. För båda mopedsorterna skall obligatoriska praktiska moment anpassade till mopedtypen ske på övningsområde. Sådana moment (bromsövningar m.m.) är obligatoriska också i dagens utbildningar. Ett tillägg avseende både teoretiska och praktiska kunskaper i skjutsning och hur det påverkar fordonets egenskaper är motiverat i mopedutbildningen. Dessutom bör mopedbilen uppmärksammas i utbildningarna, se nedan.

### *Särskilt om mopedbilen*

Till följd av att mopedbilen omfattas av samma behörighetsregler som övriga mopeder klass I bör mopedutbildningen, dvs. både utbildningen för moped klass I och för moped klass II, innehålla teori om mopedbilen och det som utmärker den. Undervisning i den praktiska hanteringen av en mopedbil bör inte vara obligatorisk på grund av att alla utbildare inte bedöms kunna ha tillgång till en mopedbil för utbildningsändamål, men det skall inte finnas några hinder mot att den tillståndshavare som så önskar i sin utbildning kan införa praktisk utbildning med mopedbil utöver de obligatoriska momenten.

### *Utbildning till snöskoter- och terränghjulingförare*

I avsnitt 7.3 har vi redogjort för vårt ställningstagande att begreppet terrängskoter skall delas upp i snöskoter och terränghjuling samt att separata utbildningar och behörighetsbevis skall införas för de två olika fordonen. Efter kontakter med bl.a. Arbetsmiljöverket och olika utbildare för terrängskoter har vi kommit fram till att det bör finnas en gemensam obligatorisk teoridel i utbildningarna för fordonen som ett minimikrav. Därutöver skall det ingå till fordonet specifikt anpassade praktiska övningar på ett övningsområde och ett moment innehållande

övningskörning i trafik tillsammans med läraren. Vid sådan övningskörning skall en utbildare få ta med sig en grupp av elever.

För såväl snöskoterutbildningens som terränghjulingutbildningens del behövs det föreskrifter om vad utbildningen skall syfta till på samma sätt som det i dag finns föreskrifter om utbildningsmål för utbildningen för moped klass I och terrängskoter. Vi finner att Vägverket härvid bör samråda med Arbetsmiljöverket, eftersom det i båda utbildningarna bör ingå moment som anknyter till den yrkesmässiga användningen av fordonen. För terränghjulingutbildningen bedöms den praktiska hanteringen av fordonet kräva förhållandevis längre tid än för snöskotern.

### 11.14.2 Övningskörning i trafik

**Förslag:** Obligatorisk övningskörning i trafik skall ingå i utbildningarna för moped klass I, terränghjuling och snöskoter. Övningskörningen skall ske tillsammans med utbildaren på sätt som Vägverket närmare får reglera. Privat övningskörning skall inte tillåtas. Övningskörningen skall regleras i KKL och KKF.

Våra kontakter med utbildare för samtliga nu aktuella fordonsslag visar att körning under realistiska former, dvs. i trafik, är ett önskemål för att förbättra utbildningarna. I dagens utbildningar för förarbevis kan praktisk träning ske bara vid utbildning inom inhägnat område. Det har genom Vägverkets enkät framkommit att inte heller denna träning alltid fungerar som den skall enligt verkets föreskrifter VVFS 2000:90. Det beror bl.a. på att utbildarna ofta saknar tillgång till lämpliga områden att träna på och att utbildarna av olika anledningar inte ägnar de praktiska momenten i utbildningen tillräckligt med tid. Detta bör förbättras. Den utbildningsansvarige bör tillsammans med utbildaren planera så att körträningen läggs upp på ett pedagogiskt och i övrigt lämpligt sätt utifrån förhållandena på platsen för utbildningen.

#### *Varför inte privat övningskörning?*

Vi har övervägt om privat övningskörning bör möjliggöras för de aktuella fordonen. För- och nackdelar kan förutses med att införa privat övningskörning. Tekniskt sett är fordonen vid normal

användning inte lika komplicerade att köra som t.ex. en personbil är. Själva körningen bör därför inte ta lika lång tid att lära sig som körningen av en bil.

För privat övningskörning talar att detta trots allt skulle ge en bättre träning i att använda fordonet i trafik tillsammans med en handledare under en längre period. Dessutom är det de facto så att många unga kör de nu aktuella fordonen innan de har behörighet att göra det, vilket kan tala för att införa privat övningskörning.

Nackdelarna med att tillåta privat övningskörning är å andra sidan bl.a. att man då också måste införa regler om handledarskap och eventuellt introduktionsutbildning för handledare och elev, vilket innebär ytterligare kostnader för den enskilde samt en större administration. Det finns också en risk för att privat övningskörning skulle medföra att ungdomar finner det legitimt att använda fordonen utan handledaren, vilket skulle vara negativt för trafiksäkerheten. Mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är mer lättillgängliga fordon för ungdomar än vad en bil är.

Vid en avvägning mellan de nu angivna argumenten finner vi att nackdelarna med privat övningskörning överväger fördelarna. Dagens system med obligatorisk utbildning innehållande körträning på inhägnat område bör i stället utvidgas till att också innehålla obligatorisk övningskörning i trafik för moped klass I, snöskoter och terränghjulning. Eftersom en moped klass II kan köras på cykelbana i vissa fall och dess hastighet är lägre än för en moped klass I är behovet av obligatorisk körträning i trafik mindre för detta fordon än för moped klass I. För en moped klass II räcker det enligt vår mening därför med obligatoriska praktiska övningar på inhägnat område. Genom att den praktiska träningen är obligatorisk behövs det inte något körprov i förarprovssystemet för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Systemet skiljer sig alltså från motsvarande system för t.ex. B-körkort. I fråga om personbil är det endast körning på halkbana (tillkommer: introduktionsutbildning) som är ett obligatoriskt utbildningsmoment och vid provtillfället prövas både teoretiska kunskaper genom ett kunskapsprov och praktiska kunskaper genom ett körprov. Privat övningskörning i körkortsutbildningen i allmänhet är viktig och behövlig för att ge mängdträning i körteknik i trafik och på så sätt möjliggöra för eleverna att klara körprovet som privatist eller i vart fall till lägre kostnad än att genomföra all övning genom en trafikskola.

## 11.15 Förarprov

### 11.15.1 Allmänt om anordnandet av förarprov och reformbehovet

**Förslag:** Vägverket skall anordna förarprov för de aktuella fordonen. Dagens möjlighet för Vägverket att överlämna anordnandet av förarprov till annan tas alltså bort. Förarprovet skall bestå av ett kunskapsprov. Vägverket skall förordna förarprövare. Provverksamheten skall präglas av en hög tillgänglighet för eleverna i hela Sverige, bl.a. genom utnyttjande av sådana tekniska lösningar som redan i dag används vid kunskapsprov för körkort.

*Vägverket skall vara huvudman för förarprovet*

Vårt förslag om anordnande av förarprov för nu aktuella behörigheter innebär att Vägverket skall vara huvudman för provet på samma sätt som för övriga förarprov enligt KKL. Verket skall ansvara för själva beslutet om att en elev är godkänd på förarprovet och för registreringen härav i vägtrafikregistret. Dessa delar av förfarandet skall alltså enligt vår uppfattning ligga på Vägverket som ansvarig myndighet. Detta innebär en skillnad mot dagens system där anordnandet av kunskapsprovet i sin helhet överlämnas till andra efter tillstånd av Vägverket.

*Reformbehovet på mopedsidan*

Vägverkets enkäter och Vägverkets intensifierade tillsynsverksamhet under 2003–2004 (se avsnitt 5.3 och 5.4) visar att det föreligger brister beträffande anordnande av kunskapsprovet m.m. både för moped och för terrängskoter. Bristerna har visat sig vara störst på mopedsidan och består i bl.a. följande. Samma person har både undervisat och examinerat 62 procent av eleverna. Hälften av examinerarna anser att kraven på att bli examinerare är för lågt satta (pedagogisk utbildning efterfrågas bl.a. samt uppföljning av provsvaren) och 49 procent av dem önskar också att endast trafikskolor skall få examinera. Vi tolkar detta som att det redan i dagens enkla system finns ett reformbehov av själva examinationsverksamheten till en mer enhetlig verksamhet. Ca hälften av de

verksamma examinatorerna synes dela detta synsätt, eftersom de förordar att trafikskolorna skall examinera.

Våra förslag sammantagna syftar till att höja trafiksäkerheten för mopedförarna genom bl.a. skärpta krav på utbildarna, högre nivå på kunskapsinnehållet, övningskörning i trafik samt regler som anknyter till vad som gäller för körkort, nämligen krav på körkortstillstånd och möjligheter till återkallelse av behörighetshandlingarna, krav på regelbunden förnyelse av behörighetshandlingarna osv. Härmed ökar likheterna med körkortet och körkortssystemet. Mopeder klass I antas dessutom komma att omfattas av en ny harmoniserad körkortskategori, AM, enligt det nya körkortsdirektivet. Detta sammantaget ställer enligt vår mening högre krav både på utbildningen och på provverksamheten än vad som gäller i dag. Utan tvekan finner vi sammanfattningsvis att det finns ett tydligt reformbehov av provverksamheten på mopedsidan.

#### *Reformbehovet på terrängkotersidan*

Generellt sett visar Vägverkets enkäter att examinationen i dagens system fungerar bättre på terrängkotersidan än på mopedsidan. Det finns ändå vissa brister som bör uppmärksammas. 34 procent av eleverna uppger att samma person genomförde både utbildning och examination, vilket strider mot LFB. Här kan noteras att en större andel av dem som hade genomgått utbildningen i en trafikskola i jämförelse med dem som utbildat sig via klubb/förening/studieförbund har svarat ja på denna fråga. Det ger generellt sett ett bättre betyg åt den verksamhet som sker inom klubbar/föreningar/studieförbund, vilket vi vill lyfta fram som positivt för deras del. 29 procent av examinatorerna ansåg att kraven för att bli examinator var för lågt satta. Exempel på vilka förslag till förbättringar som gavs är att pedagogisk utbildning borde vara ett krav för examinatorerna och att likvärdiga krav för alla borde gälla. Nio procent av examinatorerna tyckte att examinationsverksamheten skulle skötas av trafikskolor och fem procent av Vägverket. Fjorton procent angav att "annan" skulle examinera; de som avsågs var främst personer godkända av Vägverket och SNOFED.

Vägverkets intensifierade tillsynsverksamhet under 2003 och 2004 har omfattat utbildning och examination hos tre utbildare/anordnare för kunskapsprov för terrängkoter och av

dessa har Vägverket konstaterat att endast en uppfyllde de krav som ställs på utbildning och examination.

Mot bakgrund av det anförda framstår reformbehovet på terrängskotersidan inte lika tydligt som på mopedsidan. Vi finner dock att övervägande skäl talar för att examinationsverksamheten för både mopeder och terrängskotrar i första hand skall få en enhetlig utformning. De nackdelar som det kan innebära för dem som i dag anordnar kunskapsprov för terrängskoter finner vi uppvägas av flera fördelar, vilka närmare utvecklas nedan. Genom det förändrade utbildningssystem som vi härigenom föreslår finns det dessutom möjligheter att utveckla delar av verksamheten inom t.ex. snöskoterföreningarna (internutbildning etc.), som borde kunna kompensera de eventuellt negativa följder som skulle kunna bli följden av att examinationsverksamheten inte längre fick anordnas av olika aktörer.

### 11.15.2 Ett enhetligt system önskvärt

Vår utgångspunkt för de aktuella behörigheterna är, mot bakgrund av det anförda, att i första hand föreslå ett så *enhetligt system som möjligt* utan alltför många administrativa olikheter mellan fordonslagen. Ett sammanhållet system med anknytning till redan befintliga tekniska lösningar och rutiner bör kunna ge en enkelhet både för den enskilde och för myndigheterna samt hålla kostnaderna nere. Andra faktorer som är viktiga i sammanhanget är minimering av fusk, jävsfrågor, servicenivån, möjligheterna till uppföljningar och utvärderingar och möjligheterna till att få köra direkt efter ett avlagt prov.

### 11.15.3 Vägverkets provkonstruktion

Vägverket har i dag ansvar för 17 olika förarprov till en kostnad av ca 8 000 000 kr per år. Kostnaderna finansieras av de avgifter som tas ut av dem som avlägger förarprov.

Kortfattat går Vägverkets konstruktion av kunskapsprov till på följande sätt. Det är Förarenheten vid Vägverkets huvudkontor i Borlänge som ansvarar för att kunskapsprov tas fram och uppdateras via provkonstruktionsgruppen, vilken utifrån kursplanerna för de olika fordonsutbildningarna ger impulser om nya

frågor. För vissa kunskapsprov inhämtas förslag till frågor från andra än Vägverket. Det gäller t.ex. för yrkeskunnandeproven enligt 2 kap. 8 § yrkestrafiklagen (1998:490), där det behövs fackkunskaper i ekonomi och juridik. I Vägverkets ansvar för processen att ta fram användbara frågor ingår faktagranskning, språkgranskning och testning av frågorna i provsituationer och en avslutande utvärdering av frågorna. En frågebank byggs successivt upp.

Tekniskt sett skulle det enligt vad vi har fått veta inte innebära några hinder för Vägverket att anordna nu aktuella kunskapsprov med hjälp av samma rutiner som i dag används för andra prov. Det går således att lägga in nya sorters prov i de befintliga data-systemen.

#### **11.15.4 Myndighetsutövning i provförfarandet**

Provförfarandet innehåller olika moment, bl.a. konstruktion av frågor, presentation av provet för eleverna, rättning, utfärdande av intyg om godkänt resultat samt slutligen registrering av godkänt resultat i vägtrafikregistret. Vissa delar av förfarandet innebär myndighetsutövning mot enskild, dvs. innebär att myndigheten (Vägverket) fattar beslut som får bestämda rättsverkningar för den enskilde, t.ex. i form av förarbehörighet för ett visst fordonsslag. Den delen av provförfarandet som innebär godkännande av eleven i kunskapsprovet och registrering av att eleven är godkänd i vägtrafikregistret får anses vara myndighetsutövning. För att myndighetsutövning skall kunna utföras av annan än en myndighet krävs det lagstöd, se 11 kap. 6 § tredje stycket och 8 kap 3 § regeringsformen. Så är det i dagens system för moped klass I och terrängskoter, se 5 § LFB och 10 § FFB av vilka framgår att Vägverket får överlämna åt en fysisk eller juridisk person att anordna kunskapsprov för moped klass I och för terrängskoter. Registreringen i vägtrafikregistret utförs dock av Vägverket med stöd av ett intyg om godkänt prov som anordnaren av prov har utfärdat.

De delar av provförfarandet som inte innebär myndighetsutövning mot någon enskild kan utföras av annan än myndigheten själv utan lagstöd. Det kan ske genom att myndigheten sluter avtal med annan om att köpa in en viss tjänst. Reglerna om offentlig upphandling i lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, LOU,

blir då tillämpliga. Genom att reglerna om LOU tillämpas finns det garantier för att avtal sluts med den leverantör som erbjuder den efterfrågade tjänsten till det lägsta priset. Det är dock vid en sådan situation fortfarande Vägverket som i egenskap av beställare av tjänsten är ansvarigt för att avtalet följs.

I ett system med Vägverket som huvudman för provverksamheten finns det alltså också möjligheter för andra aktörer än Vägverket att få utföra vissa uppgifter anknutna till provverksamheten.

#### **11.15.5 Servicenivån för eleven om Vägverket anordnar förarprovet**

En grundtanke är att provverksamheten även i fortsättningen skall äga rum på ett inte alltför långt geografiskt avstånd från eleverna. Motivet till att ha utbildning lokalt är emellertid starkare än motivet till att anordna kunskapsprov lokalt. Utbildningen innebär ju att eleven skall ta sig till en utbildningslokal vid ett flertal tillfällen under en längre period, medan provet är en engångshändelse för eleven.

##### *Förarprov i praktiken*

Termen *förarprov* i KKL omfattar både *kunskapsprov* och *körprov*. I dag används vid Vägverkets prov för körkort och traktorkort inte några papperskopior av kunskapsprov, utan eleverna sitter framför var sin dataskärm och läser frågor och markerar svar direkt på skärmen. Frågorna sätts samman i olika versioner för de elever som gör provet. Kunskapsprov för olika behörigheter kan avläggas samtidigt i lokalen. En provförrättare ansvarar för det praktiska förfarandet i samband med att eleverna avlägger kunskapsprov. Provet rättas automatiskt och resultatet rapporteras direkt in i systemet. För att få t.ex. B-behörighet krävs det också godkänt körprov. Efter godkänt körprov får personen köra direkt med stöd av ett bevis om att körkort har utfärdats, som han eller hon får av provförrättaren, jfr 2 kap. 14 § KKL. Hela hanteringen kring proven präglas av höga säkerhetskrav.

Möjlighet att få köra direkt efter godkänt prov finns inte i dagens förarbevissystem. I detta har varje anordnare av prov ett



eget prov med frågor som rättas manuellt, varefter anordnaren eller förrättaren utfärdar ett intyg om godkänt prov som sedan skickas till Vägverket för registrering.

#### *Var kan kunskapsprov avläggas?*

I dag kan förarprov för körkort och traktorkort avläggas hos bl.a. Vägverket, antingen på ett förarprovskontor eller på en mottagningsort. Sammanlagt finns det ca 140 mottagningsorter, vilka hör till de 31 förarprovskontoren, se bilaga 4. Proven avläggs med hjälp av stationär eller bärbar utrustning på mottagningsorterna och stationär utrustning på förarprovskontoren. Av våra kontakter med Vägverket har framgått att kunskapsprov *för närvarande* inte avläggs på ca 50 av mottagningsorterna. Olika orsaker ligger bakom detta, främst ekonomiska skäl och rationalitetsskäl. Även data-tekniska problem har förekommit. I dagens körkortssystem är den lägsta ålder vid vilken man kan avlägga prov för förarbehörighet 16 år (A1-behörighet och traktorbehörighet). Många föredrar att avlägga prov i en centralort där de går i skolan, i stället för att avlägga prov på en mindre ort. Prov kan också för vissa behörigheter, för vilka det finns utbildning på nationellt fastställda kurser, t.ex. traktorkort, avläggas inom skolans ram och inom Försvarsmakten för förarbehörigheter som ingår i utbildning där.

Vi förutsätter att en hög tillgänglighet och servicenivå kan upprätthållas av Vägverket i ett framtida system där verket anordnar prov. Nya tekniska lösningar förmodas också kunna utvecklas för att en hög tillgänglighet skall kunna upprätthållas för eleverna. Vi utgår således ifrån att en sådan servicenivå kan uppnås för provverksamheten som är anpassad till behovet och som ungefär motsvarar de mottagningsorter som tidigare har varit aktuella för kunskapsprov och som framgår av bilaga 4.

#### *Väntetider*

Väntetider för att få avlägga prov har tidigare varit ett uppmärksammat problem. Enligt uppgifter från Vägverket förekommer det emellertid för närvarande väntetider för att få avlägga prov bara i storstadsområdena. Under förutsättning att ett kunskapsprov bokas i god tid, t.ex. av en utbildare för moped,

snöskoter eller terränghjuling, bör det inte vara något problem att få en passande tid för hela gruppen elever i anslutning till att en utbildning är avslutad. Det är, enligt Vägverket, en fördel om bokningar av prov sker i grupp, eftersom det underlättar planeringen för verket och det i sin tur är ett led i att kunna upprätthålla det flexibla systemet med mottagningsorter för förarprov.

#### *Kostnader för provet*

Eleverna betalar en avgift, för närvarande 180 kr, för att avlägga kunskapsprov för t.ex. förarbehörigheten B. Avgiften är densamma för alla elever oavsett var i Sverige de avlägger provet. En högre avgift tas ut för kunskapsprov som avläggs på helger och kvällar, 220 kr, se avsnitt 4 i bilagan till VAF.

I dagens system för förarbevis får den som anordnar kunskapsprov ta ut en avgift av den som skall genomgå provet. Avgiften skall vara skäligen och får inte överstiga anordnarens självkostnader, se 15 § FFB. Kostnaden ligger enligt uppgift från Vägverket vanligtvis på lägst 200 kr.

### **11.16 Vem skall förrätta kunskapsprovet?**

**Förslag:** Samma förfarande som för övriga förarprövare bör införas för förarprövare för nu aktuella behörigheter. De skall förordnas av Vägverket och förordnandet skall kunna återkallas på samma grunder som gäller i övrigt. De kategorier som i dag kan förordnas, dvs. Vägverkets anställda samt anställda inom skolväsendet och inom Försvarsmakten skall formellt sett kunna förordnas.

#### **11.16.1 Förrättare i dagens körkortssystem**

Av 3 kap. 10 § första stycket KKF framgår att förarprov skall avläggas inför den som Vägverket har förordnat att förrätta förarprov. Av andra stycket framgår att Vägverket som förarprövare kan förordna även personer som är verksamma inom Försvarsmakten, gymnasieskola, komvux eller fristående gymnasieskola och att verket i de fallen skall samråda med Försvarsmakten

respektive Skolverket. I tredje stycket anges att om Vägverket finner att den som förordnats att förrätta förarprov inte längre kan anses vara lämplig som förarprövare, får verket återkalla förordnandet.

Av 3 kap. 12 § KKF framgår vad förarprovet skall avse och i 13 § samma kapitel anges att förarprov i gymnasieskola, komvux eller fristående skola med motsvarande utbildning får avläggas som delprov under utbildningens gång.

I Vägverkets föreskrifter (VVFS 2001:52) om förordnande att förrätta förarprov, meddelade med stöd av 8 kap. 6 § KKF, finns föreskrifter om förordnande enligt 3 kap. 10 § KKF att som förarprövare förrätta förarprov vid gymnasieskola, fristående gymnasieskola och komvux samt vid Försvarsmakten och Vägverket.

#### *Vägverkets förarprövare*

I 2 kap. 5 § I VVFS 2001:52 anges vad som krävs för att få förrätta förarprov inom Vägverket. För att få förordnande som förarprövare för kunskapsprov och körprov krävs följande. Behörighet för högskolestudier, anställning vid Vägverket med uppgift att förrätta förarprov, innehav av ett giltigt körkort under sammanlagt minst tre år med de behörigheter som förarprovningen avser, genomgången grundutbildning för förarprövare inom tre år före ansökningen eller att man har haft förordnande som förarprövare och då för sökt behörighet såväl förrättat förarprov som fullgjort fortbildning enligt 3 kap. Den som förordnas skall också med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som förarprövare. Av 2 kap. 6 § i föreskrifterna framgår att för ett förordnande att enbart förrätta kunskapsprov krävs det inte behörighet för högskolestudier, körkortsinnehav med de behörigheter som provningen avser eller genomgången grundutbildning för förarprövare. Förordnandet kan begränsas till att gälla viss eller vissa behörigheter eller till att gälla enbart kunskapsprov eller enbart körprov (2 kap. 7 § i föreskrifterna).

I 4 kap. 1 § anges att ett förordnande som förarprövare är ogiltigt om, för förrättare inom Vägverket, kraven på anställning eller körkortsinnehav inte är uppfyllda. Av 4 kap. 2 § framgår att förordnandet får återkallas, om Vägverket finner att, för förrättare inom Vägverket, kravet i 3 kap. 5 § sjätte punkten inte är uppfyllt,

dvs. kravet på att personen med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som förarprövare.

#### *Förarprövare inom skolan*

Den som har fått förordnande att förrätta förarprov vid gymnasieskola, fristående gymnasieskola eller komvux, vilket bl.a. innebär krav på en genomgången grundutbildning för förarprövare, får också konstruera kunskapsprov, vilket kan avläggas som delprov under utbildningens gång. Bestämmelsen i 2 kap. 2 § i VVFS 2001:52 bör observeras. Där framgår det att förordnandet endast gäller verksamhet vid skola eller skolor där läraren är anställd. Den som har ett sådant förordnande kan alltså inte använda sig av det och anordna förarprov vid sidan av sin anställning.

#### *Förarprövare inom Försvarsmakten*

Krav på genomgången grundutbildning för förarprövare gäller för förarprövare inom Försvarsmakten, jfr 2 kap. 3 § femte punkten i VVFS 2001:52. Av 4 § i dessa föreskrifter framgår att förordnandet att förrätta förarprov inom Försvarsmakten gäller endast förarprovning av tillsvidareanställda och aspiranter inom Försvarsmakten, värnpliktiga, hemvärnets personal samt medlemmar i frivilliga försvarsorganisationer.

### **11.16.2 Vägverkets föreskrifter (1998:51) om förarprov, gemensamma bestämmelser**

Vägverket har i föreskrifter (1998:51) om förarprov, gemensamma bestämmelser utfärdat olika regler kring själva provsituationen. Omständigheter som utgör hinder mot att få genomföra kunskapsprovet finns, bl.a. att sökandes identitet inte kan fastställas, se punkten 5.1 i föreskrifterna. Vidare finns bestämmelser kring hur man skall förfara för att få avlägga ett kunskapsprov muntligt i stället för skriftligt; jfr i punkten 7.2 i föreskrifterna, varav framgår att ansökan om muntligt prov krävs före beställningen av tid för provet.

### 11.16.3 Överväganden och ställningstaganden angående förrättande av prov

Vi har genom kontakter med Vägverket undersökt möjligheterna att i dagens provsystem förordna *andra* än anställda inom Vägverket (samt anställda inom skolväsendet och Försvarsmakten). Anledningen till att vi undersökt detta alternativ är att det har framförts önskemål från bl.a. representanter för SNOFED om att få fortsätta att anordna eller i alla fall få förrätta kunskapsproven. Det främsta argument som de har fört fram till stöd för sitt önskemål är att elevernas tillgänglighet till en provlokal skulle öka och att flexibiliteten vad gäller möjligheterna att avlägga prov på t.ex. helger också skulle öka om *andra* än Vägverket kunde förrätta prov.

Så som dagens tekniska system för prov är utformat är det en mycket begränsad krets av anställda hos Vägverket som har tillgång till de provfrågor som används. Proven genomförs via direktuppkoppling till Vägverkets datasystem. Det går inte att begränsa tillgången till datasystemen så att endast den del som behövs för provförfarandet blir tillgänglig. De höga krav på säkerhet och sekretess som råder samt de tekniska systemens nuvarande utformning innebär, som vi har uppfattat det, att det är olämpligt att, under rådande omständigheter, tillåta förordnande av *andra* än de kategorier som kan förordnas i dagens system. Det skall noteras att det för närvarande inte finns några nationella kursplaner inom gymnasieskolan, fristående gymnasieskola eller komvux som innehåller fordonsutbildningar för mopeder, snöskotrar eller terränghjulingar. I den utsträckning det ingår sådana utbildningar inom Försvarsmakten gäller möjligheten att förrätta kunskapsprov enbart sådana elever som har genomgått aktuell utbildning inom Försvarsmakten och inga *andra* elever.

Vi har mot denna bakgrund kommit fram till att inte föreslå någon utvidgning av bestämmelserna som rör vem som skall kunna förordnas att förrätta kunskapsprov. På sikt är det enligt vår mening dock troligt att den tekniska utvecklingen gör det möjligt att, med bibehållna säkerhets- och sekretesskrav, mjuka upp reglerna kring provförfarandet avseende vem som skall kunna förordnas att förrätta prov.

### **11.17 Konsekvenser för nuvarande anordnare av kunskapsprov**

I dag anordnar olika aktörer kunskapsprov efter tillstånd från Vägverket. För snöskoterklubbarna, som för närvarande själva kan anordna kunskapsprov för terrängskoter i t.ex. klubbhuset, skulle en överförflyttning av anordnandet av kunskapsprov till Vägverket troligtvis uppfattas negativt. Utbildning av skoterförare och anordnande av kunskapsprov är enligt uppgifter från snöskoterorganisationerna viktiga arbetsuppgifter för snöskoterklubbarna. Verksamheten bygger på ett lokalt och ideellt engagemang.

Våra förslag innebär att utbildningsverksamheten generellt blir mer omfattande än den är i dag, både innehållsmässigt med övningskörning i trafik m.m. och genom andra krav, såsom funktionen utbildningsansvarig. Snöskoterorganisationernas nuvarande insatser på utbildningsområdet visar att det just i fråga om utbildning finns mycket erfarenhet och idéer hos dessa organisationer att ta vara på i ett framtida utbildningssystem. Mot denna bakgrund och med beaktande av att utvärderingen av dagens system för anordnande av kunskapsprov visar brister, finner vi det naturligt att organisationerna satsar ytterligare inom utbildningens område och att Vägverket skall vara ansvarigt för kunskapsproven i framtiden. Den erfarenhet och den kunskap som snöskoterklubbarna och även terränghjulingutbildarna har på fordonsområdet bör alltså främst tas till vara inom utbildningsverksamheten.

### **11.18 Konsekvenser för Vägverket**

Vägverket har, såsom framgått av det föregående, erfarenheter av och resurser för att anordna olika slags prov. I dagens system med enskilda anordnare av kunskapsprov måste verket ofta ta kontakt med dem som ansöker om att få anordna kunskapsprov för att t.ex. diskutera hur frågorna bör ställas m.m. Det är bättre att ta till vara den kompetens som redan finns hos Vägverket på detta område än att delegera anordnandet till andra som inte har samma möjligheter att upprätthålla den kvalitet för verksamheten som Vägverket har. De ekonomiska konsekvenserna för Vägverket, bl.a. för att ta fram en frågebank för de nya proven, bedöms innebära ett merarbete med vissa merkostnader i inledningsskedet. Den löpande prov-

verksamheten finansieras genom avgifter. De ekonomiska konsekvenserna av förslaget bör därför inte bli alltför stora.

### **11.19 Alternativ till att Vägverket anordnar förarproven**

Vi har diskuterat olika alternativ för provens anordnande i ett framtida system såväl inom utredningen internt som tillsammans med representanter för Vägverket och för SNOFED och SVEMO. Gemensamt för de båda organisationernas inställning i frågan om vem som skall anordna förarprov är att de befarar att om Vägverket skulle ha ansvar för anordnandet av förarproven och dessa bara skulle kunna avläggas på de orter där det finns förarprovskontor eller på mottagningsorterna för prov, skulle en försämring i tillgängligheten uppstå för eleverna. Det skulle kunna leda till att färre personer genomförde provet för snöskoter och en ökning av olovlig körning. Problem kring flexibiliteten och eventuella väntetider för att få genomföra prov har också påtalats. Organisationerna vill kunna följa upp och kontrollera kvaliteten hos sina utbildare och se hur deras elever klarar av examinationen, vilket kräver ett uppföljningsbart system. Att eleverna får möjlighet att köra direkt efter godkänt prov är dock en viktig aspekt för båda organisationerna. Dessutom har SNOFED påtalat ett behov av att kunna kontrollera att inte samma person både utbildar och examinerar en elev. Man har också uppmärksammat att vissa utbildare är dubbelregistrerade för examination, vilket innebär att de examinerar både i organisationens regi och i egen regi och därigenom till viss del drar nytta av organisationens material och prov m.m. på ett otillbörligt sätt.

Vi menar att ett system med Vägverket som huvudman för provverksamheten kommer att tillgodose de önskemål och synpunkter som ligger i den framförda kritiken.

Mot bakgrund av Vägverkets enkät och övriga diskussioner går vi dock översiktligt igenom några alternativ till vårt förslag om anordnande av förarprov.

*Vägverket anordnar kunskapsprov för mopedförare*

Det första alternativet är att Vägverket anordnar förarprov bara för mopedförarna och att nuvarande bestämmelser för överlämnande till annan att anordna prov behålls vad gäller prov för snöskoter och terränghjuling. Motiv för detta finns i Vägverkets enkät, som otvetydigt visar att examination för mopeder behöver ges en annan utformning, samt i EG-direktivet om körkort, som omfattar våra mopeder klass I och där det sägs att en ansvarig myndighet skall finnas för provet. För terrängskotrarnas del (snöskotrar och terränghjulingar) skulle det nuvarande systemet, med vissa förtydliganden, kunna behållas med stöd i enkätens resultat.

Detta alternativ har främst den nackdelen att enhetligheten i förfarandet inte kommer till stånd, med de följder som det skulle föra med sig för effektiviteten. De nuvarande problemen skulle alltså kvarstå beträffande provförfarandet på terrängskotersidan, dvs. olikartade prov, problem med att särskilja utbildare och examinator, inga garantier mot fusk vid genomförandet av provet och ingen möjlighet att köra fordonet direkt efter avlagt prov. Vägverkets uppföljningsmöjligheter av utbildningar och prov skulle också försvåras.

*Dagens system behålls*

Ett annat alternativ är att nuvarande regler om överlämnande av anordnandet av förarprov behålls och förtydligas och att Vägverket tillhandahåller ett centralt konstruerat prov som kan förrättas av andra än Vägverkets anställda på andra platser än på Vägverkets förarprovskontor och mottagningsorter. Detta kan ske t.ex. med hjälp av Internet. Detta alternativ lider i än högre grad än det föregående av de nackdelar som har beskrivits ovan.

**11.20 Målsättning för provverksamheten – slutsatser**

*Följande mål* finner vi att examinationsverksamheten i vårt föreslagna system skall uppfylla.

- Kunskapsproven skall vara enhetliga.



- Möjligheter till fusk skall minimeras.
- Servicenivån för eleverna beträffande möjligheterna att avlägga kunskapsprov skall vara i stort sett lika god som i dag.
- Eleverna skall kunna få behörighet att köra direkt efter godkänt prov.
- Jävssituationer (utbildare – examinator) skall undvikas
- Kostnaderna skall hållas på en rimlig nivå.
- Systemet skall medföra att uppföljningar och utvärderingar av utbildningsverksamhetens kvalitet kan ske hos Vägverket.

#### *Slutsats*

Olika lösningar kan leda till att ovanstående mål uppnås. *Samtliga kriterier* kan enligt vår uppfattning uppfyllas om Vägverket är huvudman för anordnandet av förarproven.

## 12 Bestämmelser om behörigheterna och behörighetshandlingarna

### 12.1 Allmänt

Fyra delvis nya behörigheter föreslås, se avsnitt 7. Som bärare av behörigheterna föreslås i konsekvens härmed fyra behörighetshandlingar, nämligen nuvarande körkort som kompletteras med AM-behörighet för moped klass I, förarbevis för moped klass II och förarbevis för snöskoter samt förarbevis för terränghjuling. I detta avsnitt går vi igenom ytterligare bestämmelser som skall gälla för behörigheterna och behörighetshandlingarna. Här behandlas också frågan om behörigheten att få köra terrängskoter med stöd av ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 skall återfås efter det att en ny behörighetshandling har utfärdats efter en återkallelse, vilket är en fråga som vi enligt utredningsdirektiven (dir. 2003:105) särskilt skall överväga.

### 12.2 Körkort enligt EG:s gemenskapsmodell m.m.

De nationella körkortens utseende och innehåll styrs av reglerna i det nuvarande körkortsdirektivet (rådets direktiv 91/439/EEG om körkort).<sup>1</sup> Direktivet trädde i kraft i medlemsstaterna den 1 juli 1996 och innebär dels att de nya nationella körkorterna skall utformas i överensstämmelse med en gemenskapsmall, dels att alla körkort utfärdade i EES-länderna som är giltiga och i omlopp skall erkännas ömsesidigt av medlemsstaterna. Det nya körkortsdirektiv som nu är under utarbetande kommer att ersätta det gamla direktivet.

Ett körkort med AM-behörighet förmodas, till följd av det nya körkortsdirektivet, bli en harmoniserad körkortskategori för moped klass I, vilket innebär att den som förvärvar behörighet för moped klass I kommer att få ett körkort med beteckningen AM. När direktivet har trätt i kraft finns det, såvitt vi har sett av hittills

---

<sup>1</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 1.

tillgängliga handlingar, inget som hindrar att Sverige inför regler om AM-behörigheten så snart det praktiskt kan ske därefter. Det finns däremot i direktivet tidsfrister som anger när direktivet senast måste ha införts i nationell lagstiftning. Vi förordar och räknar med att Sverige inför reglerna om AM-behörighet så snart direktivet är antaget och ett införande är praktiskt möjligt. Mot bakgrund av hur arbetet med direktivet hittills har fortskridit och med beaktande av det förberedelsearbete som behövs, framstår det som realistiskt att utgå från att nya svenska regler om AM-behörighet kan träda i kraft vid årsskiftet 2007/2008.

#### *Nationella kategorier*

I bilaga 1 till det nu gällande körkortsdirektivet finns bestämmelser för körkort enligt gemenskapsmodellen. Enligt denna mall för ett körkort utseende skall under punkt 9 i körkortet anges de kategorier som innehavaren har rätt att köra. Det framgår av bilagan punkt 2 d 9 att nationella kategorier skall tryckas med annat typsnitt än de harmoniserade kategorierna.

Även i förslaget till nytt körkortsdirektiv finns motsvarande bestämmelser. Många länder anger på sina körkort med en bokstav förarbehörigheter för ickeharmoniserade nationella kategorier. Som exempel kan nämnas Norge och Storbritannien.

### **12.3 AM-behörighetens utformning och giltighet**

**Förslag:** Ett körkort med AM-behörighet skall omfattas av de bestämmelser som gäller för körkort enligt KKL och KKF. Det innebär bl.a. att körkortet skall förnyas vart tionde år, att det skall vara försett med foto och att det skall medföras vid färd.

#### *Körkortslagens bestämmelser*

Ett körkort med AM-behörighet kommer att omfattas av de krav på utformning m.m. som ställs i det nya körkortsdirektivet. I Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:69) om körkorts utformning och innehåll anges närmare vad ett körkort skall innehålla. Svenska körkort överensstämmer i dag med gemenskapsmallen för körkort

inom EU och EES enligt det nu gällande direktivet. Dessutom är det svenska körkortet godkänt som legitimationshandling i Sverige. Till följd av att bestämmelserna om körkort kommer att omfatta AM-behörigheten kommer följande att gälla. Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas (se 3 kap. 11 § KKL). I vissa situationer, vilka räknas upp i 3 kap. 13 §, gäller inte ett körkort och det kan också bli ogiltigt om körkortshavaren begär det. Ogiltigheten kan begränsas till att avse viss behörighet. Ett körkort skall förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats och detsamma gäller om det har förstörts, kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats (3 kap. 14 § KKL). Den som kör ett körkortspliktigt fordon skall ha med sig körkortet vid färd eller ett bevis om att körkort har utfärdats, jfr 2 kap. 14 § KKL, tillsammans med en handling som styrker förarens identitet, 3 kap. 15 § KKL. Bestämmelser om ansökan om utfärdande och förnyelse av körkort samt föreläggande i samband härmed finns i 3 kap. 14–16 och 18–19 §§ KKF.

Det finns i 9 kap. KKL vissa ansvarsbestämmelser kopplade till kraven i 3 kap. KKL; bl.a. i 9 kap. 2 § (9 kap. 1 § enligt vårt förslag) där det sägs att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 15 § (kravet på att ha med ett körkort vid färd) döms till penningböter. Till penningböter döms också den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort till länsstyrelsen, se 9 kap. 3 § (9 kap. 2 § i vårt förslag).

Av ovanstående bestämmelser återfinns en i FFB, nämligen bestämmelsen i 4 § FFB som innebär att ett förarbevis gäller från och med den dag då det utfärdas. I 5 § FFB sägs att ett förarbevis innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personnummer eller samordningsnummer. I övrigt saknas bestämmelser om förnyelse och om krav på att ha med sig förarbeviset vid färd.

#### 12.4 Förarbevisens utformning

**Förslag:** Förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjulning skall vara fullplastkort. De skall innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn, personnummer eller samordningsnummer samt meddelade villkor, som har betydelse för rätten att köra det aktuella fordonsslaget. De skall också vara försedda med ett välliknande foto av innehavaren och med dennes namnteckning. Vägverket får närmare bestämma hur förarbevisen skall utformas.

*Nationella kategorier på körkortet?*

Förarbehörigheterna för moped klass II, snöskoter och terränghjulning omfattas inte av några gemenskapsregler och blir därför s.k. nationella behörigheter, liksom traktorkortet.

Vi har undersökt möjligheterna att ange dessa nationella kategorier på körkortet för en person som har körkort och förvärvar ett förarbevis. Ur den enskildes synvinkel och av enkelhetsskäl skulle detta medföra fördelar. Alla behörigheter skulle framgå av en och samma handling, vilket skulle underlätta både den praktiska användningen av korten och myndigheternas hantering vid återkallelser och förnyelser av dem.

Vid kontakter med Vägverket, har framkommit följande. Den svenska körkortsmodellen uppfyller det nuvarande körkortsdirektivets krav i alla avseenden. Några nationella kategorier anges inte på körkortet i dag. Traktorkortet, vilket är en nationell behörighetshandling, är en handling som utfärdas av Vägverket i pappersform och som inte behöver medföras vid färd. Att införa nationella kategorier för t.ex. snöskoter och terränghjulning (moped klass II skulle inte bli aktuell, eftersom den som förvärvar ett körkort får behörighet att köra en moped klass II) skulle i detta sammanhang ses som ett avsteg från idén om det harmoniserade körkortet, även om sådana kategorier lagligt sett är möjliga att införa. Dessutom skulle inrättandet av nationella kategorier skapa platsbrist på körkortet. En ytterligare aspekt att beakta är att även om nationella kategorier kan anges på ett körkort måste en annan behörighetshandling finnas för dem som aldrig kommer att förvärva något körkort. Att ange behörigheten för snöskoter och terränghjulning på två olika sätt framstår som mindre lämpligt och skulle antagligen leda till administrativa svårigheter.

Mot bakgrund av det ovan sagda finner vi att, samtidigt som nationella kategorier angivna på körkortet har vissa fördelar, de praktiska skälen för närvarande talar emot att införa en sådan ordning. För det fall problemen kan undanröjas skulle frågan på nytt kunna bli aktuell.

### *Identifieringsmöjligheter*

Vi har i vårt arbete blivit uppmärksammade på att det förhållandet att ett förarbevis i dag varken är försett med foto eller behöver medföras vid färd innebär nackdelar för bl.a. polisens trafikövervakningsarbete. Till följd härav och med beaktande av de förändringar som vi föreslår för behörigheterna i form av lämplighetskrav och ingripandemöjligheter står det klart att även ett förarbevis skall omfattas av flera av de bestämmelser som gäller för körkort. Krav på bl.a. foto av innehavaren, personuppgifter samt namnteckning är därför motiverade.

Det skall noteras att bl.a. kravet på foto och namnteckning beträffande körkort regleras i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:68) om körkorts utformning och innehåll. Ett traktorkorts innehåll regleras uteslutande i KKF och det gäller inte krav på foto eller namnteckning för ett traktorkort. De ytterligare bestämmelser om ett förarbevis innehåll som behövs skall bestämmas av Vägverket genom föreskrifter.

### *Förarbevisets utseende*

De tre olika förarbevisen skall ha en enhetlig utformning men vara lätta att skilja åt, t.ex. genom olika färger eller symboler som Vägverket genom föreskrifter närmare får fastställa. Vi har funnit att utformningen av taxiförarlegitimationen t.ex. skulle kunna vara en förebild för utformningen av förarbevisen. En taxiförarlegitimation skall enligt bilagan till Vägverkets föreskrifter (VVFS 1998:88) om taxiförarlegitimation bl.a. innehålla innehavarens fullständiga namn, vara försedd med ett välliknande foto av innehavaren, innehålla uppgifter om giltighetstid samt namnteckning av innehavaren. Förarbevisen föreslås inte fungera som identitetshandlingar, vilket innebär att de ytterligare krav som ställs för sådana handlingar, bl.a. avseende fotots kvalitet, inte behöver vara uppfyllda för förarbevisen. Eftersom de inte skall vara identitetshandlingar behöver de inte, till skillnad från vad som gäller för körkort, skickas i rekommenderat brev. Detta förenklar hanteringen och innebär lägre kostnader för Vägverket.

## 12.5 Vissa bestämmelser enligt KKL som skall gälla för förarbevisen

**Förslag:** Ett förarbevis skall i huvudsak omfattas av samma bestämmelser som ett körkort i fråga om giltighet. Det skall förnyas vart tionde år och det skall medföras vid färd.

### *Förarbevisens giltighet*

På grund av att förarbevisen enligt vårt förslag får betydande likheter med körkort vad gäller kraven för att erhålla behörigheterna och ingripandemöjligheter m.m. finner vi det lämpligt att förarbevisen skall omfattas av följande bestämmelser i KKL, vilka inte gäller för förarbevisen i dag.

Ett förarbevis skall inte gälla om det inte har förnyats efter föreläggande, det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. eller det har ersatts med ett annat förarbevis (se 3 kap. 13 § första stycket 1–3). Ett förarbevis skall förklaras ogiltigt om innehavaren begär det (3 kap. 13 § andra stycket).

### *Förnyelse av förarbevis för snöskoter och terränghjuling?*

Kravet på förnyelse av körkort regleras i 3 kap. 14 § KKL och ett förnyelsekrav är enligt det nu gällande körkortsdirektivet ett led i förfalskningsskyddet.

Vi har funnit det naturligt att även de nya förarbevisen för snöskoter och terränghjuling skall omfattas av förnyelsekrav. Därigenom kan handlingarna hållas à jour och bl.a. övervakningsarbetet underlättas.

### *Förnyelsekrav m.m. för förarbevis för moped klass II?*

För den som har ett förarbevis för moped klass II och senare tar ett körkort kan förarbeviset sägas bli en överflödig handling. Körkortet ger ju behörighet att köra även en moped klass II. Vi har särskilt övervägt om ett förarbevis för moped klass II skall bli ogiltigt för den som senare tar ett körkort. Såsom framgår nedan har vi funnit att det bör fortleva.

Mot bakgrund av att det kommer att finnas de som inte tar något körkort och med beaktande av syftet med förnyelsekravet (bl.a. underlättad övervakning) samt att det innebär administrativa problem med att ha särregler för en viss behörighetshandling, finner vi att även förarbevis för moped klass II bör förnyas vart tionde år.

När en innehavare av ett förarbevis för moped klass II förvärvar ett körkort skall förarbeviset alltså fortsätta att existera. Detta får betydelse bl.a. när en återkallelse av behörighetshandlingarna blir aktuell. I en sådan situation är det möjligt för länsstyrelsen och förvaltningsdomstolarna att begränsa återkallelsen till en eller flera förarbehörigheter enligt KKL. Detta innebär att det teoretiskt sett finns möjlighet att t.ex. återkalla enbart körkortet och inte förarbeviset för moped klass II. I den praktiska tillämpningen av reglerna kan det antas att riktlinjer med tiden utformas för i vilka fall en återkallelse bör begränsas på detta sätt. Utgångspunkten bör vara att samtliga behörigheter skall återkallas vid en händelse som enligt 5 kap. KKL innebär skäl för återkallelse.

Den som inte önskar ha kvar ett förarbevis för moped klass II vid ett förvärv av körkort kan få behörigheten återkallad på egen begäran. En möjlighet att anmäla ett sådant önskemål bör kunna ges i samband med att information om förnyelse av behörighetshandlingen skickas ut till innehavaren av denna.

#### *Skyldighet att medföra ett förarbevis*

Av 3 kap. 15 § KKL framgår att ett körkort eller ett bevis om att körkort har utfärdats tillsammans med en handling som styrker förarens identitet skall medföras vid färd och på begäran av bilinspektör eller polisman överlämnas för kontroll. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna bestämmelse döms enligt 9 kap. 2 § KKL till penningböter.

Vi anser att en motsvarande bestämmelse skall införas för förarbevisen för att underlätta polisens arbete och för att främja trafiksäkerheten.



## 12.6 Uppgradering till annan behörighet

**Förslag:** Den som har ett förarbevis för moped klass II och vill förvärva AM-behörighet skall kunna göra det genom ett kompletteringsförfarande som innebär att kunskapsprovet inte behöver göras om. Detsamma skall gälla den som har ett förarbevis för antingen snöskoter eller terränghjuling och vill förvärva ett förarbevis av det andra slaget.

### *Uppgradering från förarbevis för moped klass II till AM-behörighet*

Våra förslag rörande utbildning och kunskapsprov bygger på att den teoretiska delen av utbildningen för moped klass I och för moped klass II skall vara gemensam och att kunskapsprovet också skall vara gemensamt för fordonen. Se närmare härom i avsnitt 11.14. Det som skall skilja utbildningarna åt är de praktiska momenten och att övningskörning i trafik ingår för AM-behörigheten men inte för förarbevis för moped klass II.

Den som redan har ett förarbevis för en moped klass II bör på ett smidigt och billigt sätt kunna komplettera sin utbildning med de praktiska moment som krävs för moped klass I samt övningskörning i trafik (även eventuellt skriftligt material bör kunna förekomma). Det skall alltså vara möjligt att genomgå en sådan tilläggsutbildning avseende moped klass I och få ett intyg om genomgången utbildning för moped klass I. Intyget skall ges in till Vägverket i samband med ansökan om utfärdande av ett AM-körkort.

Övriga förutsättningar som gäller för att få ett AM-körkort utfärdat, nämligen körkortstillstånd (vilket är ett krav även för moped klass II), åldern 16 år och att sökanden är bosatt permanent i Sverige eller har bedrivit studier här i minst sex månader, skall också föreligga. Om sökanden har ett annat körkort utfärdat i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) innebär det också ett hinder mot utfärdande av körkort, eftersom det körkortet gäller i Sverige, se 3 kap. 1 § KKL.

*Uppgradering från förarbevis för snöskoter eller terränghjuling*

Kunskapsprovet skall vara gemensamt för förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjuling. Den som har ett förarbevis av det ena slaget och vill förvärva ett förarbevis av det andra slaget skall kunna göra det utan att göra om kunskapsprovet. Detta kan ske genom att personen i fråga genomgår de obligatoriska praktiska momenten i utbildningen för det andra fordonet, inklusive övningskörningen. Ett intyg om genomförd utbildning för aktuellt fordonsslag skall ges in till Vägverket i samband med ansökan om utfärdande av förarbeviset.

**12.7 Kombinationsbevis**

**Förslag:** Det skall vara möjligt att på en och samma handling ange behörighet för både snöskoter och terränghjuling. Vägverket får närmare bestämma utformningen av dessa handlingar.

För en person som har behörighet för både snöskoter och terränghjuling innebär ett kombinationsbevis att han eller hon får en handling mindre att hantera.

Ett kombinationsbevis för snöskoter och terränghjuling antas få stor efterfrågan, eftersom utbildningarna i vissa delar kommer att ha ett gemensamt innehåll och många personer kan förväntas vara intresserade av att ha behörighet för båda fordonen. Dessutom föreslås ett körkort som regel inte ge behörighet för dessa fordon, vilket innebär att även efter det att en person har tagit ett körkort behöver han eller hon ha kvar förarbeviset. Körkort föreslås däremot ge förarbehörighet för moped klass II, vilket innebär att den som har ett förarbevis för en moped klass II och senare förvärvar körkort i allmänhet inte kommer att ha något intresse av att förnya sitt förarbevis för moped klass II. Något behov av att dessa förarbevis skall omfattas av regler om kombinationsbevis torde bl.a. mot bakgrund härav inte föreligga. Dessa förarbevis har inte heller någon naturlig samhörighet med de övriga förarbevisen.

## 12.8 Prövotid

**Förslag:** Reglerna om prövotid skall omfatta körkortsbehörigheten AM men inte förarbevisen.

Av 3 kap. 18 § KKL framgår följande. För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid om två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet skall prövotiden omfatta endast vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet.

Prövotid infördes första gången genom 22 a § i den gamla körkortsförordningen (1977:722). Skälet till att prövotid infördes var att nyblivna personbilsförare utgjorde en stor olycksrisk i trafiken (prop. 1988/89:134 s. 29). Genom reglerna om prövotid markeras det ansvar som följer med rätten att köra motorfordon. Reglerna utvidgades därefter till att också avse motorcykelbehörigheterna A och A1 och omfattar på så sätt nu alla körkorts-kategorier.

Regeln får betydelse när en körkortshavare efter en återkallelse skall få tillbaka sitt körkort. Den innebär att, om prövotid löpte vid tidpunkten för den händelse som medförde att körkortet återkallades, kan det förenklade förfarande som anges i 3 kap. 14 § andra stycket KKL inte tillämpas, utan krav på körkortstillstånd och förarprov gäller oavsett återkallelsegrund och spärrtidens längd, se 5 kap. 14 och 15 §§ KKL.

Prövotiden börjar löpa vid den första körkortsbehörighet som en person förvärvar, och om personen innan prövotiden löpt ut förvärvar ytterligare behörighet eller behörigheter omfattar prövotiden, som framgått ovan, för samtliga behörigheter endast den resterande tiden. Prövotid gäller således inte för varje ny behörighet som förvärvas utan enbart för den första körkortsbehörigheten.

Det är befogat att ha enhetliga regler för alla körkortsbehörigheterna. Mopeder klass II, snöskotrar och terränghjulingar används under mera speciella trafikförhållanden, och vi har inte funnit anledning att utvidga prövotidssystemet till dessa fordonsslag. Enligt vad som har uppgivits för oss pågår dessutom inom Vägverket en översyn av prövotidssystemet.

För den som förvärvar ett AM-körkort efter ett uppgraderingsförfarande såsom beskrivits i avsnitt 12.6 skall prövotiden räknas

från dagen för utfärdandet eftersom något förarprov inte avläggs i detta fall till skillnad mot vad som gäller för övriga körkortsbehörigheter.

## 12.9 Skall behörigheten att köra terrängskoter med stöd av körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 återfås efter en körkortsåterkallelse?

**Förslag:** Dagens bestämmelse som innebär att rätten att köra terrängskoter med stöd av ett körkort eller ett traktorkort som har utfärdats före den 1 januari 2000 inte återfås efter en återkallelse skall inte ändras.

När LFB infördes den 1 januari 2000 bestämdes det att de som vid den tidpunkten hade körkort eller traktorkort skulle få fortsätta att köra terrängskoter även efter det att de nya reglerna om förarbevis trätt i kraft, SFS 1999:878. Bestämmelserna är utformade så att behörigheten för terrängskoter förs över till ett nytt körkort efter förnyelse och efter det att ett nytt körkort utfärdats på grund av ändrad behörighet. När ett körkort återfås efter en återkallelse återfås däremot inte behörigheten.

Riksdagen har i ett tillkännagivande (bet. 2002/03:TU4, rskr 2002/03:161) som sin mening anfört bl.a. att rätten att köra terrängskoter borde återfås när ett nytt körkort utfärdas efter spärrtidens utgång. Det framgår av utredningsdirektiven (dir. 2003:105) att vi skall överväga denna fråga. Motiveringen till riksdagens ställningstagande (s. 52) är att de krav som ställs för att få olika körkortsbehörigheter är högre än de krav som ställs för att få framföra en terrängskoter.

### *Utredningens ställningstagande*

En person som har fått sitt körkort återkallat har visat sig inte uppfylla de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt för att få köra de fordon som återkallelsen omfattar. Efter en återkallelse är huvudregeln att den som vill få tillbaka behörigheten för fordonet på nytt måste visa att han eller hon uppfyller kraven för att få köra fordon med aktuell behörighet.

Vi har genom kontakter med såväl organisationer för snöskoter- och terränghjulingutbildare som myndigheter och enskilda noterat att den allmänna uppfattningen hos samtliga är att behörigheten för terrängskoter med stöd av ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 skall vara en gång för alla konsumerad vid en återkallelse av behörighetshandlingen. Vi har alltså inte uppmärksamrats på något allmänt önskemål om att behörigheten skall återfås automatiskt när ett nytt körkort eller ett traktorkort utfärdas efter en återkallelse.

Vår uppfattning är mot bakgrund av det ovan sagda och med beaktande av förslagen om en förbättrad utbildning att den nu gällande bestämmelsen inte skall ändras. Det är dessutom enligt vår mening från trafiksäkerhetssynpunkt det enda rimliga ställningstagandet.

## 13 Vissa författningsfrågor m.m.

### 13.1 Inledning

I detta avsnitt behandlar vi ansvarsfrågor enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL, och ger förslag till vissa lagändringar angående olovlig körning m.m. avseende mopeder klass I, mopeder klass II samt snöskotrar och terränghjulingar.

I avsnittet tar vi också upp vissa övriga frågor som vi har blivit uppmärksammade på i utredningsarbetet. De gäller registrering av vissa uppgifter enligt lagen (2001:558) om vägtrafiksregister och problem i samband härmed, hur lagen (1998:493) om trafikskolor kommer att skilja sig från den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt det behov av en allmän översyn av körkortslagstiftningen som vi förordar.

### 13.2 Ansvarsfrågor enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL

#### 13.2.1 Nuvarande bestämmelser för mopeder och terrängskotrar

I 7 § LFB anges att den som uppsåtligen kör moped klass I eller terrängskoter utan att vara berättigad till det döms till penningböter. Innan LFB infördes krävdes det under en period körkort eller traktorkort för att få köra såväl en moped klass I som en terrängskoter. Straffbestämmelsen för olovlig körning med fordonen fanns då i 3 § TBL och innebar att de omfattades av samma regler som i övrigt gäller för olovlig körning med körkortspliktigt fordon. Detta innebar att den som gjorde sig skyldig till olovlig körning med en moped eller en terrängskoter kunde dömas till böter eller, om brottet var att anse som grovt, till fängelse.

Vid införandet av LFB sänktes straffet till penningböter och en särskild straffbestämmelse infördes i LFB som ersatte bestämmelsen i 3 § TBL. Av förarbetena till lagen (prop. 1998/99:123 s. 20) framgår följande motivering till ändringen. Ett förarbevis för moped klass I eller för terrängskoter skiljer sig avsevärt från ett körkort och ett traktorkort, bl.a. när det gäller lämplighetsprövning och möjligheter till ingripanden. Brottet att köra ett sådant fordon utan att vara behörig till det kan därför inte anses ha så högt straffvärde att det bör leda till straff för olovlig körning enligt bestämmelserna i TBL.

I 8 § LFB infördes en regel om föräldra- och arbetsgivaransvar för minderårigas otillåtna körning med moped klass I och terrängskoter. Regeln motsvarade den som redan fanns i 9 kap. 1 § KKL angående moped klass II och innebär att vårdnadshavaren eller, om förseelsen skett i ett anställningsförhållande, arbetsgivaren, döms till böter om han eller hon har underlåtit att göra vad som ankommer på honom eller henne för att förhindra förseelsen. Till samma straff döms den som i annat fall uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter ett barn som inte fyllt 15 år att köra en moped klass I eller barn som inte fyllt 16 år att köra en terrängskoter.

### 13.2.2 Olovlig körning med moped, snöskoter och terränghjuling regleras i TBL

**Förslag:** Olovlig körning med moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling skall vara straffbar enligt TBL.

Våra förslag innebär att kraven för att få behörigheterna för moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling skärps genom kravet på körkortstillstånd. Dessutom införs för dessa behörigheter i stor utsträckning samma regler som i övrigt gäller för körkort enligt KKL (t.ex. möjlighet till återkallelse). Utbildningarnas innehåll skärps bl.a. genom krav på övningskörning i trafik för moped klass I och för snöskoter samt terränghjuling. Till följd av att våra förslag ställer både högre formaliserade krav och högre kunskapskrav på den som vill förvärva behörigheterna finner vi det motiverat att föreslå att olovlig körning med fordonen regleras i TBL.

*Olovlig körning enligt 3 § TBL*

Brottet olovlig körning regleras i 3 § TBL och innebär i korthet följande. Den som uppsåtligen för ett körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad till det döms för olovlig körning till böter. Har personen tidigare haft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det annars att anse som grovt kan påföljden bli fängelse i högst sex månader.

Det skall noteras att, för de fordon som nu är aktuella, olovlig körning kan ske både på väg och någon annanstans än på väg, vilket bl.a. omfattar körning i terräng. Undantaget i 2 kap. 10 § KKL skall också observeras i detta sammanhang. Det innebär att bestämmelserna i 2 kap. 1–4 §§ samma lag inte gäller (dvs. krav på körkort, traktorkort och enligt våra förslag förarbevis för moped klass II samt förarbevis för snöskoter och terränghjuling) vid färd med fordon inom ett inhägnat järnvägs-, fabriks-, eller tävlingsområde eller liknande inhägnat område, jfr TSV:s numera upphävda föreskrifter (TSVFS 1977:82) angående vilka krav som bör ställas på avspärrningsanordningar för att det skall vara fråga om ett inhägnat område. Körning kan alltså ske utan att föraren har föreskriven behörighet för fordonet i de ovan angivna fallen och ansvar för olovlig körning kan inte komma i fråga.

Körning i strid mot meddelade villkor på körkortet eller förarbeviset enligt 3 kap. 10 § KKL eller 3 kap. 9 § KKF innebär också olovlig körning enligt 3 § andra stycket TBL. De villkor som avses är sådana som meddelats i samband med körkortstillstånd eller efter det att körkortstillstånd har meddelats, t.ex. villkor om glasögon, hörapparat etc. Även körning i strid mot villkor som hänför sig till fordonets utrustning, t.ex. en särskild anordning som krävs på ett fordon, kan aktualisera ansvar för olovlig körning (NJA 1947 s. 437).

*Tillåtande av olovlig körning enligt TBL*

Tillåtande av olovlig körning regleras i 3 § tredje stycket TBL och innebär att den som anställer eller brukar någon som förare av ett körkortspliktigt fordon som inte har rätt att köra fordonet eller annars tillåter annan att föra ett sådant fordon utan att denne är berättigad till det, döms till böter. Gärningsbeskrivningen tar dels sikte på sådana fall när en person anställer en annan som chaufför



(vanligt när lagen tillkom), dels den som tillåter annan att köra fordonet. Angående vem som har makt att tillåta ett förande av ett fordon kan följande sägas (jfr Hoflund, O. *Trafikbrottslagen*, sjätte uppl. 1995, s 63–64.). Den som fritt förfogar över fordonet, t.ex. som ägare eller som representant för denne kan tillåta ett förande av fordonet. Även den som saknar förfoganderätt till fordonet kan som förare tillåta en medpassagerare att föra det. Han eller hon har ju då ett ansvar för själva förandet. Undantag gäller om medpassageraren själv har dispositionsrätt till fordonet, t.ex. är dess ägare.

Trots att ett barn som är under 15 år inte är straffmyndigt och därför inte kan dömas för olovlig körning, kan vårdnadshavaren, arbetsgivaren eller annan som tillåter ett sådant barn att föra en moped, snöskoter eller terränghjuling dömas för tillåtande av olovlig körning.

#### *Konsekvenser av förslaget*

AM-behörigheten, dvs. behörighet för att köra en moped klass I kommer att bli en körkortsbehörighet och redan därav omfattas av 3 § TBL. Genom ett tillägg, på samma sätt som gäller för traktorbehörigheten, likställs förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjuling med körkort i detta avseende. Särbestämmelsen i 9 kap. 1 § KKL behövs inte, eftersom 3 § tredje stycket TBL kan tillämpas i motsvarande fall.

Förslaget innebär att straffet för olovlig körning blir dagsböter i stället för penningböter, vilket är en motiverad skärpning. Sammanfattningsvis innebär förslaget inget nytt synsätt beträffande olovlig körning och tillåtande av olovlig körning – detta är redan straffbart.

### **13.3 Lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR)**

#### **13.3.1 Allmänt om lagen**

Vägtrafikregistret förs av Vägverket som är personuppgiftsansvarigt för registret enligt personuppgiftslagen (1998:204), PuL. Registret kan sägas innehålla tre delar, en fordonsregisterdel, en körkorts- och yrkestrafikregisterdel samt en felparkeringsdel. Fordonsregisterdelen är en öppen registerdel ur vilken uppgifter genom uttryckliga författningsbestämmelser får säljas till företag, organisationer och

enskilda. Körkorts- och yrkestrafikregisterdelen är däremot en del av registret som innehåller integritetskänsliga uppgifter och inte omfattas av någon möjlighet till försäljning. Denna del av registret är främst till för myndigheternas verksamhet.

### 13.3.2 Ändamålen med registret

I 5 § LVTR återfinns den s.k. ändamålsbeskrivningen för användning av personuppgifter i registret. Med personuppgift avses all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet, se 3 § PuL. För de i 5 § LVTR beskrivna ändamålen skall registret tillhandahålla vissa särskilt angivna uppgifter för olika verksamheter och liknande. För andra uppgifter än personuppgifter finns det ingen begränsning till visst ändamål.

Bland de i 5 § angivna ändamålen är här främst punkt 1 av intresse. I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret enligt denna punkt ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen, eller

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende.

I 6 § första stycket 2 punkten b) anges att uppgifter som avser förarutbildning och förarprov skall föras in i registret. I tredje stycket i samma paragraf sägs att personuppgifter endast får föras in för de ändamål som anges i 5 §.

### 13.3.3 Iakttagna problem

I utredningsarbetet har vi blivit uppmärksammade på att uppgifter om att den obligatoriska utbildningen för moped klass I och för terrängskoter enligt LFB har genomgåts av en elev inte kan

registreras i vägtrafikregistret till följd av brister i ändamålsbeskrivningen i 5 § LVTR.

Eftersom utbildning inte bara kan ges av företag och organisationer utan också av enskilda personer som har tillstånd till utbildning omfattar en sådan registrering (avseende enskilda som utbildar) personuppgifter. Följden härav är att separata dataregister upprättas enligt PuL för att föra in sådana uppgifter. Härigenom förtas syftet med vägtrafikregistret, som inrättades för att samla all registrering i *ett* register. Nya krav på registrering av liknande uppgifter, t.ex. den obligatoriska introduktionsutbildningen i utbildningen för B-behörighet, ökar behovet av utvidgade registreringsmöjligheter av personuppgifter för myndigheternas verksamhet och uppföljningar. Vid våra kontakter med Vägverket har vi fått veta att frågan för närvarande utreds internt inom verket och att den utredningen förväntas leda till en framställan till regeringen.

### 13.3.4 Utredningens ställningstagande avseende registrering i vägtrafikregistret

**Förslag:** I 5 § LVTR skall förarbevisärenden läggas till i punkten 1 c).

Mot bakgrund av att det inom Vägverket pågår en intern utredning avseende bl.a. frågor om registrering av uppgifter om utbildare m.fl. i vägtrafikregistret, finner vi det inte motiverat att nu föreslå någon större ändring av LVTR eller FVTR. Vi lämnar emellertid ett förslag till ändring av 5 § LVTR som innebär att förarbevisärenden behandlas på samma sätt som körkorts- och yrkestrafikärendena. Syftet härmed är att underlätta handläggningen av förarbevisärenden.

Anpassningar av FVTR och dess bilagor måste ske till följd av våra förslag om dessa genomförs. Förslag härtill får utarbetas senare när de närmare rutinerna är fastlagda.

## 13.4 Lagen (1998:493) om trafikskolor

I utredningsarbetet har vi, såsom framgått tidigare, till viss del haft TskL som utgångspunkt för utformningen av reglerna om utbildning för moped, snöskoter och terränghjuling. Vi har härvid i

ett par viktiga avseenden valt att inte följa den reglering som gäller enligt TskL. Detta leder till skillnader mellan den lag som vi föreslår, lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och TskL. Detta bör uppmärksammas bl.a. på grund av att en trafikskola kan bedriva utbildning till förare av dessa fordon vid sidan av annan förarutbildning och då omfattas av olika regler för de olika delarna av verksamheten.

Den enda ändring vi föreslår i TskL är ett tillägg i 1 § som avser att klargöra förhållandet mellan TskL och den nya lagen. Anledningen härtill är att det finns de som bedriver yrkesmässig verksamhet i form av utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och således enligt definitionen i 1 § TskL i dess nuvarande lydelse skulle omfattas av denna lag, vilket inte är tanken. All utbildningsverksamhet för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall bedrivas enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Vårt förslag att beslut enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, som huvudregel, skall gälla omedelbart saknar motsvarighet i TskL, se 8 § TskL.

Angående motivet till förslaget, se avsnitt 11.11.

Förslaget om att ett beslut om varning enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall kunna överklagas skiljer sig från motsvarande bestämmelse i TskL, se även här 8 § TskL. Motivet härtill utvecklas också närmare i avsnitt 11.10.

### **13.5 Utländsk utbildning och erfarenhet som grund för godkännande som utbildningsansvarig och utbildare**

I 10 § TskF anges följande om behörighet att arbeta som trafiklärare, utbildningsledare eller trafikskolechef. En sökande som är medborgare i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som har behörighet att arbeta som trafiklärare, utbildningsledare eller trafikskolechef i en stat inom EES kan efter ansökan få godkännande för detta yrke. Vägverket skall meddela ytterligare föreskrifter om godkännande samt om prövotider, lämplighetsprov och yrkesverksamhet. Vägverkets beslut i ärenden om godkännande skall fattas inom tre månader från ansökningsdagen.

Bestämmelsen är föranledd av rådets direktiv 92/51/EEG av den 18 juni 1992 om en andra generell ordning för erkännande av behörighetsgivande högre utbildning<sup>1</sup> och innebär ett ömsesidigt erkännande av utbildningsbevis etc.

Vi har inte funnit anledning att i vår föreslagna lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar införa en motsvarande bestämmelse. Det beror på att det inte finns någon generell utbildning som leder till de befattningar som vi föreslår skall inrättas. Den fria prövning som vi föreslår av den sökandes lämplighet för de olika befattningarna utesluter dessutom inte att en sökande med utbildning eller annan erfarenhet förvärvat utomlands kan godkännas.

### 13.6 Behov av en allmän översyn av körkortslagstiftningen

Vi har haft som målsättning att arbeta in så mycket som möjligt av de nya bestämmelser som vi föreslår för förarbehörigheterna för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar i KKL och KKF. Det innebär att författningarna kommer att innehålla både nya och äldre bestämmelser och att detaljnivån blir skiftande. Författningarna som redan i dag är komplexa och ändrade vid olika tillfällen blir därmed svåröverskådliga. Det nya körkortsdirektivet kommer vidare att kräva en ytterligare bearbetning av KKL och KKF med anpassning som ligger utanför vårt mandat. Mot bakgrund av att författningarna är omfattande och att det finns ett stort antal andra författningar på trafikens område som anknyter till dem är det vår mening att en allmän översyn av författningarna på körkortsområdet behövs. Översynen bör omfatta även TskL.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 92/51/EEG av den 18 juni 1992 om en andra generell ordning för erkännande av behörighetsgivande högre utbildning, en ordning som kompletterar den som föreskrivs i direktiv 89/48/EEG, EGT L209, 24.07.1992, s. 25.

## 14 Konsekvenser av förslagen

### 14.1 Allmänt

För kommittéers och särskilda utredares arbete gäller kommittéförordningens (1998:1474) bestämmelser. Enligt 14 § kommittéförordningen gäller att om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt skall dessa konsekvenser också redovisas.

Av 15 § i nämnda förordning framgår att om förslagen i betänkandet har betydelse för den kommunala självstyrelsen, för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättningen och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan män och kvinnor eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen, skall konsekvenserna i de avseendena anges i betänkandet.

Av utredningsdirektiven (dir. 2003:105) framgår vidare att de förslag som läggs fram skall bidra till att öka trafiksäkerheten men att det inte får innebära att den enskildes kostnader för att få ett förarbevis ökar annat än marginellt. De kostnader som förslagen medför för den enskilde skall därför också redovisas. I det följande går vi igenom de konsekvenser som vi mot bakgrund av det ovan anförda finner relevanta i sammanhanget.

## 14.2 Statsfinansiella konsekvenser av förslagen

### *Utgångspunkt för beräkningar*

Våra förslag om körkortstillstånd för moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling kommer att påverka länsstyrelsernas och Vägverkets arbetsuppgifter. Vi har med hjälp av representanter för länsstyrelserna och för Vägverket gjort uppskattningar av förslagets ekonomiska konsekvenser, vilket skett utifrån antagandet att ungefär lika många personer som nu kommer att ansöka om behörighetshandlingar för moped klass I (AM-behörighet), och förarbevis för snöskoter och för terränghjuling. År 2003 förvärvade 13 000 personer förarbevis för moped klass I och 8 000 personer förarbevis för terrängskoter. Antalet förarbevis för moped klass II uppskattas av oss bli ca 4 000 per år. Det är en osäker siffra mot bakgrund av att vi inte har möjlighet att förutse hur förslaget om obligatoriskt förarbevis för moped klass II kommer att påverka populariteten hos fordonet. Förslagen leder till att ca 25 000 behörighetshandlingar skall utfärdas för de aktuella fordonen sammanlagt per år. Ökningen i antalet behörighetshandlingar jämfört med i dag motsvaras av förarbevisen för moped klass II.

### *Utökade arbetsuppgifter för myndigheterna*

Följande delar av våra förslag innebär i förhållande till dagens system en utökad handläggning hos körkortsmyndigheterna och kommer i viss utsträckning att generera överklaganden till förvaltningsdomstolarna.

- Krav på körkortstillstånd för samtliga nu aktuella behörighetshandlingar.
- Ingripandemöjligheter mot behörighetshandlingarna.
- Förnyelse vart tionde år av behörighetshandlingarna.
- Godkännande av utbildningsansvarig och utbildare.
- Vägverkets anordnande av kunskapsprov för behörigheterna.

Finansieringen av ärenden enligt ovan sker delvis genom avgifter som den enskilde betalar. Avgifterna framgår av VAF.

#### *Hanteringen av körkortstillstånd*

I dagens system betalar endast den som får en ansökan om körkortstillstånd beviljad en avgift. Avgiften uppgår till 220 kr. Den som får avslag på sin ansökan betalar i dag ingen avgift. Handläggningskostnaderna hos länsstyrelsen för avslagsärendena finansieras i stället genom länsstyrelsens förvaltningsanslag. Om en allmän ansökningsavgift infördes för alla som ansöker om körkortstillstånd (men inte dem som ansöker om förhandsbesked om körkortstillstånd) skulle systemet i princip bli självfinansierande och de totala kostnaderna för det större antalet tillståndsärenden som våra förslag leder till uppskattas bli ca 315 000 kr per år. Se om ansökningsavgifter i avsnitt 9.9.

Med dagens system, dvs. då bara de som beviljas körkortstillstånd betalar avgiften för tillståndet, uppskattas statens kostnader för att införa körkortstillstånd för de aktuella behörighetshandlingarna bli ca 1 340 000 kr per år. Det måste härvid beaktas att beräkningarna inte tar hänsyn till att många av dem som ansöker om ett körkortstillstånd för en av de aktuella behörigheterna också inom några år avser att förvärva en annan behörighet, t.ex. B-behörighet. Våra förslag innebär endast i inledningsskiftet ett större antal ansökningar, eftersom det endast är fråga om en tidigareläggning av ansökan om körkortstillstånd för alla dem som ändå skulle ha sökt körkortstillstånd något eller några år senare för att t.ex. kunna börja övningsköra med bil (vilket kräver 16 år). Förslaget om ansökan om tillstånd för en grupp av behörigheter innebär en rationalisering för både myndigheterna och de enskilda. Tillstånden kommer också att gälla i fem år i stället för nuvarande fyra år.

#### *Konsekvenser av reglerna om återkallelse och varning för länsstyrelserna Vägverket och förvaltningsdomstolarna*

Länsstyrelserna prövar redan i dag frågor om återkallelse och varning för körkort, och den föreslagna hanteringen innebär inte att några nya rutiner i handläggningen införs. För personer som



innehar flera behörigheter, t.ex. både för moped klass I och för personbil, blir huvudregeln att alla behörigheter omfattas av ingripande, vilket innebär att något extraarbete inte uppstår i majoriteten av fallen.

Relativt få ärenden av detta slag överklagas i dag till förvaltningsdomstolarna.

#### *Godkännande av utbildningsansvarig och utbildare*

Motsvarande hantering finns inom trafikskolorna. Vägverket kommer att få hantera fler ärenden eftersom funktionen utbildningsansvarig införs och till följd av att både utbildningsansvariga och utbildare skall omfattas av ett godkännandeförfarande som bl.a. tar sikte på frågan om de är lämpliga för uppgiften. I dagens system prövas den som ansöker om tillstånd utifrån personliga och ekonomiska förhållanden och utifrån om han eller hon har förutsättningar att bedriva en god utbildning medan det enda kravet på utbildarna är att de har viss förarbehörighet. Genom förslaget om Vägverkets direktåtkomst till misstankeregistret och belastningsregistret i frågor om godkännande underlättas hanteringen av bl.a. dessa ärenden.

#### *Anordnandet av kunskapsprovet läggs på Vägverket*

Vägverket anordnar redan i dag 17 olika typer av kunskapsprov till en kostnad av ca 8 000 000 kr per år. Det finns väl utarbetade tekniska lösningar och resurser för att anordna kunskapsprov för moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling. Den som avlägger prov betalar en avgift som är satt så att systemet är självfinansierande. En högre avgift tas t.ex. ut när förarprov skall avläggas på kvällar och helger. För Vägverket innebär vårt förslag om anordnande av prov en initial merkostnad för att skapa nya provfrågor m.m. Merkostnaderna får anses som överkomliga. Det skall noteras att dagens system handläggningssmässigt innebär kontroll av frågor till prov som de som ansöker om att få anordna prov lämnar in till verket, kontakter och hjälp i frågekonstruktionen m.m. På längre sikt bedömer vi att det system som vi föreslår är mer kostnadseffektivt än dagens system och i övrigt har stora fördelar jämfört med det nuvarande systemet, framför allt

genom att ett enhetligt och likvärdigt prov erbjuds alla elever på lika villkor

*Övriga kostnadskonsekvenser av lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar*

Enligt den nya lagens intentioner skall tydliga och enkla regler och rutiner för utbildningen samt ökade kontakter mellan Vägverket och de utbildningsansvariga skapas. Vi ser inte att de nya bestämmelser som vi föreslår om godkännande som utbildningsansvarig och utbildare kommer att medföra några höga administrativa kostnader för Vägverket. Inte heller tillsynen kan anses bli så kostsam mot bakgrund av att regelbundna kontakter parterna emellan, framför allt mellan den utbildningsansvarige och Vägverket, kommer att ske och på så sätt förebygga problem. Det är dock ofrånkomligt att de nya rutinerna och kontakterna inledningsvis orsakar ett visst merarbete. Detta skall ses i relation till dagens system, vilket i många avseenden inte har fungerat så som det var tänkt och framför allt har lett till utbildningar med dålig kvalitet och därför från trafiksäkerhetssynpunkt är ett sämre alternativ.

### 14.3 Trafiksäkerheten

Våra förslag förväntas leda till en väsentligt större trafiksäkerhet för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Att höja trafiksäkerheten är huvudsyftet med utredningens arbete. Samtliga förslag är inriktade mot detta mål. Särskilt kan här lyftas fram åldersgränsen 16 år för att få köra moped klass I, utbildning för alla mopedförare och reglerna om körkortstillstånd och ingripandemöjligheter mot behörigheterna. Genom bra utbildningar med obligatoriska inslag av övningskörning i trafik för moped klass I, snöskoter och terränghjuling och med krav på lärare med pedagogiska kunskaper m.m. förväntas fordonsförarna få avsevärt bättre förutsättningar än i dag för en ansvarsfull fordonsanvändning.

#### **14.4 Konsekvenser för det brottsförebyggande arbetet m.m.**

Införandet av samma ingripandemöjligheter mot behörigheterna för moped, snöskoter och terränghjuling som för andra fordon påverkar det brottsförebyggande arbetet. Bl.a. brott mot TBL, såsom trafiknykterhetsbrott, vårdslöshet i trafik och olovlig körning (t.ex. körning med en trimmad moped), kan leda till återkallelse av behörigheten. De ger signaler om att samma ansvar gäller i trafiken oavsett vilket fordon som körs och att konsekvenserna vid regelöverträdelser blir lika. Bättre utbildningar och framför allt utbildning för alla mopedförare förväntas generellt leda till förare som behärskar och följer trafikreglerna i större utsträckning än i dag. Att behörighetshandlingarna skall medföras vid färd och vara försedda med foto innebär också fördelar för polisen i trafikövervakningsarbetet.

Minskat antal regelöverträdelser påverkar även domstolsväsendet, de allmänna domstolarna, i gynnsam riktning. Å andra sidan kan de allmänna förvaltningsdomstolarna tillföras något fler mål till följd av de nya reglerna om lämplighetsprövning i förening med körkortstillstånd och körkortsingripanden. Det är dock i båda hänseendena fråga om marginella effekter.

#### **14.5 Hur påverkas de som anordnar utbildning för moped, snöskoter och terränghjuling av förslagen?**

För organisationer och företag som anordnar utbildning blir de största skillnaderna jämfört med dagens system att det skall finnas minst en utbildningsansvarig person inom varje utbildningsområde där tillståndshavaren bedriver utbildning. På denna person ställs det vissa kompetenskrav och ett ansvar för utbildningen. Många tillståndshavare har redan i dag en eller flera personer som har liknande uppgifter. Den största skillnaden blir det för den som är enskild utbildare och genom våra regler själv måste uppfylla kraven (att ha regelbunden kontakt med Vägverket, att hålla sig uppdaterad inom vad som gäller på området etc.). Att ställa högre krav på lokalt ansvar har visat sig vara motiverat utifrån hur utbildningarna har genomförts i dagens system. Vi menar att det är motiverat att skärpa kraven på tillståndshavarna och att de eventuella konsekvenser som det medför i form av att vissa av

dagens utbildare inte kan fortsätta att utbilda, måste accepteras sett i ljuset av att förslaget är gynnsamt för trafiksäkerheten.

Att Vägverket skall anordna kunskapsprovet innebär att utbildarna avlastas en arbetsuppgift och kan satsa mer på själva utbildningen.

#### 14.6 Konsekvenser för den enskilde

Det ingår i vårt uppdrag att visa hur den enskilde eleven drabbas av de föreslagna reglerna (dir 2003:105).

Att få ett körkortstillstånd kostar i dag 220 kr. Detta blir en merkostnad, jämfört med i dag, för den som enbart avser att ta ett förarbevis och inte avser att ta körkort inom fem år. I dag är genomsnittspriset för en mopedutbildning 1 468 kr och för en terrängskoterutbildning 957 kr (jfr Vägverkets enkäter och utvärderingar av utbildningen till förarbevis för moped och snöskoter, avsnitt 5.3) Våra förslag om en högre kvalitet på utbildningarna genom högre krav på utbildningen och utbildningsansvar på lokal nivå kommer att gynna eleverna sett i ett brett perspektiv. Övningskörningen i trafik för moped klass I, snöskoter och terränghjuling är också kvalitetshöjande. Det är rimligt att priset för utbildningarna till följd av dessa kvalitetshöjande insatser kommer att bli högre än i dag. Mycket beror det på dem som i framtiden kommer att ansöka om tillstånd att utbilda. Vi uppskattar att eleverna i ett framtida system kommer att få betala några hundra kronor mer för utbildningarna.

Kravet på utbildning och prov för att få köra en moped klass II medför merkostnader dem som vill köra en sådan moped jämfört med i dag, eftersom det inte krävs någon utbildning eller något prov för att få köra en moped klass II.

Mot bakgrund av vad fordonen kostar att köpa finner vi att en något dyrare utbildning för moped klass I, snöskoter och terränghjuling samt ett krav på utbildning för förare av mopeder klass II, med de kostnader som detta medför, inte är oskäligt. Dessutom ger stora delar av utbildningarna viktiga erfarenheter och kunskaper om bl.a. trafikregler som de som går igenom utbildningarna kan ha nytta av vid en senare körkortsutbildning.

## 14.7 Samhällsekonomiska konsekvenser

Våra förslag sammantagna syftar till att skapa säkrare förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och målet härför är att minska antalet olyckor med fordonen. Vi anser att förslagen ger stöd för antagandet att svåra olyckor med fordonen kommer att minska. I dag orsakar sådana olyckor dels personligt lidande för dem som drabbas och deras anhöriga, dels kostnader för sjukvården etc. På sikt bör därför förslagen leda till positiva samhällsekonomiska konsekvenser.

## 14.8 Fri rörlighet för tjänster

Enligt EG-rätten, bl.a. artikel 49 i Romfördraget, skall fri rörlighet för tjänster råda på den inre marknaden. Inom EU bedrivs för närvarande ett arbete för att förbättra förutsättningarna för företagandet inom EU, särskilt möjligheterna att tillhandahålla tjänster över nationsgränserna och möjligheterna till etablering i annat land. Ett ramdirektiv som avser att fastställa en rättslig ram för all ekonomisk verksamhet inom tjänstesektorn är under utarbetande, se förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tjänster på den inre marknaden KOM (2004) 2 slutlig.

Vi gör bedömningen att våra förslag inte strider mot grundprincipen om fri rörlighet för tjänster inom den inre marknaden.

Det skall uppmärksammas att vi har anpassat våra förslag i fråga om behörigheten att köra moped klass I till det nya körkortsdirektivet som är under utarbetande.

## 14.9 Sammanfattning

Våra förslag till ändrade regler utgår i stor utsträckning från redan existerande regler enligt körkorts-författningarna och trafikskoleförfattningarna. Vi har strävat efter att göra reglerna enkla och lätta att tillämpa för enskilda fordonsanvändare, för dem som kommer att bedriva utbildning (bl.a. småföretagare) och för myndigheterna. Någon diskriminering av små företag i förhållande till stora företag kan vi inte se att förslagen kan leda till. De innebär inte någon oskäligt stor administrativ börda för nämnda parter och medför inte heller några större ekonomiska konsekvenser för staten, utbildningsanordnarna eller de enskilda.

## 15 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

### 15.1 Ikraftträdandebestämmelser

**Förslag:** Den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall träda i kraft den 1 oktober 2007 då LFB skall upphöra att gälla. Ansvarsbestämmelserna i 7 och 8 §§ i den gamla lagen skall dock fortsätta att gälla för sådana förseelser som har begåtts före utgången av år 2007. Den nya förordningen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall också träda i kraft den 1 oktober 2007 då FFB skall upphöra att gälla. Ett tillstånd att bedriva utbildning enligt den gamla lagen skall gälla som ett tillstånd enligt den nya lagen. Ett tillstånd att bedriva utbildning för moped klass I skall gälla även för utbildning för moped klass II. En tillståndshavare med ett sådant tillstånd skall inom den tid som regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ge in en undervisningsplan för varje utbildningsområde där han eller hon bedriver utbildning.

De nya bestämmelser i KKL och KKF som har betydelse för att en elev skall kunna påbörja utbildningen den 1 oktober 2007 enligt den nya utbildningslagen och dess krav skall också träda i kraft den dagen. Det gäller bestämmelser om körkortstillstånd, regler om övningskörning, ingripandemöjligheter samt handläggningsfrågor.

Övriga nya bestämmelser i KKL och KKF skall träda i kraft den 1 januari 2008 liksom ändringen i TBL.

Övriga författningsändringar som vi föreslår skall träda i kraft den 1 oktober 2007.

De föreslagna reglerna föreslås alltså träda i kraft successivt kring årsskiftet 2007–2008 med början den 1 oktober 2007. Anledningen till att den tidpunkten har valts är att det krävs ganska omfattande

förberedelser för de nya bestämmelserna, både på central nivå (regeringen och riksdagen) och på myndighetsnivå, främst hos Vägverket. Det successiva genomförandet motiveras av önskemålet om en smidig övergång från de gamla reglerna till de nya.

Nya generationer förare, dvs. de som uppnår behörighetsåldern den 1 januari 2008 eller senare, skall omfattas av de nya reglerna i sin helhet. För att dessa ungdomar skall kunna genomföra den obligatoriska utbildningen en viss tid innan reglerna om de nya behörighetsbevisen börjar gälla föreslås att lagen och förordningen om utbildning för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall träda i kraft den 1 oktober 2007. Bestämmelserna i KKL om handläggning av bl.a. körkortstillståndsärenden (förhandsbesked m.m.) och bestämmelserna om ingripandemöjligheter för körkortstillstånden samt bestämmelserna om övningskörning inom utbildningens ram skall till följd härav träda i kraft den 1 oktober 2007.

Den nya åldersgränsen (16 år) för att få behörighet att köra moped klass I och kravet på förarbevis för moped klass II börjar gälla den 1 januari 2008. Det är vid den tidpunkten som förarprov enligt de nya reglerna skall börja avläggas. För att få en så smidig övergång som möjligt mellan dagens system och det nya systemet får Vägverket meddela ytterligare övergångsbestämmelser.

## 15.2 Behörigheter förvärvade före den 1 januari 2008

**Förslag:** Personer som redan har behörighet för fordonen när reglerna träder i kraft skall få behålla behörigheterna, oavsett om de grundar sig på ålder, ett förarbevis för det specifika fordonet eller på innehav av körkort eller traktorkort. Nu gällande övergångsbestämmelser till lagen (1999:878) om ändring i körkortslagen, som innebär att körkort och traktorkort utfärdade före den 1 januari 2000 ger fortsatt rätt att köra terrängskoter, dvs. både snöskoter och terränghjuling, skall finnas kvar.

Under utredningsarbetet har då och då från skoterintressenter förts fram uppfattningen att den behörighet som övergångsbestämmelserna till lagen (1999:878) om ändring i körkortslagen ger borde tas bort. Man menar att det skulle krävas ett förarbevis för snöskoter respektive terränghjuling för alla förare av ett

sådant fordon på grund av att körning med fordonen skiljer sig väsentligt från körning med en bil och att det skulle vara en trafiksäkerhetsvinst.

Vi finner att den som en gång har fått behörighet för något av fordonen skall få behålla denna. Trafiksäkerhetsvinsten med att kräva ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling bedöms inte vara så stor att den uppväger de olägenheter som kan uppstå för enskilda personer som har inrättat sig efter gällande bestämmelser. Principen att en förvärvad behörighet fortsätter att gälla bör omfatta samtliga fordon. Det innebär även att den som får köra en moped klass I med stöd av traktorkort i dag skall få fortsätta att göra det trots att traktorkort inte ger den behörigheten när de nya reglerna träder i kraft. Den som får köra en moped klass II i dag, vilket kräver endast 15 år, får fortsätta att köra en sådan moped utan någon behörighetshandling. Det gäller personer som är födda före den 1 januari 1993.

Vi föreslår ingen förändring angående vilken mopedklass de s.k. 30-mopederna skall hänföras till. De bestämmelser som gäller för mopeder klass II skall även i fortsättningen gälla för 30-mopederna.

### 15.3 De nya reglerna skall påverka de gamla förarbevisen

**Förslag:** De förarbevis som har utfärdats enligt LFB skall successivt bytas ut mot nya behörighetshandlingar. De förarbevis som inte efter föreläggande byts ut skall bli ogiltiga. Tills utbytet har skett skall följande gälla även för innehavare av gamla förarbevis.

1. Personlig och medicinsk lämplighet i enlighet med 3 kap. 2 § KKL skall inledningsvis anses föreligga för innehavaren.
2. Krav skall kunna ställas på att innehavaren skall genomgå läkarundersökning m.m. enligt 3 kap. 3 § KKL. Föreläggande skall kunna ges i samband härmed.
3. Villkor skall kunna föreskrivas för behörigheterna.
4. Förarbeviset skall inte gälla om det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. eller det har ersatts av ett annat



förarbevis.

5. Förarbeviset skall kunna förklaras ogiltigt på egen begäran.
6. Ingreppandemöjligheter enligt 5 kap. skall gälla för förarbevisen. Ingreppanden på grund av brott skall bara kunna ske för brott som har inträffat den 1 oktober 2007 eller senare.
7. Förarbevisen skall medföras vid färd.
8. Handläggningsreglerna i 7 kap. skall tillämpas för förarbevisen.
9. Den som inte medför förarbeviset vid färd och den som inte ger in ett ogiltigt förarbevis till länsstyrelsen skall kunna dömas till penningböter.
10. Anmälningsskyldighet för läkare skall omfatta även innehavare av gamla förarbevis.

Bestämmelserna skall gälla från och med den 1 januari 2008.

De gamla förarbevisen skall bytas ut efter viss tid, se avsnitt 15.4. Innan de har bytts ut skall dock innehavarna av förarbevisen samt handlingarna omfattas av vissa av de nya reglerna.

Den som har ett förarbevis skall inledningsvis, den 1 januari 2008 när hela det nya systemet träder i kraft, anses uppfylla de personliga och medicinska lämplighetskraven i 3 kap. 2 § KKL, dvs. kraven för att få körkortstillstånd. Någon obligatorisk prövning härav skall inte ske. Om det senare visar sig att det finns ett behov av att utreda lämpligheten hos en innehavare av ett gammalt förarbevis skall detta ske. I samband med en sådan utredning skall innehavaren av ett förarbevis kunna åläggas att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs, se 3 kap. 3 § KKL. Föreläggande skall kunna användas i handläggningen, se 8 kap. 3 § KKL och läkares anmälningsskyldighet i 10 kap. 2 § skall omfatta även innehavarna av gamla förarbevis. Villkor skall kunna föreskrivas för behörigheterna, se 3 kap. 10 § andra meningen. De gamla förarbevisen skall också omfattas av reglerna om återkallelse och varning i 5 kap. KKL och handläggningsreglerna

i 7 kap. KKL. Ingridanden på grund av brott skall, mot bakgrund av retroaktivitetsförbudet, bara kunna ske för brott som har begåtts den 1 oktober 2007 eller senare. Se vidare avsnitt 10. 14. Ansvarsbestämmelser (penningböter) skall gälla för den som inte har med sig och på begäran av bilinspektör eller polis visar upp sitt förarbevis eller inte lämnar in ett ogiltigt förarbevis till länsstyrelsen.

Det skulle leda till alltför stora skillnader mellan de gamla och de nya förarbevisen om inte bl.a. bestämmelser om lämplighetsprovning och ingripanden skulle gälla för de gamla förarbevisen. Dessutom har det i utredningsarbetet framkommit att bl.a. återkallelsemöjligheter är något som i princip alla de tillfrågade är positiva till – från ungdomar i 15-årsåldern till utbildare och vissa representanter för försäljarna, se vidare avsnitten 5.6 och 5.9. De gamla förarbevisen skall medföras vid färd men inte omfattas av förnyelsekrav, eftersom de skall bytas ut inom en viss tid mot nya behörighetshandlingar.

Det finns ca 60 000 personer som är innehavare av förarbevis för terrängskoter och ca 37 000 innehavare av förarbevis för moped klass I enligt Vägverket.

#### **15.4 Utbyte av gamla förarbevis till nya behörighetshandlingar**

Eftersom det är olämpligt att på längre sikt ha två olika typer av behörighetshandlingar som ger samma behörighet, dvs. de gamla förarbevisen för terrängskoter och för moped klass I och de nya behörighetshandlingarna, anser vi att de gamla behörighetshandlingarna skall bytas ut successivt enligt ett rullande schema, som får utformas närmare under beredningen av våra förslag. Det framstår som praktiskt att fastställa en tidpunkt ett visst antal år efter utfärdandet som sista giltighetsdag för de gamla förarbevisen. Utbytet skall inte kräva någon komplettering i form av körkortstillstånd för innehavaren. Den som har ett gammalt förarbevis för terrängskoter, vilket omfattar både snöskoter och terränghjuling, har vid byte rätt att få ett s.k. kombinationsbevis som ger behörighet både för snöskoter och för terränghjuling. Den som har ett förarbevis för moped klass I skall byta ut det mot ett körkort med AM-behörighet. Om personen i fråga har körkort med annan behörighet är det lämpligt att han eller hon vid sådan förnyelse av körkortet som skall ske före den sista giltighetsdagen

för förarbeviset också byter ut förarbeviset för moped klass I mot AM-behörighet. Den som inte har något körkort får byta ut förarbeviset mot ett körkort med enbart AM-behörighet.

Trots att den nya AM-behörigheten och förarbevisen kräver körkortstillstånd skall inte den som vill byta ut ett gammalt förarbevis för moped klass I eller terrängskoter mot AM-behörigheten eller ett nytt förarbevis behöva genomgå någon lämplighetsprövning. En förutsättning för utbyte av ett gammalt förarbevis är givetvis att det inte är återkallat vid tidpunkten för utbyte. Ett gammalt förarbevis som inte byts ut efter föreläggande skall bli ogiltigt. Syftet är att fasa ut gamla och inaktuella förarbevis.

Bevakning hos körkortsmyndigheterna av den som har villkor på sitt körkort får i fortsättningen omfatta också den nya förarbehörigheten AM och förarbevisen.

## 15.5 Utbyte av andra utbildningsbevis till nya behörighetshandlingar

**Förslag:** Utbytesmöjligheter från gamla utbildningsbevis, avseende utbildningar som bedrevs innan reglerna i LFB och FFB trädde i kraft, till nya behörighetshandlingar enligt de regler som vi föreslår skall införas motsvarande de möjligheter att byta ut gamla förarbevis som finns i dag och som framgår av övergångsbestämmelserna till Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:90) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

### *Nuvarande utbytesmöjligheter*

Av övergångsbestämmelserna, punkterna 2–4 till VVFS 2000:90, framgår sammanfattningsvis följande.

Efter en skriftlig ansökan får ett förarbevis för terrängskoter utfärdas för den som före den 1 juli 2000 har genomgått utbildning för terrängskoter i gymnasieskola, fristående gymnasieskola eller komvux, för den som har ett s.k. frivilligt förarbevis för terrängskoter utfärdat av Sveriges snöfordonsleverantörers riksförbund (SNÖFO) före den 1 juli 2000 och för den som har ett utbildningsbevis för terränghjuling utfärdat av Sveriges terränghjulingutbildares riksorganisation (STHR) före den 1 juli 2000. Ansökan om

utfärdande skall göras till Vägverket på visst formulär före utgången av år 2010.

Vägverkets föreskrifter i nu aktuellt hänseende grundar sig på bestämmelserna i 16 § FFB.

#### *Överväganden angående hanteringen av de gamla utbildningsbevisen*

Vägverket har tillgång till det register över frivilliga förarbevis för snöskoter som SNOFO tidigare förde. Verket behandlar för närvarande ca fyra ansökningar om utbyte per vecka.

Vi har funnit att det är mest lämpligt att i princip ha kvar bestämmelserna om utbyte av gamla utbildningsbevis till nya behörighetshandlingar. Se punkt 5 i övergångsbestämmelserna till förordningen om utbildning till förare av mopeder snöskotrar och terränghjulingar samt punkt 5 i övergångsbestämmelserna till förordningen om ändring i körkortsförordningen. Dessa bestämmelser motsvarar i princip bestämmelserna i 16 § FFB. Vägverket får alltså bemyndigande att även fortsättningsvis hantera utbytesfrågorna.

## 16 Författningskommentar

### *Allmänt*

Våra förslag innebär författningsmässigt i huvudsak följande. Den nuvarande lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, LFB, samt förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, FFB, upphävs och ersätts med nya bestämmelser i körkortslagen (1998:488), KKL, och i körkortsförordningen (1998:980), KKF samt med en ny lag, lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, nedan kallad utbildningslagen, och en ny förordning i samma ämne, nedan kallad utbildningsförordningen.

KKL tillförs grundläggande bestämmelser om vad som krävs för att få köra mopeder klass I, mopeder klass II, snöskotrar och terränghjulingar. Härigenom samlas bestämmelser om behörigheter, behörighetshandlingar och den enskildes skyldigheter beträffande alla fordonsslag som kräver en viss behörighet i *en* lag.

Eftersom moped klass I till följd av det nya körkortsdirektivet antas komma att omfattas av körkortsbestämmelserna innebär ändringarna i fråga om detta fordonsslag i huvudsak att förarbehörigheten AM läggs till bland de övriga behörigheterna i KKL och att de bestämmelser som är avvikande jämfört med körkortsbestämmelserna regleras särskilt.

De tre olika typerna av förarbevis (för moped klass II, snöskoter och terränghjuling) bildar tillsammans med traktorkortet nationella behörigheter, och vi har valt att lagtekniskt behandla förarbevisen på i huvudsak samma sätt som traktorkortet, dvs. genom att hänvisa till vilka bestämmelser i KKL som gäller för förarbevisen.

Eftersom vi föreslår att Vägverket skall anordna förarprovet för nu aktuella förarbehörigheter regleras också förarprovet i KKL.

Vi föreslår till följd av ändringarna i KKL också ändringar i KKF.

Till den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar förs dels bestämmelser från LFB, dels

nya regler vilka delvis har utformats utifrån reglerna i lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL.

Reglerna om olovlig körning i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL, föreslås omfatta även nu aktuella fordon. Detta är en följd av att kraven för att få dessa behörigheter föreslås bli lika de krav som gäller för att få körkort. Ändringar i TBL föreslås därför.

Beträffande fordonskategorin terrängskoter föreslår vi att den definitionsmässigt delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjuling. Lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, LDEF, föreslås därför ändras. Även i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, FDEF, föreslås ändringar till följd av den nya behörighetshandlingen, förarbevis. Vi föreslår också ändringar i förordningen (1991:1134) om belastningsregister och i förordningen (1999:1135) om misstankeregister i fråga om direktåtkomst m.m. för Vägverket och länsstyrelserna till uppgifter ur dessa register. Detta sker i syfte att underlätta handläggningen av bl.a. ärenden om godkännande av olika befattningshavare inom utbildningen för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och ärenden om godkännande av befattningshavare enligt TskL.

I TskL föreslår vi också ett tillägg i 1 § för att klargöra förhållandet mellan den lagen och den nya utbildningslagen.

Slutligen vill vi nämna att vi inte i ingressnoter till författningstexten har angett hänvisningar till aktuella EG-dokument. Det dokument som främst är av intresse är ju det förväntade nya körkortsdirektivet. Kompletteringar i detta hänseende får alltså ske senare under lagstiftningsarbetet.

Under det fortsatta arbetet får också undersökas om anmälningsplikt till EG-kommissionen föreligger enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter<sup>1</sup>, jfr förordningen (1994:2029) om tekniska regler.

---

<sup>1</sup> EGT L 204, 21.07.1998, s. 37.

## 16.1 Förslaget till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

### 1 §

Paragrafen innehåller sedvanliga inledande bestämmelser; bl.a. anges syftet med lagen. Detta är en viktig grundsten i regleringen av utbildningen och återkommer på olika ställen i lagen.

### 2 §

Definitioner som finns i lagen förklaras, jfr avsnitt 11.4–11.7. Se också kommentaren till 5 §.

### 3 §

Här slås det fast att utbildningen skall innehålla både teoretiska och praktiska moment. De praktiska momenten i utbildningen för förarbevis för moped klass II innebär att eleven kör en moped klass II på ett inhägnat övningsområde, dvs. inte i trafik. I utbildningen för förarbehörigheten AM och i utbildningen för förarbevis för snöskoter och terränghjuling skall det ingå dels körning på övningsområde, dels övningskörning i trafik. Reglerna om övningskörning i trafik framgår av de föreslagna nya bestämmelserna i 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§ KKL och i 4 kap. 6 och 7 §§ KKF. Övningskörningen i trafik skall föregås av att utbildaren lämnar eleven de instruktioner som behövs. Det bör observeras att det som skiljer mellan utbildningarna för snöskoter respektive terränghjuling är just de praktiska momenten. I samband med dessa bör skriftligt material kunna förekomma om det behövs. Se avsnitt 11.14. 2.

Angående bemyndiganden att meddela föreskrifter om utbildningen, se 17 § samt 12 § i utbildningsförordningen.

## 4 §

De grundläggande kraven för att få tillstånd enligt lagen anges här. Tillståndshavaren skall bl.a. ha förutsättningar att kunna bedriva en god förarutbildning i enlighet med lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Tillståndskravet gäller alla som vill bedriva utbildning enligt lagen, alltså även myndigheter och trafikskolor.

Med juridiska personer avses såväl privaträttsliga sådana, såsom aktiebolag och ekonomiska eller ideella föreningar, som offentlig-rättsliga sådana, såsom staten och kommuner. Jfr 2 kap. 2 § första stycket 2 yrkestrafiklagen (1998:490). Den formulering som finns i den nu gällande lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter och som också finns i TskL har reviderats. Enligt utredningens mening passar det mindre väl att, såsom i nämnda lagar, i fråga om juridiska personer – förutom ekonomiska förhållanden – tala om personliga förhållanden som skall prövas. Enligt vad vi har inhämtat är det sådana tankegångar som ligger bakom formuleringen av 4 kap. 9 § andra stycket KKL om tillstånd till introduktionsutbildning för handledare och elever.

Mot bakgrund av det anförda har utredningen valt ett mera öppet skrivsätt. Detta ger möjlighet att göra en allsidig prövning utifrån en helhetsbedömning av omständigheterna. Här kan sålunda personliga, ekonomiska och administrativa m.fl. omständigheter beaktas.

Begränsningar av tillstånd kan avse bl.a. tid, rum och fordonsslag.

## 5 §

En eller flera utbildningsansvariga personer skall finnas för varje utbildningsområde där en tillståndshavare bedriver utbildning. Även utbildare skall finnas. Ingenting hindrar att en tillståndshavare, en utbildningsansvarig och en utbildare kan vara en och samma person, t.ex. i ett enmansföretag som bedriver utbildning.

En utbildningsansvarig skall godkännas för tillståndshavarens verksamhet inom ett visst utbildningsområde, medan en utbildare godkänns generellt som befattningshavare.

De närmare bestämmelserna om utbildningsansvarigas och utbildares uppgifter får meddelas av Vägverket, jfr 17 § 4 i denna lag och 12 § första stycket 4 i utbildningsförordningen. Se vidare avsnitt 11.6 och 11.7.



Med *undervisningsplan* menas ett dokument som konkret visar hur undervisningen skall läggas upp för att uppfylla de krav som ställs på utbildningens innehåll i sådana föreskrifter som Vägverket får meddela. Det skall finnas en undervisningsplan för varje utbildningsområde där tillståndshavaren bedriver utbildning. Vi föreslår att undervisningsplanen upprättas av den som skall vara utbildningsansvarig i samband med att han eller hon ansöker om godkännande som utbildningsansvarig. Planen blir då en hjälp i Vägverkets handläggning av godkännandefrågan på så sätt att den till viss del visar om den sökande kan anses kvalificerad för uppgiften som utbildningsansvarig. Närmare föreskrifter härom får meddelas enligt bemyndigandena i 17 § 2 denna lag och 12 § första stycket 2 i den föreslagna utbildningsförordningen. Se avsnitt 11.4.

Enligt nuvarande bestämmelser i 8 § FFB skall samtidigt med ansökan om tillstånd ges in en utbildningsplan, vilken är ett dokument som på ett övergripande sätt upplyser om hur föreskrivna krav på utbildningen skall uppfyllas. Vi har erfarit att en sådan konkretiserad undervisningsplan som har beskrivits ovan är att föredra framför en utbildningsplan av det mera generella slaget.

Se också 8 § i den föreslagna utbildningsförordningen.

## 6 §

Kraven för att godkännas som utbildningsansvarig och utbildare anges här, se avsnitt 11.6.2 och 11.7. Prövningsmyndigheten får pröva lämpligheten utifrån en helhetsbedömning. Dokumenterade erfarenheter av undervisning eller liknande kan ingå bland de krav som är rimliga att ställa upp för godkännande.

I första stycket 2 a anges vilka körkortsbehörigheter (A eller A1) som krävs för godkännande som utbildningsansvarig och utbildare för mopeder, dvs. för både moped klass I och moped klass II. Genom att behörigheterna är specificerade körkortsbehörigheter – vilka inom EU och i EES är harmoniserade – och eftersom andra utländska körkort enligt 6 kap. 1 § KKL gäller i Sverige enligt sitt innehåll står det klart att utländska körkortsbehörigheter motsvarande A eller A1 också skall godtas i fråga om godkännande som utbildningsansvarig och utbildare.

De i 2 b och c nämnda förarbevisen saknar däremot EG-rättslig anknytning. De är s.k. nationella behörigheter och det behövs

därför en bestämmelse om att motsvarande utländska behörighetshandlingar jämföras med här avsedda svenska förarbevis.

#### 7 §

Begränsningar av ett godkännande skall kunna ske, jfr 4 § andra stycket TskL.

#### 8 §

Prövningsmyndigheten kan återkalla tillståndet på här angivna grunder. Det kan ske t.ex. om tillståndshavaren inte följer lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, vilket är en precisering jämfört med nuvarande regler. Även underlåtenhet att följa undervisningsplanen kan föranleda återkallelse (punkt 2). Se vidare avsnitt 11.5.

#### 9 §

Även godkännande som utbildningsansvarig och utbildare kan återkallas i enlighet med de här preciserade grunderna, se avsnitt 11.6.2 och 11.7.

#### 10 §

Möjlighet till varning i stället för återkallelse ges här, se avsnitt 11.6.2 och 11.7. I fråga om formuleringen, jfr 5 kap. 9 § KKL.

#### 11 §

Regeringen bemyndigas att bestämma vilken myndighet som skall vara prövningsmyndighet enligt lagen. Se vidare 4 § i utbildningsförordningen.

*12–13 §§*

Tillsynen regleras här. Regeringen får bestämma vilken myndighet som skall utöva tillsyn över utbildningen, se vidare 4 § utbildningsförordningen. Tillsynen skall säkerställa syftet med lagen. En aktiv tillsynsverksamhet underlättas genom att regelbundna kontakter mellan tillsynsmyndigheten och de utbildningsansvariga skall äga rum. Råd och stöd bör kunna lämnas löpande till dem som är i behov av det, se avsnitt 11 samt 12 § första stycket 4 i utbildningsförordningen.

*14 §*

Straff i form av böter för utbildning som bedrivs utan tillstånd föreskrivs här, se avsnitt 11.9. Om föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen inte följs kan tillståndet återkallas med stöd av 8 §.

*15 §*

Överklagande sker hos allmän förvaltningsdomstol, dvs. hos länsrätten och därefter hos kammarrätten och Regeringsrätten.

*16 §*

Ett beslut enligt lagen eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall gälla omedelbart, om inte annat anges i beslutet. Detta är nytt jämfört med i dag och har ansetts behövas med tanke på trafiksäkerheten, se avsnitt 11.11 och 13.4.

*17 §*

Bemyndigande finns här för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i olika avseenden. Genom paragrafen klargörs att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter som går utöver verkställighetsföreskrifter eller föreskrifter inom ramen för restkompetensen enligt 8 kap. 13 § regeringsformen.

Med föreskrifter om utbildningen avses såväl utbildningens innehåll som frågor om utbildningslokaler, övningsområden, utbildningsmateriel, m.m. Se vidare 12 § i utbildningsförordningen.

### 18 §

Möjlighet att meddela undantag från de i lagen angivna kraven ges här såväl generellt som för vissa fall. Se vidare i 13 § i utbildningsförordningen.

### **Ikraftträdande m.m.**

Se avsnitt 15.

Tidpunkten för ikraftträdandet, den 1 oktober 2007, har valts utifrån den tid som det kan krävas för förberedelser inför de nya bestämmelserna på central nivå. Lagen skall ersätta LFB. Bestämmelserna i 7 och 8 §§ i LFB, vilka föreslås ersättas av nya bestämmelser i 3 § TBL från och med den 1 januari 2008, skall gälla till utgången av 2007 och därefter för förseelser som skett före utgången av år 2007 men som beivras först därefter.

En tillståndshavare som har tillstånd att bedriva utbildning enligt den upphävda lagen får fortsätta att bedriva utbildning. Tillståndet gäller som ett tillstånd enligt den nya lagen, vilket innebär att samtliga bestämmelser i den nya lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen kommer att gälla även för dem som har gamla tillstånd till utbildning. En undervisningsplan för varje område där tillståndshavaren skall bedriva utbildning skall inom den tid som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges in till prövningsmyndigheten.

## **16.2 Förslaget till förordning om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar**

### 3 §

Se författningsförslagen om ändring i 10 och 20 §§ förordningen (1999:1134) om belastningsregister och förslaget om ändring i 3 och 7 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister, som

innebär att länsstyrelsernas och Vägverkets handläggning effektiviseras genom direktåtkomst till uppgifter i de aktuella registren vid lämplighetsprövningar i ärenden om körkortstillstånd och i ärenden om tillstånd till utbildning m.m. enligt utbildningslagen.

#### 5–9 §§

Ett tvåstegsförfarande föreslås för tillstånd till utbildning och igångsättning av utbildningsverksamheten. Först får frågan om tillstånd att bedriva utbildning bedömas. Därefter får frågan om förutsättningarna för att starta verksamheten bedömas. Vägverket får med stöd av bemyndigandena i 12 § meddela närmare föreskrifter om vilka handlingar som skall bifogas en ansökan om tillstånd. Det kan t.ex. behövas en beskrivning av den tilltänkta verksamheten.

Innan utbildningsverksamheten påbörjas skall tillståndshavaren ge in en undervisningsplan för varje utbildningsområde där verksamhet skall bedrivas.

Den person som avser att verka som utbildningsansvarig eller utbildare får personligen ansöka om godkännande för uppgiften hos Vägverket samt bifoga sådana handlingar som visar att kraven härför är uppfyllda. Den utbildningsansvarige skall knytas till en viss tillståndshavare och upprätta en undervisningsplan för det utbildningsområde där han eller hon avser att verka under ett visst tillstånd. Det är önskvärt att undvika att undervisningsplanerna blir dokument som kopieras och används av alla utbildningsansvariga som verkar under ett visst tillstånd. Undervisningsplanen skall således vara knuten både till en viss tillståndshavare, en viss utbildningsansvarig och till ett visst utbildningsområde. Eftersom det är tillståndshavaren som har det övergripande administrativa ansvaret för hela verksamheten skall det ankomma på denne att ge in undervisningsplanen.

Med hänsyn till att en utbildare inte godkänns specifikt för en viss tillståndshavare eller ett visst utbildningsområde skall tillståndshavaren anmäla vilken eller vilka godkända utbildare som skall anlitas.

Närmare bestämmelser om det administrativa förfarandet i fråga om utbildningsansvarig, utbildare och undervisningsplaner, t.ex. i fråga om anmälningsskyldighet, får meddelas av Vägverket.

*10–11 §§*

Bestämmelserna om delgivning av beslut om återkallelse av tillstånd att bedriva utbildning samt anmälningsskyldighet för polismyndighet är utformade på samma sätt som i 8 och 9 §§ förordningen (1998:978) om trafikskolor. Här har dock i 11 § länsstyrelsen lagts till.

*12 §*

Se 17 § i utbildningslagen och kommentaren härtill. Föreskrifterna i tredje stycket om samråd med Arbetsmiljöverket föranleds i första hand av att det i terränghjulingutbildningen skall ingå moment som knyter an till den yrkesmässiga användningen av dessa fordon. Även snöskotrarna används i viss utsträckning för arbete. Med hänsyn härtill omfattar samrådsskyldigheten även utbildning för dessa fordon. Se vidare avsnitt 7.3.

*13 §*

Se 18 § i utbildningslagen och kommentaren därtill. Den till Vägverket delegerade undantagsmöjligheten gäller endast för visst enskilt fall.

**Ikraftträdande m.m.**

Se avsnitt 15.

Förordningen föreslås träda ikraft den 1 oktober 2007, varvid förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter upphävs.

I punkten 5 tas ett bemyndigande in som innebär att Vägverket, på samma sätt som i dag gäller enligt 16 § i FFB, får föreskriva att viss utbildning som har bedrivits utan tillstånd och som har genomgått före den 1 juli 2000 skall anses utgöra sådan utbildning som avses i utbildningslagen.

Detta bemyndigande har stöd i 17 § 2 i utbildningslagen och i punkten 6 i övergångsbestämmelserna till denna förordning.

### 16.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL

#### 3 §

Bestämmelsen ersätter nuvarande bestämmelser i 7 och 8 §§ LFB och 9 kap. 1 § KKL. Det bör observeras att behörigheten för moped klass I blir en körkortsklass, AM. Detta fordon blir alltså ett körkortspliktigt fordon och faller i den egenskapen under första stycket i paragrafen. Se vidare avsnitt 13.2.

### 16.4 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

#### 1 kap.

#### 1 §

Punkten 2 kompletteras med behörighetshandlingen *förarbevis* och de olika förarbevisen anges.

I punkten 3, som rör körkortstillstånd, förs *förarbevis* in till följd av att bl.a. körkortstillstånd föreslås bli obligatoriskt för att få ett förarbevis utfärdat, se avsnitt 9.2.

*I en ny femte punkt* föreslås en definition på innehavare av förarbevis. En sådan definition har betydelse bl.a. vid tillämpningen av bestämmelserna i 5 och 7 kap., se 5 kap. 2 § och 7 kap. 1 §.

Körkortslagen kommer alltså att innehålla bestämmelser om fyra olika typer av behörighetshandlingar: körkort, traktorkort, förarbevis och särskilt förarbevis. Det särskilda förarbeviset regleras i 2 kap. 13 §. Det gäller bara under höjd beredskap och då regeringen beslutat om tjänstgöring enligt 4 kap. 8 § lagen (1994:1809) om totalförsvarspåbudsplikt. Det särskilda förarbeviset kan, mot bakgrund av de speciella fall då det används, inte anses utgöra något hinder mot att använda beteckningen *förarbevis* som en samlingsbeteckning för de tre typer av förarbevis som nu blir aktuella, dvs. förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjulning.

## 2 kap.

Rubriken närmast före 1 § ändras till följd av kapitlets nya innehåll (förarbevis).

### 1 §

Till följd av att moped klass I blir en körkortskategori (AM) enligt förslaget till nytt körkortsdirektiv skall den tas med i uppräknningen av fordon som kräver körkort.

Andra stycket flyttas till en ny paragraf, 4 a §, på grund av att övningskörning föreslås ingå i utbildningen även för vissa förarbevis (snöskoter och terränghjuling).

### 3 §

Fordonskategorin terrängskoter delas definitionsmässigt upp i två olika underkategorier: *snöskoter och terränghjuling*, med specifika utbildningar och separata behörighetshandlingar, se avsnitt 7.5 och förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I paragrafen klargörs i enlighet härmed att *snöskoter* endast får köras av den som har förarbevis för snöskoter och att *terränghjuling* får köras endast av den som har förarbevis för terränghjuling.

### 4 §

Bestämmelsen om moped klass I i det nuvarande första stycket tas bort till följd av att det för att köra ett sådant fordon krävs en särskild körkortsbehörighet (AM) som omfattas av regler för körkort. Paragrafen reglerar i stället vad som krävs för att få köra en moped klass II, nämligen körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II, se avsnitt 7.2.2.

Till en moped klass II räknas också en s.k. 30-moped. Se bl.a. punkten 2 i övergångsbestämmelserna till LDEF och punkten 2 i övergångsbestämmelserna till KKF.



#### 4 a §

Se kommentaren under 1 § angående övningskörning. En hänvisning till utbildningslagen görs också i paragrafen.

#### 5 §

Förarbehörigheten AM förs in bland övriga förarbehörigheter som anges i körkort.

#### 5 a §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka körkortsbehörigheter som ger rätt att köra moped klass I.

Anledningen till att traktorkort inte längre skall ge behörighet att köra en moped klass I är att detta följer av förslaget till nytt körkortsdirektiv, där det sägs att *körkort* skall ge behörighet att köra en moped motsvarande den svenska mopeden klass I. Ett traktorkort är en nationell behörighetshandling och inte en körkortskategori. Jfr avsnitt 7.2.1. Se också punkt 4 i övergångsbestämmelserna.

#### 11 §

Ändringen är föranledd av att både mopeder klass I och mopeder klass II kräver särskild förarbehörighet.

#### 14 §

På samma sätt som i dag gäller för körkort skall den som uppfyller samtliga krav för att få ett förarbevis utfärdat under tillverkningstiden för förarbeviset få köra fordonet med stöd av ett *bevis om att förarbevis har utfärdats*. Detta möjliggörs genom att Vägverket skall anordna kunskapsproven för förarbevisen. Se avsnitt 11.15.

Det finns inget lagligt hinder mot att Vägverket även under tillverkningstiden, vid behov, utfärdar ett bevis om utfärdat körkort med förarbehörigheten AM respektive om ett utfärdat

förarbevis i de fall ett körkort med AM-behörighet respektive ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling har utfärdats efter det att ett intyg om genomförd obligatorisk övningskörning i trafik skett med det aktuella fordonet. I dessa fall krävs det inget förarprov (kunskapsprov) i samband med vilket ett bevis om utfärdande kan lämnas. Se förslaget till 3 kap. 4 § tredje stycket och avsnitt 12.6.

### 3 kap.

Kapitelrubriken kompletteras med ordet *förarbevis*.

#### 1 §

Paragrafen rör *utfärdande av körkort*. I 19 § (som är ny) regleras *utfärdande av förarbevis*.

Det skall observeras att utfärdande av körkort, vilket omfattar bl.a. AM-behörigheten, kräver att den sökande är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader (första stycket punkten 2). Detta följer av det nu gällande körkortsdirektivet och principen att en person bara skall ha *ett* körkort.

I punkten 3 a) förs förarbehörigheten AM in till följd av utredningens förslag om en höjd åldersgräns, från 15 till 16 år, för att få köra en moped klass I. Se avsnitt 8.2.

I punkten 4 görs ett tillägg som innebär att ett körkort med AM-behörighet, förutom efter avlagt förarprov, kan utfärdas utan att förarprov har avlagts med stöd av ett intyg som visar att personen har genomgått föreskriven praktisk utbildning med övningskörning i trafik inom ramen för utbildning enligt utbildningslagen. Tillägget avser alltså den som har ett förarbevis för moped klass II och kompletterar det med ett intyg om genomförd föreskriven utbildning för moped klass I. Se avsnitt 12.6.

#### 4 §

Paragrafen reglerar *förarprov för de olika körkortsbehörigheterna*.

Termen förarprov omfattar både kunskapsprov och körprov. För AM-behörigheten skall det krävas enbart ett kunskapsprov, vilket

anges i första stycket. För att få avlägga ett kunskapsprov för AM-behörigheten skall det krävas körkortstillstånd, åldern 16 år och genomgången utbildning enligt utbildningslagen.

I tredje stycket, som är nytt, regleras de situationer när kunskapsprov inte behöver avläggas för förarbehörigheterna A och AM i två punkter. Punkten 1 gäller den som har förarbevis för moped klass II och avser att förvärva ett körkort med förarbehörigheten AM, och punkten 2 gäller den som har ett körkort med förarbehörigheten A1 och avser att förvärva ett körkort med förarbehörigheten A. Innehållet i sistnämnda punkt återfinns i andra stycket i paragrafens nuvarande lydelse. – En fråga som får övervägas i det fortsatta arbetet är om nytt kunskapsprov behöver avläggas av den som har behörighet för moped och vill förvärva behörighet A eller A1.

Det skall observeras att bosättningskravet (1 § första stycket 2) knyts till körprovet genom fjärde stycket. För AM-behörigheten ingår inget körprov och bosättningskravet för denna förarbehörighet får därför prövas i samband med utfärdandet av körkortet. Se avsnitt 12.6.

### 5 §

Paragrafen delas upp i två punkter för att göra en åtskillnad mellan AM-behörigheten för vilken det endast krävs ett kunskapsprov och de övriga körkortsbehörigheterna för vilka det krävs, förutom ett kunskapsprov, även ett körprov.

### 17 §

Tillägget avser 2 a § rörande ogiltighet på egen begäran av ett körkortstillstånd för traktorkort.

### 18 §

Reglerna om prøvotid föreslås omfatta AM-behörigheten, som ju blir en körkortsbehörighet, men inte förarbevisen. I ett nytt andra stycke klargörs att prøvotiden räknas från dagen för utfärdandet av förarbehörigheten för det fall AM-behörigheten utfärdas för en person, som har förarbevis för moped klass II och som genom

komplettering med intyg om genomförd praktisk utbildning med övningskörning i trafik enligt utbildningslagen, ansöker om AM-behörigheten. Se vidare avsnitt 10.8 och 12.8.

### 19 §

I paragrafen, som är ny, anges förutsättningarna för att de tre olika förarbevisen skall kunna utfärdas. Motsvarande bestämmelser för AM-behörigheten finns i 1 §. Till skillnad från vad som gäller för körkortsbekörigheterna krävs det inte bosättning eller studier i Sverige för att ett förarbevis skall få utfärdas. Detta motsvarar vad som gäller för utfärdande av traktorkort (16 §).

### 20 §

Kraven för att få avlägga kunskapsprov för förarbevis regleras här. Motsvarande i fråga om AM-behörigheten regleras i 4 §. Det krävs körkortstillstånd, 15 år för förarbevis för moped klass II och 16 år för förarbevis för snöskoter och terränghjuling samt genomförd utbildning för respektive fordon enligt utbildningslagen. Ålderskravet knyts till tidpunkten för kunskapsprovet. Enligt nuvarande bestämmelser finns det, för den som avser att ta ett förarbevis för terrängskoter, ett krav på 16 år för att få delta i de praktiska övningarna i utbildningen enligt LFB, se 8 kap. 9 a § KKF.

Kunskapsprovet kan enligt vår bedömning vara gemensamt för terränghjuling och snöskoter, vilket alltså innebär att man bara behöver avlägga *ett* gemensamt prov.

### 21 §

På samma sätt som för traktorkort (17 §) anges här vilka bestämmelser i 3 kap. som också gäller för förarbevis. Till skillnad från vad som föreskrivs för traktorkort skall 14 och 15 §§ gälla för förarbevisen. 2 a § skall gälla både för traktorkort (3 kap. 17 §) och för förarbevisen. För förarbevisen skall förarprovet bestå av enbart ett kunskapsprov, vilket framgår av hänvisningen till (nya) 5 § 1.

#### 4 kap.

##### 1 §

4 kap. tillförs de regler om övningskörning i trafik inom utbildningen som föreslås för moped klass I, snöskoter och terränghjuling. Det skall särskilt noteras att någon privat övningskörning inte föreslås för dessa fordon och att det för mopeder klass II inte föreslås någon övningskörning i trafik utan enbart praktiska övningar inom inhägnat område. Reglerna om handledare och introduktionsutbildning blir alltså inte tillämpliga för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Se avsnitt 11.14.2.

Av den föreslagna utbildningslagen framgår att utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar kräver tillstånd. Utbildningen skall handhas av utbildningsansvariga och utbildare. De nedan angivna bestämmelserna i KKL om övningskörning är utformade i linje härmed. Sålunda skall uppsikt över övningskörning med mopeder klass I, snöskotrar och terränghjulingar utövas av en utbildningsansvarig eller en utbildare (5 §). Vissa särregler föreslås i 6 § för polisväsendet och Försvarmakten.

##### 2 §

Paragrafen kompletteras i punkt 1 med en bestämmelse om ålderskrav för att få övningsköra med moped klass I, snöskoter och terränghjuling. De nuvarande punkterna 1–4 numreras till följd härav om till punkterna 2–5. Ålderskravet i punkt 1 är bestämt utifrån att utbildningen skall kunna påbörjas en tid innan behörighetsåldern 16 år är uppnådd.

##### 5 §

I en ny punkt 2 läggs *utbildningsansvarig* och *utbildare* till för övningskörning som sker inom ramen för utbildning enligt utbildningslagen. Nuvarande punkterna 2 och 3 numreras om till 3 och 4.

I punkt 4, som avser privat övningskörning, klargörs att den avser körning med motorcykel eller bil (personbil, lastbil och buss).

## 6 §

Paragrafen avser förarutbildning inom polisväsendet och Försvarmakten. Kraven för uppsikt över övningskörning vid sådan utbildning anpassas i nu aktuellt hänseende till dem som vi föreslår för utbildningsansvarig och utbildare enligt 6 § utbildningslagen.

Den som har uppsikt över övningskörning som avses i denna paragraf behöver dock inte vara godkänd som utbildningsansvarig eller utbildare.

## 5 kap.

### 2 §

Paragrafen kompletteras med förarbevis och innehavare av förarbevis. Jfr 7 kap. 1 §.

## 6 kap.

### 3 §

Paragrafen tillförs en åldersgräns för rätt att köra moped klass I, 16 år. Detta står i överensstämmelse med det nya körkortsdirektivet, se avsnitt 4.2.2.

### 3 a §

Paragrafen är ny och bestämmelsen i 6 kap. 2 § KKF flyttas hit med den skillnaden att moped klass I tas bort till följd av att den harmoniserade AM-behörigheten införs för moped klass I.

Bestämmelsen rör i praktiken nationella behörighetshandlingar utfärdade i en EES-stat för traktor, moped klass II, snöskoter och terränghjuling och innebär att, om ålderskraven enligt KKL är uppfyllda, ger dessa behörighetshandlingar rätt att i Sverige köra respektive fordon. Eftersom det här är fråga om behörighetshandlingar som inte är reglerade genom EG-direktiv eller andra internationella dokument finns det inte något hinder mot att ställa upp de angivna ålderskraven. Se också kommentaren under 4 §.

#### 4 §

Bestämmelsen rör personer bosatta i en annan stat än en EES-stat som har rätt att köra en moped eller en terrängskoter utan körkort eller därmed jämförlig handling i sitt hemland.

Beträffande terrängskoter återfinns bestämmelsen i dag i 6 kap. 3 § KKF och den förs här samman med bestämmelsen för moped klass I. Moped klass II läggs till. Hänvisningen ändras till 2 kap. 1 och 3 §§ KKL där behörighetskraven finns. I samband med omregleringen har ålderskraven för moped klass I och för terrängskoter, på motsvarande sätt som i 3 a §, anpassats till vad som gäller enligt KKL.

Anledningen till att bestämmelserna i KKF har flyttats till 3 a § och denna paragraf är att de rör sådana grundläggande förhållanden i fråga om behörigheter som bör regleras i lag. Bestämmelserna samlas därigenom också på ett och samma ställe.

#### 7 kap.

##### 1 §

Paragrafen kompletteras med förarbevis och innehavare av förarbevis. Jfr 5 kap. 2 §.

#### 8 kap.

##### 2 §

Tredje stycket i paragrafen kompletteras med förarbevis i fråga om beslut som rör utfärdande och i fråga om förnyelse.

Det saknas anledning till att ha en möjlighet att överklaga ett beslut om utfärdande av förarbevis.

Förarbevisen föreslås omfattas av samma förnyelsekrav som körkort, vilket inte traktorkorten gör. Frågor om förnyelse av körkort får inte överklagas och det saknas anledning att avvika från den bestämmelsen beträffande förarbevisen.

### 3 §

På samma sätt som gäller för körkort och traktorkort skall varken beslut om omhändertagande av förarbevis eller beslut om godkännande vid förarprov kunna överklagas. Andra stycket i paragrafen kompletteras därför med förarbevis.

## 9 kap.

### 1 §

Nuvarande bestämmelse om bl.a. vårdnadshavares m.fl. ansvar för den som kör en moped klass II tas bort. I stället blir bestämmelserna om olovlig körning i 3 § TBL tillämpliga. Se förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Nuvarande 2 § numreras om till 1 § samt kompletteras med förarbevis.

### 2 §

Nuvarande 3 § numreras om till 2 § och kompletteras med förarbevis.

### 3 §

Nuvarande 4 § numreras om till 3 § och hänvisningen till LFB tas bort.

## 10 kap.

### 2 §

I första stycket sker redaktionella ändringar och andra stycket kompletteras med förarbevis.



## Övrigt

Förelägganden som avses i 3 § ansågs i rättsfallet RÅ 85 2:33 kunna meddelas endast som ett led i utredningsförfarandet och inte i ett beslut i ett ärende om körkortsåterkallelse.

I fråga om bl.a. de nya behörigheterna kan i utredningssyfte förelägganden alltså meddelas enligt denna paragraf om att läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov skall ges in. Något behov av att ändra paragrafen har inte bedömts föreligga.

Vad gäller forumreglerna i 4 § har bedömts att de i sin nuvarande utformning täcker vad som praktiskt behövs i fråga om de behörighetshandlingar som nu tillkommer.

## Ikraftträdande m.m.

Se avsnitt 15.

1. Huvuddelen av de nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008. För att möjliggöra att utbildning enligt utbildningslagen kan starta den 1 oktober 2007 föreslås de bestämmelser som har betydelse för utbildningen träda ikraft den 1 oktober 2007. Det gäller de nya bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§, ingripandemöjligheterna mot behörigheterna (5 kap. 2 §) och bestämmelserna om myndigheternas förfarande (7 kap. 1 §). Dessutom skall en ansökan om körkortstillstånd och förhandsbesked enligt de nya bestämmelserna kunna prövas från och med den 1 oktober 2007.
2. Kravet på förarbevis för moped klass II gäller bara för personer som är födda den 1 januari 1993 eller senare. Den som har fyllt 15 år vid utgången av år 2007 får alltså köra en moped klass II utan något behörighetsbevis. Det gäller också i fråga om en s.k. 30-moped.
3. Ett förarbevis utfärdat enligt LFB gäller även efter det att nya regler har trätt i kraft. De gamla förarbevisen skall dock bytas ut successivt. Ett förarbevis som inte byts ut efter det att innehavaren har förelagts att göra det, blir ogiltigt.

4. Ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2008 skall ge fortsatt rätt att köra moped klass I. Det är i linje med vad som antas komma att gälla enligt det föreslagna nya körkortsdirektivet.
5. En innehavare av ett gammalt förarbevis skall från och med den 1 januari 2008 anses uppfylla de personliga och medicinska lämplighetskraven i 3 kap. 2 §.

För innehavarna av gamla förarbevis skall vissa av de bestämmelser som föreslås för de nya behörigheterna gälla, jfr den nya föreslagna bestämmelsen i 3 kap. 21 §. Följande bestämmelser i KKL skall gälla från och med den 1 januari 2008.

  - Innehavaren av ett gammalt förarbevis skall kunna föreläggas att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för att pröva den personliga lämpligheten som avses i 3 kap. 2 §, se 3 kap. 3 §.
  - Villkor skall kunna föreskrivas för innehavet, 3 kap. 10 §.
  - Ett förarbevis blir ogiltigt om det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. eller det har ersatts med ett annat förarbevis eller om innehavaren begär det, se 3 kap. 13 § första stycket 2–3 och andra stycket.
  - Förarbeviset skall medföras vid färd, 3 kap. 15 §.
  - Beslut om varning och återkallelse skall kunna meddelas med stöd av nya 5 kap. 2 §.
  - Förfarandereglerna i 7 kap. skall gälla, se nya 7 kap. 1 §.
  - Bestämmelsen om överklagande av ett föreläggande att ge in ett läkarintyg i nya 8 kap. 3 § skall gälla.
  - Bestämmelserna i nya 9 kap. 1–2 §§ skall gälla, vilket innebär straff i form av penningböter för den som inte medför och visar upp förarbeviset vid färd och för den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte lämnar över ett ogiltigt förarbevis till länsstyrelsen, dvs. ett förarbevis som har

återkallats eller är omhändertaget enligt 5 kap.

- Läkares anmälningsskyldighet i nya 10 kap. 2 § skall gälla, vilket innebär att denna skyldighet skall omfatta även en person som har ett gammalt förarbevis.
6. Ingridanden enligt 5 kap. mot ett förarbevis som avses i 5 får inte ske till följd av brott som har begåtts före den 1 oktober 2007.
  7. Vid uppsikt över övningskörning enligt 4 kap. 6 § jämställs ett gammalt förarbevis med ett nytt.
  8. De äldre ansvarsbestämmelserna i 9 kap. 1 § skall gälla i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 januari 2008.
  9. Ytterligare övergångsbestämmelser kan behövas i olika hänseenden som nu inte kan överblickas och får då meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## **16.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor**

### *1 §*

Ett tillägg görs i paragrafen för att klargöra förhållandet mellan denna lag och utbildningslagen.

Ändringen motiveras av att det i framtiden, liksom i dag, kommer att finnas anordnare av moped-, snöskoter- och terränghjulingutbildningar som bedriver sin utbildning yrkesmässigt och därför faller inom den definition som ges i paragrafen. Se avsnitt 13.4.

## **16.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister**

### *5 §*

Ändamålsbestämmelsen kompletteras med förarbevisärenden i punkt 1 c. Angående nuvarande problem med registrering m.m se avsnitt 13.3.

## **16.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner**

### **2 §**

Fordonskategorin terrängskoter delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjuling. Se avsnitt 7.3.

## **16.8 Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)**

### **1 kap.**

#### **4 §**

En hänvisning görs till terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594). Härigenom tydliggörs att det finns särskilda regler för användningen av motordrivna fordon i terräng.

### **2 kap.**

#### **2 §**

Paragrafen anger vilka uppgifter ett förarbevis skall innehålla. Paragrafen är inte uttömmande utan ytterligare föreskrifter om uppgifter på förarbeviset får meddelas av Vägverket i föreskrifter, se 8 kap. 6 § andra stycket. Det gäller bl.a. kravet på foto. Se avsnitt 12.4.

#### **4 §**

På samma sätt som för körkort skall ett bevis om förarbevis kunna utfärdas direkt i anslutning till förarprovet innan behörighets-handlingen har tillverkats. Se avsnitt 11.15.

### 3 kap.

#### 1 §

Ett körkortstillstånd skall sökas för en grupp av behörigheter och inte för en enstaka behörighet. Gruppindelningen grundar sig på Vägverkets nuvarande föreskrifter (VVFS 1996:200) om medicinska krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation. I grupp I läggs behörigheten AM samt behörighet för moped klass II, snöskoter och terränghjuling till. Se avsnitt 9.6.

Nuvarande tredje stycket i paragrafen arbetas delvis om och flyttas till en ny paragraf, 2 a §.

#### 2 a §

Ett körkortstillstånd skall som huvudregel gälla samtliga behörigheter som ingår i en sökt grupp. Länsstyrelsen skall dock kunna begränsa tillståndet till att gälla för en eller flera behörigheter. Se avsnitt 9.6.

#### 3 §

En förlängning av körkortstillståndets giltighetstid till fem år är motiverad bl.a. av att ett tillstånd kan bli aktuellt att söka för en 15-åring, som vill förvärva ett förarbevis för moped klass II. I dag är den lägsta åldersgränsen för behörigheter som kräver körkortstillstånd (traktorkort och A1-körkort) 16 år. Under tiden då körkortstillståndet gäller kan innehavaren förvärva de i gruppen ingående behörigheterna. Jfr avsnitt 9.7.

#### 6 §

Paragrafen innehåller en ändring till följd av att 1 § har fått en ny styckeindelning.

*7 §*

Paragrafen innehåller en redaktionell ändring till följd av gruppindelningarna i 1 §.

*8 §*

Förarbevis har lagts till i paragrafen.

*9 §*

På samma sätt som i fråga om körkort skall ett förarbevis kunna förses med villkor enligt 3 kap. 10 § KKL.

*12 a §*

Ett förarprov för AM-behörighet och för behörighet för moped klass II, snöskoter och terränghjuling skall bestå enbart av ett kunskapsprov, se avsnitt 11.15.

*14 §*

Förarbevis har lagts till i paragrafen.

*15 §*

Förarbevisen skall omfattas av samma regler om förnyelse m.m. som körkortet.

*15 a §*

I denna nya paragraf anges att ett intyg om genomgången praktisk utbildning med övningskörning i trafik skall ges in till Vägverket vid ansökan om AM-behörighet av den som redan har förarbevis för moped klass II och vid ansökan om förarbevis för snöskoter

respektive terränghjuling av den som har ett förarbevis av det andra slaget. Se avsnitt 12.6. Det bör noteras att ett krav på bosättning i Sverige finns för utfärdande av *körkort*, vilket kommer att omfatta AM-behörigheten, jfr 3 kap. 1 § KKL.

#### 16 §

Förarbevis har lagts till i paragrafen.

#### 18 §

Samma föreläggandeförfarande m.m. skall tillämpas för förarbevis som för körkort, se avsnitt 12.5.

### 4 kap.

#### 6 §

Paragrafen gäller för övningskörning i andra fall än under utbildning på en nationellt fastställd kurs i gymnasieskola, komvux eller motsvarande utbildning i fristående skola. Detta följer av rubrikindelningen i 4 kap.

Den som har uppsikt över övningskörningen skall följa med som passagerare på fordonet eller köra ett likadant fordon. Med moped klass I skall, liksom för motorcykel, gälla att övningskörning bara får ske med en elev per utbildare. Vid övningskörning med snöskoter och terränghjuling är det däremot tillåtet att en lärare tar med en grupp av elever.

Dispensmöjligheter finns i 8 kap. 8 § andra stycket.

#### 7 §

Den som har uppsikt över övningskörningen anses alltid som förare vid körningen. Ändringen är endast av redaktionell art och föranledd av den nuvarande uppdelningen av bestämmelserna i 4 kap. Paragrafen avser alltså all annan övningskörning än den som sker inom skolans ram enligt 1–4 §§.

**5 kap.**

## 1 §

Förarbevis har lagts till i paragrafen.

**6 kap.**

2 och 3 §§ har flyttats till körkortslagen. Till följd härav har 4–10 §§ numrerats om till 2–8 §§ och rubrikerna flyttats.

**7 kap.**

## 9 §

Innehavare av förarbevis samt förarbevis har lagts till.

**8 kap.**

## 4 §

En hänvisning till utbildningsförordningen har lagts till, jfr avsnitt 11.2.

## 6 §

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för Vägverket att besluta om föreskrifter om bl.a. förarbevisens utseende och om kombinationsbevis, se avsnitt 12. 4. och 12.7. Jfr också 2 kap. 2 §.

## 9 §

Olika typer av undantagsregler som länsstyrelsen kan meddela anges här.

Paragrafen har fått ett nytt andra stycke, indelat i tre punkter.

Punkten 1 reglerar undantag från kravet på föreskriven behörighet för moped klass II, snöskoter och terränghjuling. Till följd av



att AM-behörigheten blir en harmoniserad körkortsbehörighet har undantag från behörighetskravet för denna kategori inte tagits med.

Punkten 2 reglerar undantag från ålderskraven för de uppräknade körkortskategorierna. AM och A1 har lagts till.

Punkten 3 anger att möjlighet till undantag från ålderskraven för utfärdande av förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling också kan ske, vilket delvis är nytt. Enligt nu gällande regler kan undantag endast ges från ålderskravet för att få köra en moped klass II, jfr 2 kap. 4 § andra stycket KKL i dess nuvarande lydelse. Se vidare avsnitt 8.5.

Trafiksäkerhetskravet i det nuvarande första stycket har flyttats till ett nytt tredje stycke.

### 9 a §

Punkten 1 motsvarar i sak dagens regler med den skillnaden att begreppet terrängskoter har delats upp i snöskoter och terränghjuling. Körkort och traktorkort kan – bortsett från dispensituationer – förvärfas först då man är 16 år. Någon ändring av reglernas innebörd görs alltså inte. Se avsnitt 7.5. Jfr också hänvisningen i 1 kap. 4 § till terrängkörningslagen och terrängkörningsförordningen, vilken avser att ge upplysning om att det i nämnda lag och förordning finns miljöbetingade regler kring användningen av fordonen snöskoter och terränghjuling.

Med förarbevis för fordonet i 1 b) avses såväl förarbevis enligt LFB som förarbevis enligt den nya lagstiftningen.

Punkten 2 avser undantag från kravet på förarbevis för den som kör en golfbil, vilken definitionsmässigt är en terrängskoter (terränghjuling). Själva användningen av en sådan terrängskoter på barmark är beroende av att dispens har givits av länsstyrelsen med stöd av 12 § TKF.

Förarbehörigheten B, oavsett när behörigheten är utfärdad, bedöms räcka för att få köra en golfbil. För det fall fordonet har en tjänstevikt över 400 kg och därför är att anse som en terrängvagn regleras förarbehörigheten i 2 kap. 1 och 5 §§ KKL. Även i det fallet är behörighetskravet B-körkort. Se avsnitt 7.5.

### **Ikraftträdande m.m.**

Se avsnitt 15.

Huvuddelen av de föreslagna bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008. De bestämmelser som har samband med utbildning enligt utbildningslagen skall dock träda i kraft den 1 oktober 2007.

Punkten 4 behandlar de gamla förarbevisen, se punkt 5 övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen om ändring i KKL.

Punkten 5 motsvarar den del av 16 § FFB som avser kunskapsprov. Den andra delen av 16 § FFB, som avser utbildning, föreslås regleras i punkt 5 övergångsbestämmelserna till utbildningsförordningen. Anledningen till uppdelningen är att utbildningen regleras i utbildningslagen medan förarprov regleras i KKL. Vägverket får genom detta bemyndigande föreskriva att visst kunskapsprov som har avlagts för den 1 juli 2000 skall anses utgöra ett sådant kunskapsprov som avses i 3 kap. 19 § KKL.

Bemyndigandet i punkt 5 har stöd i 10 kap. 1 § KKL och i punkt 9 övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen om ändring i KKL.

Punkten 6 reglerar förfarandet kring utbyte av de gamla förarbevisen, utfärdade enligt LFB, till nya förarbevis enligt KKL. Ett successivt utbytesförfarande leder till en jämnare arbetsbelastning för Vägverket. Takten och de närmare detaljerna får bestämmas på ett senare stadium. Föreskrifter härom har därför utelämnats här.

## **16.9 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister**

### *10 §*

Angående länsstyrelsernas möjligheter att få tillgång till uppgifter ur belastningsregistret läggs i *sjätte punkten* till förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjulning, eftersom lämplighetsprövning blir aktuell även för dessa behörigheter, se avsnitt 9.

Angående Vägverkets möjligheter att få tillgång till uppgifter ur registret läggs i *sjunde punkten* till *lämplighetsprövning* enligt utbildningslagen samt i *ärendet om förarbevis*.

## 20 §

Direktåtkomst görs möjlig för både länsstyrelserna och Vägverket, se avsnitt 11.4.2. Härigenom blir det möjligt att för Vägverkets handläggning av frågor om tillstånd och godkännande av utbildningsansvariga och utbildare slippa krav på lämplighetsintyg från polisen.

**16.10 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister**

## 3 §

Tillägg med samma innebörd som i belastningsregistret görs för länsstyrelsernas och Vägverkets del i *femte respektive sjätte punkten*.

## 7 §

Här regleras direktåtkomst för såväl länsstyrelserna som Vägverket på motsvarande sätt som i 20 § förordningen om belastningsregister, se avsnitt 9.2 och 11.4.2.

**16.11 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner**

## 2 §

Under behörighetshandlingar läggs till *förarbevis* samt *bevis om förarbevis*, med vilket avses ett bevis om att förarbevis är utfärdat, jfr 2 kap. 14 § KKL.

Vidare kompletteras beteckningen *grundhandling* med *förarbevis*.

# Kommittédirektiv



**Förarbevis för moped klass I och för terrängskoter**

**Dir.  
2003:105**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 11 september 2003.

## Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Som underlag för översynen skall utredaren utvärdera hur det nuvarande regelverket har fungerat i praktiken. Vid översynen skall utredaren särskilt överväga kraven för att få förarbevis samt om förarbevisen i framtiden bör kunna återkallas t.ex. när innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott.

Utredaren skall lämna förslag till de författningsförändringar som övervägandena ger upphov till.

## Nuvarande bestämmelser

Terrängskotrar, bl.a. snöskotrar, får som huvudregel endast köras av den som har ett förarbevis för terrängskoter, medan mopeder klass I får köras av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I (2 kap. 3 och 4 §§ körkortslagen [1998:488]).

Närmare bestämmelser om de båda typerna av förarbevis finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (nedan LFB). Lagen kompletteras av förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (nedan FFB). Lagen och förordningen trädde i kraft den 1 januari 2000.

Förarbevis för moped klass 1 skall enligt 1 § LFB utfärdas för den som har fyllt 15 år och som har genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid ett kunskapsprov. Enligt 2 § LFB gäller samma krav för att ett förarbevis för terrängskoter skall

utfärdas, med den skillnaden att ett sådant bevis endast får utfärdas för den som har fyllt 16 år.

Den utbildning som avses i de båda bestämmelserna bedrivs av organisationer och andra enskilda efter särskilt tillstånd från Vägverket (3 § LFB). Även kunskapsprovet anordnas av enskilda efter särskilt tillstånd från Vägverket (5 § LFB och 10 § FFB). Utbildningen innehåller såväl teoretiska som praktiska moment enligt Vägverkets närmare föreskrifter (7 § FFB). Av 13 § FFB följer att den som har anordnat utbildning inte får anordna kunskapsprov för dem som har genomgått utbildningen.

Till skillnad från vad som är fallet med körkort och traktorkort föregås inte utfärdandet av ett förarbevis av någon lämplighetsprovning, t.ex. från fastställda medicinska kriterier eller med beaktande av tidigare begångna trafikbrott. Ett förarbevis kan inte heller återkallas, t.ex. om innehavaren av ett bevis visat sig vara olämplig att inneha det genom att begå trafikbrott eller på grund av medicinska skäl.

### Behovet av en utredning

Det förhållandet att ett förarbevis inte kan återkallas innebär att den som har både ett körkort och ett förarbevis och som gör sig skyldig till t.ex. grovt rattfylleri kan få körkortet återkallat men får behålla förarbeviset. Personen i fråga kan alltså fortsätta att köra moped klass I eller terrängskoter, men är förhindrad att köra bil. Detta kan upplevas som otillfredsställande från trafiksäkerhets-synpunkt.

Riksdagen har i ett tillkännagivande (bet. 2002/03:TU4, rskr. 2002/03:161) som sin mening anfört att det bör prövas om införandet av en möjlighet att återkalla förarbevis kan vara en lämplig åtgärd i en strategi för att stimulera en ansvarsfull fordonsanvändning och därmed skapa trafiksäkerhetsvinster.

En övergångsbestämmelse till körkortslagen ger, med undantag från huvudregeln, den som har ett körkort eller ett traktorkort som har utfärdats före den 1 januari 2000 fortsatt rätt att köra terrängskoter. Enligt samma bestämmelse gäller detta även när ett sådant körkort förnyas eller ett nytt körkort utfärdas på grund av ändrad behörighet. Om ett körkort återkallas får däremot körkortshavaren inte köra terrängskoter med stöd av det nya körkort som utfärdas efter spärrtidens utgång. Mot bakgrund av dessa bestämmelser har

riksdagen i det nämnda tillkännagivandet som sin mening anfört att rätten att köra terrängskoter borde återfås när ett nytt körkort utfärdas efter spärrtidens utgång. I det angivna betänkandet anförs som skäl för detta att de krav som ställs för erhållandet av olika körkortsbehörigheter är högre än de krav som ställs för erhållandet av förarbevis för terrängskoter (se s. 52 i betänkandet).

De frågeställningar som väckts av riksdagen bör analyseras. Förutom dessa frågor finns det ytterligare förhållanden beträffande regelverket om förarbevis som bör analyseras. Ett exempel på en sådan fråga är den om vilken nivå det skall vara på utbildningen. Det har framförts synpunkter på att kraven på framför allt utbildningen för terrängskoter bör höjas för att öka trafiksäkerheten. Vidare bör det övervägas om förarbeviset för terrängskoter även fortsättningsvis skall ge rätt att köra både snöskoter och fyrhjuling eller om det i stället bör införas separata förarbevis för dessa olikartade typer av fordon.

Som ett underlag för analysen av de olika frågeställningarna ter det sig naturligt att göra en utvärdering av dagens regelverk. Vid en sådan utvärdering kan ytterligare frågor väckas. Även dessa bör naturligtvis analyseras.

## Uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Som grund för översynen skall utredaren utvärdera hur det nuvarande regelverket har fungerat i praktiken. Utvärderingen skall innehålla en analys av hur systemet med privata utbildare och anordnare av kunskapsprov har fungerat. Utvärderingen skall även innehålla en bedömning av vilka effekter det nuvarande systemet har på trafiksäkerheten.

Vid översynen skall utredaren särskilt överväga om förarbevisen i framtiden på samma sätt som körkort bör kunna återkallas t.ex. när innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott. Utredaren skall vid dessa överväganden beakta att möjligheten att återkalla körkort och förarbevis inte helt kan likställas, även om båda syftar till en förbättrad trafiksäkerhet. Med hänsyn till de olika fordonstypernas beskaffenhet och användningsområde är det t.ex. inte givet att man kan ställa samma lämplighetskrav på en innehavare av ett förarbevis som på en körkortsinnehavare. Dessutom måste man beakta de

särskilda behov som kan föreligga att framföra de olika fordonstyperna med hänsyn till bosättning och arbete. Det är därför viktigt att utredaren gör en noggrann intresseavvägning vid bedömningen av om ett system med återkallelse av förarbevis bör införas.

Om utredaren kommer fram till att förarbevisen bör kunna återkallas skall utredaren dessutom bedöma om förarbevisen även i framtiden bör regleras i särskilda författningar eller om bestämmelserna bör föras över till körkortslagen och körkortsförordningen (1998:980). Härvid bör utredaren jämföra med vad som i dag gäller för traktorkort. I detta sammanhang skall utredaren även överväga om utfärdandet av förarbevis skall föregås av en lämplighetsprövning av den sökande.

Utredaren skall vidare överväga om bestämmelserna bör ändras så att den som har fått ett körkort som utfärdats före den 1 januari 2000 återkallat skall återfå rätten att köra terrängskoter när ett nytt körkort utfärdas efter spärrtidens utgång. Vid dessa överväganden skall utredaren beakta att de kunskaper och färdigheter som krävs för att köra en terrängskoter i terräng skiljer sig avsevärt från vad som krävs för att köra en bil på väg.

Andra frågor som utredaren skall överväga är dels om den nivå som utbildningen i dag håller är lämplig, dels om förarbeviset för terrängskoter även fortsättningsvis skall ge rätt att köra både snöskoter och fyrhjuling eller om det i stället bör införas separata förarbevis för dessa olikartade typer av fordon.

Det står utredaren fritt att även lämna förslag till andra förändringar som utvärderingen ger upphov till.

Det huvudsakliga syftet med de förslag till förändringar i regelverket som utredaren lämnar skall vara att öka trafiksäkerheten. Utredaren skall därför bedöma vilka trafiksäkerhetseffekter förslagen kan förväntas få.

Samtidigt som det är viktigt att de förslag utredaren lämnar bidrar till att öka trafiksäkerheten får de inte innebära att den enskildes kostnader för att få ett förarbevis ökar annat än marginellt. Utredaren skall därför även analysera och redovisa vilka kostnader de lämnade förslagen medför för den som vill ha ett förarbevis.

Utredaren skall lämna förslag till de författningsförändringar som övervägandena ger upphov till.

### Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren skall samråda med företrädare för dem som i dag bedriver utbildning och anordnar kunskapsprov, med företrädare för organisationer som representerar dem som kör mopeder och terrängkotrar samt med berörda myndigheter.

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 30 november 2004.

(Näringsdepartementet)



# Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om  
förarbevis för moped klass I och för  
terrängskoter, Förarbevisutredningen  
(N 2003:08)**

---

**Dir.  
2004:30**

Beslut vid regeringssammanträde den 4 mars 2004.

## Sammanfattning av uppdraget

Den särskilda utredaren skall, utöver nuvarande uppdrag, överväga om de krav som i dag ställs på den som kör moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras.

Utredaren skall lämna förslag till de författningsändringar som övervägandena ger upphov till.

Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skall utredaren redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2005.

## Bakgrund till tilläggsuppdraget

### *De ursprungliga direktiven*

Regeringen beslutade den 11 september 2003 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (dir. 2003:105). Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 30 november 2004.

### *Nuvarande reglering*

I 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras fordons-typen moped, något förenklat, som ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har en motor som, om den bygger på inre förbränning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller om den drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst

4 kilowatt. Enligt definitionen kan en moped ha två, tre eller fyra hjul. Av definitionen följer vidare att en fyrhjulig moped får ha en massa utan last på högst 350 kg.

Mopeder delas definitionsmässigt in i två klasser, moped klass I och moped klass II, se 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner. En moped klass II får vara konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och får inte ha en nettomotoreffekt som överstiger 1 kilowatt. Moped klass I är en moped som inte hör till klass II. Mopeddefinitionen och klassindelningen av mopeder är en följd av att det svenska regelverket har anpassats till EG:s s.k. typgodkännandedirektiv för två- och trehjuliga motorfordon, se numera Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1, Celex 32002L0024).

Den äldre nationella typen av moped som är konstruerad för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen är enligt övergångsbestämmelserna till lagen om vägtrafikdefinitioner att hänföra till moped klass II.

Mopeder klass I får enligt 2 kap. 4 § första stycket körkortslagen (1998:488) köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I. Närmare bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter och i förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Av 2 kap. 4 § körkortslagen följer att moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år. Något krav på körkort eller annan behörighet finns inte för att få köra moped klass II.

Enligt trafikförordningen (1998:1276) gäller olika trafikregler för de båda mopedklasserna. Något generaliserat kan det sägas att förare av mopeder klass I skall följa samma trafikregler som gäller för motorcyklar, medan förare av mopeder klass II skall följa de bestämmelser som gäller för cyklister. Som exempel kan nämnas att mopeder klass II som huvudregel skall föras på en cykelbana om det finns en sådan, medan mopeder klass I i den trafiksituationen skall föras på körbanan, se 3 kap. 6 § första stycket trafikförordningen.

## Utredningsbehovet

### *Mopedolyckor*

Under våren 2003 startade Vägverket ett arbete för en säkrare mopedtrafik. Med tillämpning av arbetssättet OLA, som står för Objektiva fakta/fynd, Lösningar och Avsikter, samlades viktiga aktörer såsom myndigheter, organisationer och branschorgan för att ta fram objektiva fakta om mopedtrafiken och utifrån dessa diskutera lösningar på de problem som konstateras. Vid ett seminarium den 3 mars 2004 presenterade varje aktör sina avsikter – dvs. vilka åtgärder som aktören avser att vidta för att minska antalet allvarliga mopedolyckor – i ett officiellt dokument. Syftet är att dokumentet skall användas vid Vägverkets och Vägtrafikinspektionens uppföljning av åtagandena.

Under MopedOLA har det framkommit att många av de faktorer som bidrar till mopedolyckorna är gemensamma för olyckor med moped klass I och moped klass II. Olyckor med moped klass II är betydligt vanligare än olyckor med moped klass I, vilket är naturligt mot bakgrund av att mopeder klass I endast utgör ca tio procent av de ungefär 300 000 mopeder som finns i landet. Även om andelen mopeder klass I stiger är det troligt att moped klass II kommer att vara den vanligaste typen av moped under lång tid.

Enligt Vägverkets statistik dödades under år 2002 en person till följd av en trafikolycka med moped klass I och elva personer i olyckor med moped klass II. I detta sammanhang kan det konstateras att Vägverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 70 procent av dem som dött i mopedolyckor har saknat skyddshjälm eller använt den fel. Hälften av dem skulle enligt Vägverkets analyser ha överlevt om de hade använt hjälm på ett korrekt sätt.

Enligt en undersökning som NTF gjorde under våren 2003 hade en majoritet av de ungdomar som äger en moped trimmat denna. Problemen med trimning gäller såväl moped klass I som moped klass II.

Faktorer som kan bidra till eller försvåra mopedolyckorna, såsom underlåtenhet att använda skyddshjälm eller felaktig hjälm-användning, trimning, rattfylleri och dåliga trafikfärdigheter, förekommer vid all mopedkörning oavsett vilken typ av moped som används. Ungefär 90 procent av landets mopeder tillhör klass II och flertalet av dem som dör eller skadas svårt i mopedolyckor har

kört moped klass II. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det därför angeläget att även utreda kraven för att få köra moped klass II.

#### *Barnsäkerhetsdelegationens förslag*

Barnsäkerhetsdelegationen föreslår i sitt slutbetänkande *Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling* (SOU 2003:127) att regeringen ger Utredningen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter i uppdrag att utreda möjligheterna för en obligatorisk utbildning och krav på förarbevis även för moped klass II. Delegationen anför att en utbildning liknande den som gäller för moped klass I skulle ge ungdomar en bättre förberedelse som motortrafikanter i det komplexa system som trafiken utgör (se SOU 2003:127 s. 297).

#### *EG-kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv*

EG-kommissionen har nyligen presenterat ett förslag till nytt körkortsdirektiv (KOM(2003) 621 slutlig). Bakgrunden till förslaget är bl.a. en oro över olycksutvecklingen för mopeder inom EU. Förslaget innebär bl.a. att en ny körkortskategori, AM, införs för två- och trehjuliga mopeder. Mopeder som är konstruerade för en hastighet av högst 6 kilometer i timmen liksom mopeder som är utrustade med pedaler undantas dock från kravet på körkort. För att körkortsaspiranten skall få körkortsbehörighet AM föreslås att han eller hon dels skall godkännas vid ett teoriprov, dels skall ha uppnått 16 års ålder. Enligt förslaget kan emellertid medlemsstaterna införa strängare krav, såsom krav på godkännande vid körprov eller att körkortsaspiranten skall uppfylla vissa medicinska krav. Vidare kan medlemsstaterna enligt förslaget bestämma att åldersgränsen för utfärdande av körkort med behörigheten AM skall vara lägre än 16 år, dock lägst 14 år. Ett sådant körkort gäller emellertid enligt förslaget endast i körkortshavarens hemland till dess han eller hon har fyllt 16 år.

Det kan konstateras att kommissionens förslag är relativt långtgående. Av intresse i sammanhanget är dock att samtliga mopeder oavsett klass behandlas på samma sätt och att detta alltså innebär att kommissionen föreslår att det skall införas ett krav på körkort för att få köra moped klass II. Vägverket har i ett remiss-

yttrande över direktivförslaget föreslagit att regeringen ger Utredningen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter i uppdrag att analysera för- och nackdelar med förslaget i direktivet att körkort skall krävas för att köra alla typer av mopeder. Enligt Vägverket bör analysen bl.a. belysa om det finns grund för att ställa olika behörighetskrav för moped klass I och moped klass II.

### Uppdraget

Utöver nuvarande uppdrag skall den särskilda utredaren överväga om de krav som i dag ställs på den som kör moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras. Utredaren skall i detta sammanhang beakta att de mopeder klass II som har en högsta konstruktiv hastighet om 30 kilometer i timmen visserligen kommer att finnas kvar under en överskådlig tid, men att mopeder klass II med en högsta konstruktiv hastighet av 25 kilometer i timmen med tiden kommer att bli allt vanligare.

Vidare skall utredaren även i denna del av uppdraget beakta den funktion som mopeder klass II kan ha med hänsyn till bosättning och arbete. Utredaren skall särskilt beakta att mopeder klass II ökar framför allt ungdomars rörelsefrihet och självständighet. Detta gäller främst dem som är bosatta på orter med begränsad kollektivtrafik.

Utredaren skall följa och vid sina överväganden beakta det fortsatta arbetet inom EG:s institutioner med kommissionens förslag till nytt körkortsdirektiv.

Utredaren skall lämna förslag till de författningsändringar som övervägandena ger upphov till.

### Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren skall i denna del av uppdraget inhämta synpunkter från företrädare för organisationer som representerar dem som kör moped klass II och från berörda myndigheter. För att inhämta synpunkter från de ungdomsgrupper som berörs skall utredaren samråda med Barnombudsmannen och Ungdomsstyrelsen.

Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skall utredaren redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2005.

(Näringsdepartementet)

# Vägverkets avdelningar för förarprovskontor



# Vägverkets förarprovskontor och mottagningsorter

Varje förarprovskontor har ett antal mottagningsorter knutna till sig. Både körprov och kunskapsprov avläggas på förarprovskontoren och på de flesta mottagningsorterna. På de mottagningsorter som är markerade med \* genomförs för närvarande (maj 2005) bara körprov.

Förarprovskontor	Mottagningsorter
Borås	Alingsås * Borås Kinna * Ulricehamn *
Eskilstuna	Flen * Katrineholm * Eskilstuna Nyköping Strängnäs *
Falun	Avesta * Borlänge Falun Hedemora * Ludvika * Mora * Malung *
Farsta, Södertälje	Farsta Nynäshamn * Södertälje Tullinge *

Gävle	Bollnäs Gävle Sandviken * Söderhamn *
Göteborg	Göteborg Kungälv * Kungälv * Varberg
Halmstad	Falkenberg Halmstad
Helsingborg	Helsingborg Höganäs * Landskrona * Ängelholm
Jönköping	Eksjö Gislaved Jönköping Nässjö * Sävsjö * Tranås Vetlanda * Värnamo
Kalmar	Kalmar Nybro Oskarshamn Västervik
Karlskrona	Karlshamn Karlskrona Olofström Ronneby * Sölvesborg



Karlstad	Arvika Filipstad Hagfors Karlstad Kristinehamn Sunne Säffle
Kristianstad	Hässleholm * Kristianstad Simrishamn *
Linköping	Finspång * Kisa * Linköping Mjölby * Motala Norrköping Vimmerby
Luleå	Boden Gällivare Haparanda Jokkmokk Kalix Kiruna Luleå Pajala Piteå Älvsbyn Övertorneå
Malmö	Eslöv * Lund Malmö Trelleborg * Ystad

Skellefteå	Arjeplog * Arvidsjaur Burträsk * Skellefteå
Skövde	Falköping Lidköping Mariestad Skövde
Solna, Sollentuna	Barkarby Norrtälje * Sollentuna Solna
Sundsvall	Hudiksvall Härnösand Kramfors Ljusdal Sundsvall Ånge *
Uddevalla	Lysekil * Strömstad * Trollhättan * Uddevalla Vänersborg Åmål *
Umeå	Lycksele Nordmaling * Robertfors * Storuman Umeå Vilhelmina Vindeln *
Uppsala	Uppsala Enköping * Östhammar *

Visby	Visby
Västerås	Fagersta * Köping Sala * Västerås
Växjö	Ljungby Växjö Älmhult
Östersund	Bräcke * Hammarstrand * Järpen * Sveg Strömsund * Östersund
Örebro	Hallsberg * Karlskoga Lindesberg * Örebro
Örnsköldsvik	Sollefteå Örnsköldsvik