

# Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling

*Betänkande av Förarbevisutredningen*

*Stockholm 2005*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2005:45

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Elanders Gotab AB  
Stockholm 2005

ISBN 91-38-22362-7  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Ulrica Messing

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.

Till särskild utredare förordnades den 15 september 2003 f.d. kammarrättslagmannen Valter Nilsson.

Som experter förordnades den 31 oktober 2003 numera departementsrådet Fredrik Ahlén, Näringsdepartementet, länsassessorn Britt Dahlin, Länsstyrelsen i Norrbottens län, poliskommissarien Bengt Karlsson, Polismyndigheten i Västra Götaland, ställföreträdande sektionschefen Hans Mattsson, Vägverket, departementssekreteraren Catrin Tidström, Näringsdepartementet och juristen Ingar Werkström, Vägverket. Den 3 november 2004 entledigades Catrin Tidström som expert. Samma dag förordnades departementssekreteraren Charlotte Ottosson, Näringsdepartementet att vara expert i utredningen.

Till sekreterare förordnades den 22 september 2003 kammarrättsassessorn Eva Römbö.

Enligt de för utredningsarbetet meddelade ursprungliga direktiven (dir. 2003:105) skulle uppdraget redovisas senast den 30 november 2004. Genom tilläggsdirektiv den 4 mars 2004 (dir. 2004:30) utvidgades uppdraget till att utredaren även skulle överväga om de krav som i dag ställs på den som kör moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras. Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skulle utredaren redovisa sitt uppdrag senast den 1 juni 2005.

Utredningen har antagit namnet Förarbevisutredningen.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling*, SOU 2005:45.

Uppdraget är härmed slutfört.

Göteborg i maj 2005

Valter Nilsson

/Eva Römbo

# Innehåll

<b>Förkortningar</b> .....	<b>17</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>21</b>
<b>Summary</b> .....	<b>35</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>51</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>103</b>
1.1 Utredningens uppdrag.....	103
1.2 Utredningens arbete .....	104
1.3 Framställningar till utredningen .....	106
<b>Fakta och utvärderingar</b>	
<b>2 Allmänna utgångspunkter</b> .....	<b>109</b>
2.1 Trafiksäkerhet .....	109
2.2 Tillkomsten av nuvarande regelverk i korthet.....	111
2.3 Vem får köra? – sammanfattning.....	112
<b>3 Närmare om bakgrund och gällande rätt</b> .....	<b>115</b>
3.1 Inledning.....	115
3.2 Klassificering av fordon.....	115
3.3 Registrering av fordon .....	116

3.4	Mopeder.....	117
3.4.1	Definitioner.....	117
3.4.2	Statistik om mopeder.....	118
3.5	Behörighetskrav.....	119
3.5.1	Undantag från behörighetskraven .....	119
3.5.2	EG:s nya direktiv om körkort .....	120
3.6	EG-direktivet om typgodkännande av mopeder .....	120
3.7	Nya mopeder klass II.....	121
3.8	Mopeder med tre eller fyra hjul.....	122
3.9	Olika mopeder klass I .....	122
3.10	Historik om mopeder .....	123
3.11	Administrativa regler, trafikregler m.m. för mopeder .....	129
3.11.1	Registrering av mopeder klass I .....	129
3.11.2	Nya regler om registrering av mopeder klass II.....	130
3.11.3	Försäkringsplikt m.m. för mopeder klass I.....	130
3.11.4	Trafikregler för mopeder .....	131
3.11.5	Andra särbestämmelser för mopeder.....	133
3.12	Terrängskotrar.....	134
3.12.1	Definition .....	134
3.12.2	Statistik m.m. ....	135
3.12.3	Snöskoterns historik och användning.....	135
3.12.4	Snöskoterorganisationerna.....	136
3.12.5	Terränghjulingen och dess användning .....	137
3.13	Behörighetsregler och undantag för terrängskoter .....	138
3.13.1	Bakgrunden till dagens regler om behörighet att köra terrängskoter.....	139
3.14	Tidigare utredningar om skotertrafiken .....	141
3.15	Miljöbetingade regler för körning med terrängskoter .....	141
3.16	Övriga regler för terrängskotrar.....	146
3.17	Identifiering av mopeder och terrängskotrar .....	148
3.17.1	Skillnaden mellan en personbil och en mopedbil.....	149
3.17.2	Skillnaden mellan en fyrhjulig moped och en terrängskoter .....	150

3.17.3 Skillnaden mellan en moped klass I och en moped klass II .....	151
<b>4 Internationell utblick .....</b>	<b>153</b>
4.1 Inledning.....	153
4.2 Mopeder inom EU .....	153
4.2.1 Varför en särskild körkortskategori för mopeder?...	154
4.2.2 Vad innebär kravet konkret?.....	155
4.2.3 Hur påverkas utredningens arbete av det nya körkortsdirektivet?.....	157
4.2.4 Dagens regleringar i Europa – en översikt .....	157
4.2.5 Närmare om regleringen i Norden.....	159
4.3 Regler för snöskotrar i andra länder .....	162
4.4 Terränghjulingen i USA och Kanada.....	165
<b>5 Sammanställning av fakta och synpunkter om mopeder och terrängskotrar i Sverige.....</b>	<b>167</b>
5.1 Inledning.....	167
5.1.1 MopedOLA.....	167
5.2 Hittills vidtagna åtgärder av myndigheter .....	172
5.3 Vägverkets utvärdering av förarutbildningen för moped och för snöskoter .....	173
5.3.1 Sammanfattning av undersökningen avseende mopeder.....	173
5.3.2 Sammanfattning av undersökningen avseende snöskotrar .....	176
5.4 Vägverkets intensifierade tillsynsverksamhet 2003-2004....	178
5.5 Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige.....	179
5.6 Utredningens hearing den 12 maj 2004.....	180
5.7 Utredningens studieresa till Östersund och Sollefteå.....	184
5.8 Studiebesök hos Ö-B:s Terrängtjänst i Västerhaninge i juni 2004 .....	186

5.9	Samråd med ungdomar i mopedfrågor.....	187
5.10	Slutsatser.....	188
<b>6</b>	<b>Utvärdering av nuvarande regelverk för förarbevis.....</b>	<b>189</b>
6.1	Utgångspunkter.....	189
6.2	Förarbeviset.....	189
6.3	Utbildningen enligt LFB och FFB.....	190
6.3.1	Vägverkets föreskrifter om utbildning.....	191
6.3.2	S.k. paraplytillstånd.....	192
6.4	Kunskapsprov och tillsyn enligt lag och förordning.....	193
6.4.1	Vägverkets föreskrifter om kunskapsprov.....	194
6.4.2	Tillsyn enligt Vägverkets föreskrifter.....	195
6.5	Hur går handläggningen till i praktiken?.....	195
6.5.1	Kammarrättens i Sundsvall dom den 12 januari 2004.....	197
6.6	Probleminventering – slutsatser.....	200

### Överväganden och förslag

<b>7</b>	<b>Grundläggande behörighetskrav för körning med moped och terrängskoter.....</b>	<b>205</b>
7.1	Utgångspunkt.....	205
7.2	Behörighetskrav för mopeder.....	205
7.2.1	Moped klass I.....	205
7.2.2	Moped klass II.....	206
7.3	Terrängskotern: uppdelning i två underkategorier med olika utbildningar?.....	209
7.3.1	Närmare om terränghjulingens användning.....	209
7.3.2	Uppdelning: för- och nackdelar.....	211
7.4	Framställningar till utredningen angående terrängskotrar.....	212
7.5	Våra ställningstaganden i fråga om terrängskotern.....	213



<b>8</b>	<b>Ålderskrav .....</b>	<b>217</b>
8.1	Några utgångspunkter .....	217
8.2	Ålderskrav för mopedförare.....	218
8.2.1	Skäl för utredningens förslag .....	218
8.2.2	Tillbakablick på ålderskravet före EU-mopedens införande .....	219
8.2.3	EU-mopedens införande.....	221
8.2.4	Olycksstatistik i Sverige m.m. ....	222
8.2.5	Mopedtypernas farlighet .....	225
8.2.6	Olycksrisker vid mopedkörning.....	226
8.2.7	Principen om det differentierade körkortssystemet .....	226
8.2.8	Omständigheter av betydelse för olika ålderskrav för moped klass I respektive moped klass II .....	227
8.2.9	Ålderskrav i andra europeiska länder .....	229
8.2.10	Flyttas olyckstoppen framåt vid höjd behörighetsålder? .....	229
8.2.11	Ålderskrav enligt EG:s nya körkortsdirektiv.....	231
8.2.12	Våra överväganden angående differentierade ålderskrav för moped klass I och moped klass II ....	232
8.2.13	Skall skjutsning kräva en viss ålder hos mopedföraren? .....	233
8.3	Ålderskrav för snöskoterförare.....	234
8.3.1	Kort historik om ålderskravet.....	234
8.3.2	Överväganden .....	235
8.3.3	Slutsatser angående behörighetsålder för snöskoter .....	237
8.4	Ålderskrav för terränghjulingförare.....	238
8.5	Undantag från ålderskraven .....	239
<b>9</b>	<b>Lämplighetskrav – körkortstillstånd .....</b>	<b>241</b>
9.1	Utgångspunkter – utredningsdirektiven .....	241
9.1.1	Allmänt.....	241
9.1.2	Körkortsmyndigheterna och regelverket i korthet ..	241
9.2	Krav på körkortstillstånd.....	243
9.3	Vad krävs för att få ett körkortstillstånd? .....	244

9.3.1	Allmänt.....	244
9.3.2	Länsstyrelsens prövning av personliga förhållanden .....	246
9.3.3	Länsstyrelsens prövning av medicinska förhållanden .....	247
9.3.4	Handläggningen av en ansökan om körkortstillstånd .....	248
9.4	Traktorkort.....	248
9.5	Varför kräva körkortstillstånd för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar?.....	249
9.5.1	Allmänt.....	249
9.5.2	Orsakerna till olyckor med de olika fordonen.....	250
9.5.3	Hur kan krav på körkortstillstånd påverka trafiksäkerheten?.....	251
9.5.4	Synpunkter på körkortstillstånd från olika aktörer .....	251
9.5.5	Finns det alternativ till körkortstillstånd? – utredningens ställningstagande.....	252
9.6	Körkortstillstånd för grupp av förarbehörigheter .....	255
9.7	Förlängd giltighetstid för körkortstillståndet.....	256
9.8	Antal körkortstillståndsärenden.....	256
9.9	Ansökningsavgifter.....	257
<b>10</b>	<b>Återkallelse och varning .....</b>	<b>259</b>
10.1	Utgångspunkter .....	259
10.1.1	Allmänt .....	259
10.1.2	Kort om bakgrunden till att förarbevisen inte kan återkallas.....	259
10.2	Ingripanden mot förarbehörigheterna.....	261
10.3	Finns det alternativa lösningar? – utredningens slutsatser...262	
10.4	Allmänt om körkortsingripanden.....	264
10.5	Närmare om körkortsingripanden.....	264
10.5.1	Inledning.....	264
10.5.2	Återkallelsegrunderna.....	265

10.6	Spärrtid .....	272
10.7	Villkorlig återkallelse – alkoholås .....	273
10.8	Nytt körkort efter återkallelse .....	273
10.9	Varning .....	275
10.10	Andra beslut avseende körkort m.m. ....	276
10.11	Underlåtande av körkortsingripande .....	277
10.12	Handläggning av körkortsärenden .....	277
10.13	Konsekvenser av utredningens förslag om återkallelse m.m. ....	278
10.13.1	Allmänt .....	278
10.13.2	Utveckling av praxis .....	278
10.13.3	Hur påverkas den enskilde? .....	278
10.13.4	Skall utbildningen behöva göras om efter en återkallelse ? .....	280
10.14	Skall redan utfärdade förarbevis omfattas av nya regler om återkallelse? .....	281
10.14.1	Retroaktivitetsförbudet m.m. ....	282
10.14.2	Europakonventionen .....	283
<b>11</b>	<b>Utbildning, förarprov och tillsyn .....</b>	<b>285</b>
11.1	Allmän utgångspunkt .....	285
11.2	Den huvudsakliga inriktningen av förslagen .....	285
11.3	Jämförelser med de gällande reglerna för trafikskolorna .....	287
11.3.1	Lagen (1998:493) om trafikskolor .....	288
11.3.2	Förordningen (1998:978) om trafikskolor .....	289
11.3.3	Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:40) om trafikskolor .....	290
11.4	Tillstånd att anordna utbildning till förare av mopeder, terränghjulingar och snöskotrar – förslag till nya regler .....	293
11.4.1	En tvåstegsprövning .....	295
11.4.2	Direktåtkomst till registeruppgifter .....	296

11.5	Återkallelse av tillstånd att bedriva utbildning.....	297
11.6	Funktionen utbildningsansvarig.....	298
11.6.1	Allmänt om den utbildningsansvarige.....	298
11.6.2	Godkännande av utbildningsansvarig och återkallelse av godkännandet m.m.....	299
11.6.3	Utbildningsområden.....	301
11.6.4	Ytterligare om den utbildningsansvariges uppgifter.....	302
11.7	Utbildare.....	303
11.8	Tillsyn.....	304
11.9	Ansvar för olaglig utbildningsverksamhet.....	305
11.10	Överklagande.....	306
11.11	Verkställighet av beslut.....	306
11.12	Konsekvenser för Vägverket av förslagen om utbildningsansvarig, utbildningsområden, utbildare m.m....	307
11.13	Konsekvenser för anordnarna av utbildning.....	308
11.14	Förarutbildningens karaktär och innehåll.....	308
11.14.1	Målbeskrivningar m.m.....	308
11.14.2	Övningskörning i trafik.....	311
11.15	Förarprov.....	313
11.15.1	Allmänt om anordnandet av förarprov och reformbehovet.....	313
11.15.2	Ett enhetligt system önskvärt.....	315
11.15.3	Vägverkets provkonstruktion.....	315
11.15.4	Myndighetsutövning i provförfarandet.....	316
11.15.5	Servicenivån för eleven om Vägverket anordnar förarprovet.....	317
11.16	Vem skall förrätta kunskapsprovet?.....	319
11.16.1	Förrättare i dagens körkortssystem.....	319
11.16.2	Vägverkets föreskrifter (1998:51) om förarprov, gemensamma bestämmelser.....	321
11.16.3	Överväganden och ställningstaganden angående förrättande av prov.....	322

11.17	Konsekvenser för nuvarande anordnare av kunskapsprov .....	323
11.18	Konsekvenser för Vägverket .....	323
11.19	Alternativ till att Vägverket anordnar förarproven.....	324
11.20	Målsättning för provverksamheten – slutsatser .....	325
<b>12</b>	<b>Bestämmelser om behörigheterna och behörighetshandlingarna .....</b>	<b>327</b>
12.1	Allmänt .....	327
12.2	Körkort enligt EG:s gemenskapsmodell m.m. ....	327
12.3	AM-behörighetens utformning och giltighet.....	328
12.4	Förarbevisens utformning .....	329
12.5	Vissa bestämmelser enligt KKL som skall gälla för förarbevisen .....	332
12.6	Uppgradering till annan behörighet .....	334
12.7	Kombinationsbevis .....	335
12.8	Prövotid.....	336
12.9	Skall behörigheten att köra terrängskoter med stöd av körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 återfås efter en körkortsåterkallelse? .....	337
<b>13</b>	<b>Vissa författningsfrågor m.m. ....</b>	<b>339</b>
13.1	Inledning.....	339
13.2	Ansvarsfrågor enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL.....	339
13.2.1	Nuvarande bestämmelser för mopeder och terrängskotrar .....	339
13.2.2	Olovlig körning med moped, snöskoter och terränghjuling regleras i TBL.....	340
13.3	Lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) .....	342
13.3.1	Allmänt om lagen .....	342

13.3.2	Ändamålen med registret .....	343
13.3.3	Iakttaga problem.....	343
13.3.4	Utredningens ställningstagande avseende registrering i vägtrafikregistret .....	344
13.4	Lagen (1998:493) om trafikskolor .....	344
13.5	Utländsk utbildning och erfarenhet som grund för godkännande som utbildningsansvarig och utbildare .....	345
13.6	Behov av en allmän översyn av körkortslagstiftningen.....	346
<b>14</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>347</b>
14.1	Allmänt.....	347
14.2	Statsfinansiella konsekvenser av förslagen .....	348
14.3	Trafiksäkerheten.....	351
14.4	Konsekvenser för det brottsförebyggande arbetet m.m. ....	352
14.5	Hur påverkas de som anordnar utbildning för moped, snöskoter och terränghjuling av förslagen? .....	352
14.6	Konsekvenser för den enskilde .....	353
14.7	Samhällsekonomiska konsekvenser .....	354
14.8	Fri rörlighet för tjänster.....	354
14.9	Sammanfattning.....	354
<b>15</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>355</b>
15.1	Ikraftträdandebestämmelser .....	355
15.2	Behörigheter förvärvade före den 1 januari 2008.....	356
15.3	De nya reglerna skall påverka de gamla förarbevisen .....	357
15.4	Utbyte av gamla förarbevis till nya behörighetshandlingar .....	359
15.5	Utbyte av andra utbildningsbevis till nya behörighetshandlingar .....	360

<b>16</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>363</b>
16.1	Förslaget till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.....	365
16.2	Förslaget till förordning om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.....	370
16.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL .....	373
16.4	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	373
16.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.....	385
16.6	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister .....	385
16.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner .....	386
16.8	Förslaget till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980) .....	386
16.9	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister .....	392
16.10	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister .....	393
16.11	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner .....	393
	<b>Bilagor.....</b>	<b>395</b>
	Bilaga 1 Kommittédirektiv.....	395
	Bilaga 2 Tilläggsdirektiv .....	401
	Bilaga 3 Karta; Vägverkets avdelningar för förarprovskontor.....	407
	Bilaga 4 Vägverkets förarprovskontor och mottagningsorter.....	409

# Förkortningar

ACSA	The American Council of Snowmobile Association
ALF	ATV-Leverantörernas Förening
ATV	All Terrain Vehicle
bet.	betänkande
CCSO	The Canadian Council of Snowmobile Organizations
CE	Conformité Européenne
CIECA	Commission Internationale des examens de Conduite Automobile
CoC	Certificate of Conformity
CSR	Cykel- och Sporthandlarnas Riksförbund
dir.	kommittédirektiv
Ds	departementsserien
ECE	Economic Commission for Europe (FN:s ekonomiska kommission för Europa)
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen (före 1993-11-01)
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskaperna
EGT	Europeiska gemenskapernas officiella tidning (t.o.m. 2003-01-31 därefter EUT)
EU	Europeiska unionen
FDEF	förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner
FF	fordonsförordningen (2002:925)
FFB	förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängkoter
FL	fordonslagen (2002:574)



FVTR	förordningen (2001:650) om vägtrafikregister
KKF	körkortsförordningen (1998:980)
KKL	körkortslagen (1998:488)
LDEF	lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
LFB	lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter
LGF	långsamtgående fordon
LOB	lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m.
LOU	lagen (1992:1528) om offentlig upphandling
LVTR	lagen (2001:558) om vägtrafikregister
McRF	Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund
MHRF	Motorhistoriska Riksförbundet
MopedOLA	OLA= Objektiva fakta/fynd, Lösningar och Avsikter, ett arbetssätt inom Vägverket
NFS	Naturvårdsverkets författningssamling
not.	notis
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning 1
NTF	Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande
prop.	regeringens proposition
ref.	referat
rskr.	riksdagsskrivelse
RPS	Rikspolisstyrelsen
RÅ	Regeringsrättens årsbok
SFS	svensk författningssamling
SIKA	Statens institut för kommunikationsanalys
SMC	Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation
SMR	Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund
SNOFED	Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation
SNÖFO	Snöfordonsleverantörernas förening
SOU	statens offentliga utredningar
STHR	Sveriges Terränghjulingutbildares Riksförbund
STR	Sveriges Trafikskolors Riksförbund
SVEMO	Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet

SWOV	Institute for Road Safety Research (i Nederländerna)
TBL	lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen)
TKF	terrängkörningsförordningen (1978:594)
TKL	terrängkörningslagen (1975:1313)
TrF	trafikförordningen (1998:1276)
TskF	förordningen (1998:978) om trafikskolor
TskL	lagen (1998:493) om trafikskolor
TSL	trafikskadelagen (1975:1410)
TSVFS	Trafiksäkerhetsverkets författningssamling
TU	Trafikutskottet
VAF	förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet
VVFS	Vägverkets författningssamling

# Sammanfattning

## Uppdraget

Utredningsuppdraget går enligt de givna direktiven ut på att se över regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter samt att överväga om de krav som i dag ställs på den som kör en moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras. I uppdraget ingår att utvärdera hur det nuvarande regelverket har tillämpats i praktiken och att göra en analys av hur systemet med privata utbildare och anordnare av kunskapsprov har fungerat. Det nuvarande systemets effekter på trafiksäkerheten skall också bedömas. Följande frågor skall särskilt övervägas. Skall utfärdandet av ett förarbevis föregås av en lämplighetsprövning av den sökande? Skall ett förarbevis kunna återkallas på samma sätt som ett körkort? Är utbildningens nivå lämplig? Skall det införas separata förarbevis för snöskoter och terränghjuling eller skall ett förarbevis för terrängskoter ge fortsatt rätt att köra båda slagen av fordon? Skall den som kör terrängskoter med stöd av ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 få tillbaka rätten att köra terrängskoter efter det att körkortet eller traktorkortet har återfåtts vid en återkallelse?

Synpunkter från företrädare för berörda organisationer och myndigheter skall inhämtas. För att få synpunkter från berörda ungdomsgrupper skall samråd ske med Barnombudsmannen och Ungdomsstyrelsen. Det pågående arbetet med att ta fram ett nytt körkortsdirektiv inom EU skall också beaktas i utredningsarbetet.

Huvudsyftet med uppdraget är att ge förslag till sådana författningsförändringar som leder till att en ökad trafiksäkerhet uppnås för förarna av de aktuella fordonen.

## Arbetsmetoder

Vi har på olika sätt, bl.a. genom kontakter med närmast berörda myndigheter och med företrädare för organisationer och andra som i dag bedriver utbildning och anordnar förarprov för de aktuella fordonsbehörigheterna, tagit reda på hur dagens regelverk har fungerat i praktiken. Vi har samlat in material för att få ett underlag för att kunna bedöma de frågor som vi enligt direktiven särskilt skall överväga, bl.a. genom studiebesök och genom att anordna en hearing. På inrådan av Barnombudsmannen och Ungdomsstyrelsen har vi själva tagit kontakt med några ungdomsgrupper för att få in synpunkter på frågor som är förknippade med mopedanvändning.

Vägverket har bl.a. genomfört en utvärdering avseende det nuvarande regelverket för förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, vilken har legat till grund för våra förslag avseende utbildning och anordnande av förarprov. Vägverkets redovisning i anslutning till projektet MopedOLA har också utgjort en viktig informationskälla. Vi har vidare tagit del av aktuell statistik och viss forskning som rör frågor av intresse för vårt arbete samt följt arbetet med det nya körkortsdirektivet inom EU.

## Vad visar utvärderingen av dagens regelverk?

Sammanfattningsvis visar utvärderingen följande. Regelverket kring utbildningsverksamheten för fordonsförarna bör få fastare struktur och själva utbildningens kvalitet och nivå bör höjas. Ett krav på ett decentraliserat utbildningsansvar bör införas. Anordnandet av förarprov bör utformas på ett sätt som garanterar ett likvärdigt och enhetligt prov under likvärdiga provförhållanden för alla. De specifika problem som är förknippade med de olika fordonen bör få större utrymme i utbildningarna. Separata utbildningar med separata utbildningsbevis bör finnas för de fyra olika fordonslagen, (moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling). Övriga behörighetskrav, såsom ålderskrav och lämplighetskrav, är viktiga för trafiksäkerheten och bör därför övervägas för varje fordonslag. Likheter med körkortssystemet beträffande bl.a. lämplighetskrav och möjligheter till ingripande mot förarbehörigheterna är önskvärda. En del följdfrågor, såsom frågor kring rutiner för myndigheternas handläggning av olika slag, bör också omfattas av författningsändringar.

## Principerna bakom författningsförslagen

Vi har i författningsarbetet strävat efter att arbeta in så mycket som möjligt av våra författningsförslag i körkortslagen (1998:488) och i körkortsförordningen (1998:980). Till följd av att vi anser att en omfattande revidering behövs av reglerna kring utbildning och med beaktande av hur vi anser att provförfarandet skall regleras, föreslår vi att en ny lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och en ny förordning i samma ämne ersätter lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter samt förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Syftet med den nya lagen är att skapa förutsättningar för en god utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Utöver ändringar i körkortslagen och i körkortsförordningen föreslår vi vissa ändringar i några andra lagar och förordningar.

## Våra förslag i sak

Nedan följer en sammanfattning av de ändringar som vi föreslår.

### *AM-behörighet skall krävas för att få köra moped klass I*

För att få köra en moped klass I skall det krävas ett körkort med förarbehörigheten AM. Förslaget grundar sig på arbetet med det nya körkortsdirektivet, i vilket en ny körkortskategori, AM, föreslås bli obligatorisk för mopeder motsvarande den svenska mopeden klass I. En förutsättning för att införa ett körkort med AM-behörighet är att det nya körkortsdirektivet har trätt i kraft. Mot bakgrund av att arbetet med det nya direktivet har gått förhållandevis snabbt räknar vi med att det kommer att träda i kraft relativt snart. AM-behörighet skall enligt direktivets förslag också krävas av den som vill köra en s.k. mopedbil, dvs. en lätt fyrhjulig. Direktivets ålderskrav för AM-kategorin är 16 år med möjlighet till nationella avvikelser för medlemsstaterna i intervallet 14–18 år.

Med stöd av bl.a. direktivets riktvärde 16 år, vilket grundas på trafiksäkerhetsaspekter, och med stöd av svensk olycksstatistik som visar att 15-åringar är en särskilt utsatt åldersgrupp vid mopedolyckor, föreslår vi att behörighetsåldern för att få köra en moped klass I höjs från 15 till 16 år. Ett körkort med annan

behörighet än AM, men inte ett traktorkort, skall också ge rätt att köra en moped klass I. Den som, när nya regler träder i kraft, har rätt att köra en moped klass I med stöd av ett traktorkort skall dock få fortsätta att göra det. De gamla förarbevisen för moped klass I skall gälla tills vidare men efter viss tid bytas ut mot körkort med AM-behörighet.

En möjlighet till undantag från ålderskravet för att få köra en moped klass I införs, liksom för behörigheten A1. Motiveringen härtill är att det är bättre med ett sådant undantag med bibehållet krav på genomgången föreskriven utbildning och genomfört godkänt prov än att ge undantag från behörighetskravet, vilket gäller i dag för moped klass I. Undantaget från behörighetsåldern gäller i dag enbart för att få köra en moped klass II.

#### *Förarbevis skall krävas för att få köra moped klass II*

För att få köra en moped klass II skall det krävas ett förarbevis för moped klass II. Utgångspunkten för vårt förslag är därvid att de svenska s.k. 30-mopederna inte kommer att omfattas av kravet på AM-behörighet utan behandlas som mopeder klass II. Ålderskravet för att få köra en moped klass II skall vara samma som i dag, dvs. 15 år. En moped, oavsett klass, är, sett i relation till antal körda kilometer, det farligaste transportmedlet i Sverige i dag. Så är fallet även i många andra europeiska länder. Många länder inom EU och EES har redan krav på t.ex. utbildning eller prov för att få köra en moped som motsvarar den svenska mopeden klass II. Som exempel kan nämnas Danmark, Nederländerna och Tyskland. Med hänsyn till de trafiksituationer i vilka olyckorna inträffar – oftast vänstersväng utan iakttagande av gällande trafikregler eller brister i uppmärksamheten – bedöms utbildning och prov kunna innebära en höjd säkerhet för förare av mopeder klass II. Dessutom är många aktörer, både utbildare och organisationer, av den åsikten att alla mopedister skall genomgå en obligatorisk utbildning och genomföra ett godkänt prov för att få köra moped. Det finns även ett stöd för detta hos många av de tillfrågade ungdomarna.

Ett körkort eller ett traktorkort skall också ge behörighet att köra en moped klass II. Den som när de nya reglerna träder i kraft har rätt att köra en moped klass II skall ha fortsatt rätt att köra en sådan moped utan förarbevis. Kravet på förarbevis för moped

klass II skall alltså gälla för tillkommande generationer mopedanvändare.

*Fordonskategorin terrängskoter delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjuling*

I begreppet terrängskoter ingår i dag två olika fordon: snöskotern och terränghjulingen. Fordonen har körtekniska olikheter och delvis också olika användningsområden. Detta talar för att fordonskategorin terrängskoter skall delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjuling, vilket föreslås.

*Olika förarbevis skall krävas för snöskoter respektive terränghjuling*

Av trafiksäkerhetsskäl föreslås att skilda förarbevis för snöskoter och för terränghjuling införs. Ålderskravet 16 år behålls för båda fordonsslagen. Utbildningarna bör i den teoretiska delen vara i stort sett gemensamma, men de praktiska momenten skräddarsys för respektive fordonsslag. Övningskörning i trafik skall ingå. Separata förarbevis bör leda till en säkrare fordonsanvändning och på sikt gynna trafiksäkerheten. Ett körkort och ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 skall ge fortsatt rätt att köra både snöskoter och terränghjuling. Nyare körkort och traktorkort skall inte ge denna rätt. Behörigheten att köra snöskoter eller terränghjuling skall inte återfås efter det att förarbehörigheten återfås vid en återkallelse av ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000. Det sistnämnda ställningstagandet grundar sig bl.a. på en samstämmighet bland de aktörer med intresse av terrängskoterfrågor som vi har haft kontakt med.

Ett förarbevis för terrängskoter, utfärdat enligt de nuvarande reglerna, skall fortsätta att gälla även efter det att nya regler har trätt i kraft. De gamla förarbevisen skall dock efter viss tid bytas ut mot nya förarbevis för snöskoter och för terränghjuling. Det skall vara möjligt att få båda behörigheterna på en och samma behörighetshandling. Gamla utbildningsbevis i form av frivilliga förarbevis för snöskoter m.fl. skall liksom i dag kunna bytas ut mot nya behörighetshandlingar.

Det införs en möjlighet att ge undantag från ålderskravet för utfärdande av ett förarbevis för snöskoter och terränghjuling.

Till de undantagsmöjligheter som finns i dag från kravet på förarbevis för terrängskoter görs ett tillägg. Den som har ett körkort med förarbehörigheten B, oavsett när det är utfärdat, skall få köra en terränghjuling på spelytor och anlagda transportvägar inom golfanläggningar. Undantaget motiveras av att en golfbil definitionsmässigt är en terrängskoter (en terränghjuling enligt de föreslagna reglerna) men att det bedöms vara tillräckligt att den som kör en sådan terränghjuling inom en golfanläggning har förarbehörigheten B.

*Krav på körkortstillstånd införs för samtliga nu aktuella behörigheter*

Krav på körkortstillstånd i enlighet med körkortslagens regler skall gälla för samtliga nu aktuella förarbehörigheter. Det innebär att personlig och medicinsk lämplighetsprövning skall ske. Vi föreslår till följd härav att även vissa administrativa regler om körkortstillstånden ändras. Ett körkortstillstånd skall sålunda sökas och prövas för en grupp av behörigheter i stället för att sökas för en viss angiven behörighet. I grupp I, dvs. den grupp där de medicinska kraven är lägst, skall förarbehörigheterna A, A1, AM, B och BE samt behörighet för traktor, moped klass II, snöskoter och terränghjuling ingå. Till följd av att körkortstillstånd blir aktuellt för 15-åringar och man skall kunna ha möjlighet att utan tidspress ta flera förarbehörigheter i samma grupp utan att behöva söka ett nytt körkortstillstånd, föreslås att giltighetstiden för ett körkortstillstånd förlängs från fyra till fem år.

*Bestämmelserna i körkortslagen om återkallelse och varning skall gälla även för de nu aktuella behörigheterna*

Vi föreslår att samtliga nu aktuella förarbehörigheter skall kunna bli föremål för återkallelse och varning på samma sätt som i dag gäller för körkort och traktorkort enligt körkortslagen. Även de gamla förarbevisen skall omfattas av ingripandemöjligheterna. Detta är ett viktigt led i strävandena att främja en ansvarsfull fordonsanvändning avseende de aktuella fordonen. Majoriteten av de aktörer som utredningen har haft kontakt med är positiv till en ordning med krav på körkortstillstånd och ingripandemöjligheter mot



behörigheterna. Dessa åtgärder bedöms inverka positivt på trafik-säkerheten.

#### *Övriga bestämmelser för fordonsbehörigheterna*

AM-behörigheten för moped klass I blir en harmoniserad körkorts-kategori enligt EG:s regler och faller därmed under de bestämmelser som gäller för övriga körkort. De tre förarbevisen (moped klass II, snöskoter och terränghjuling) kommer att vara nationella förar-behörigheter men föreslås omfattas av i stort sett samma regler som körkort. Det gäller krav på foto, krav på förnyelse och krav på att de skall medföras vid körningen. Reglerna om provtid i körkorts-lagen föreslås omfatta AM-behörigheten men inte förarbevisen.

#### *Utbildningsverksamhetens struktur reformeras*

Vägverket skall meddela tillstånd att bedriva utbildning för de aktuella fordonen. Detta gäller redan i dag för moped klass I och för terrängskoter.

Vissa förändringar föreslås i utbildningsverksamhetens struktur. De föreslagna förändringarna innebär att en funktion som *utbildningsansvarig* inrättas. Den utbildningsansvarige skall ansvara för utbildningens genomförande inom ett utbildningsområde, vilket motsvaras av ett geografiskt område som i princip består av en förarprovsavdelnings område hos Vägverket. Den utbildnings-ansvarige skall upprätta en *undervisningsplan*, enligt vilken utbildningen hos en viss tillståndshavare skall bedrivas. Tillstånds-havaren skall ha det övergripande administrativa ansvaret för utbildningsverksamheten. *Utbildare* skall också finnas i verksamheten. Både utbildningsansvarig och utbildare skall godkännas av Vägverket. Reglerna har likheter med motsvarande regler för trafikskolor.

Det skall vara straffbart att uppsåtligen utan tillstånd av Vägverket bedriva utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terräng-hjulingar.

*Tillstånd att bedriva utbildning samt godkännande av utbildningsansvarig och utbildare skall kunna återkallas*

Bestämmelserna om återkallelse av tillstånd att bedriva utbildning för de aktuella fordonen får en delvis annan utformning än i dag. Ingripanden mot tillstånd skall kunna ske om tillståndshavaren visar sig vara olämplig att bedriva utbildning, om utbildningen bedrivs i strid mot bestämmelserna i lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller i övrigt om utbildningen bedrivs på ett otillfredsställande sätt. Ett tillstånd skall också återkallas om utbildning inte har bedrivits under de senaste 12 månaderna eller om tillståndshavaren själv begär det.

Ett godkännande som utbildningsansvarig och som utbildare skall kunna återkallas i sådana fall då personen i fråga inte längre uppfyller kraven för godkännande eller i övrigt visar sig vara olämplig för uppgiften. Återkallelse av godkännande skall också kunna ske på egen begäran.

Möjlighet att meddela varning i stället för återkallelse införs, både i fråga om tillstånd och godkännanden, för sådana fall när en återkallelsesituation föreligger men varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

*Handläggningen av ärenden underlättas*

Genom direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret och i misstankeregistret underlättas handläggningen av ärenden om bl.a. förarbevis och tillstånd till utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar för länsstyrelserna och för Vägverket.

*Utbildningarnas innehåll reformeras*

Liksom i dagens system skall genomgången föreskriven utbildning vara ett krav för att få respektive behörighet.

Utbildningen för förare av mopeder klass I och för förare av mopeder klass II skall i den teoretiska delen vara gemensam. I båda utbildningarna skall det ingå praktiska moment på ett övningsområde. I utbildningen för moped klass I skall dessutom övningskörning i trafik tillsammans med utbildaren vara ett obligatoriskt moment.

Utbildningarna till förare av snöskotrar och terränghjulingar skall också i huvudsak vara gemensamma i de teoretiska delarna men olika och till fordonen specialiserade i de praktiska delarna. Både praktiska övningar på övningsområde och övningskörning i trafik skall ingå i utbildningarna. Privat övningskörning föreslås inte för något av fordonen. Vägverket skall, på samma sätt som i dag, närmare bestämma om utformningen av utbildningen för respektive fordon.

#### *Vägverket blir huvudman för förarproven*

Förarprov skall för samtliga nu aktuella förarbehörigheter anordnas av Vägverket. Anordnandet skall alltså inte, som i dag, kunna överlämnas till annan.

De bestämmelser om vem som får förrätta förarprov som gäller inom körkortssystemet skall gälla också för förarprov för nu aktuella behörigheter. Förarprovet skall, liksom i dag, bestå av ett kunskapsprov. Detta skall vara gemensamt för moped klass I och för moped klass II respektive för snöskoter och för terränghjuling. Kunskapsprov skall inte behöva avläggas av den som ansöker om ett körkort med AM-behörighet och redan har ett förarbevis för moped klass II eller av den som har ett förarbevis för något av fordonsslagen snöskoter eller terränghjuling och ansöker om ett förarbevis för det andra fordonsslaget. I dessa situationer skall det räcka med att den obligatoriska praktiska utbildningen för det nya fordonet har genomförts, vilket skall styrkas med ett intyg från utbildaren.

Den som blivit godkänd vid kunskapsprovet skall omedelbart få rätt att köra fordon av det slag som provet har avsett.

#### *Överklagande av Vägverkets beslut*

Vägverkets beslut enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall, på motsvarande sätt som i dag, kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller även ett beslut om varning.

*Omedelbar verkställighet av Vägverkets beslut*

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

*Ansvarsbestämmelser*

Reglerna om olovlig körning i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott föreslås bli tillämpliga på samtliga nu aktuella fordon.

**Konsekvenser av förslagen***Statsfinansiella konsekvenser*

Vi räknar med att sammanlagt ca 25 000 behörighetshandlingar för fordonen moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling kommer att utfärdas per år. Antalet personer som beräknas vara intresserade av ett förarbevis för en moped klass II har härvid uppskattats till ca 4 000 per år. Det är förarbevisen för moped klass II som utgör den reella ökningen av antalet förarbevis jämfört med i dag. Kravet på körkortstillstånd för samtliga nu aktuella behörigheter innebär endast i inledningsskedet ett större antal ansökningar om körkortstillstånd, eftersom en stor del av dem som avser att köra något eller några av de aktuella fordonen ändå något år senare med stor sannolikhet skulle ha ansökt om körkortstillstånd för att få övningsköra med bil, för vilket det krävs en ålder av 16 år.

Genom att föreslå samma administrativa system som för körkort och traktorkort i fråga om lämplighetskrav, ingripandemöjligheter och regler kring utfärdande och förnyelse av behörigheterna m.m. uppnås administrativa fördelar för länsstyrelsernas och Vägverkets del. Detsamma gäller förslaget om att ett körkortstillstånd skall beviljas för en grupp av behörigheter samt förslaget att ett körkortstillstånd skall gälla i fem år. Rutiner och system finns redan och de nya reglerna bör därför inte innebära så stora förändringar. För personer med flera behörigheter blir huvudregeln att alla behörigheterna omfattas av ingripande i form av återkallelse eller varning, vilket innebär att något extraarbete inte uppstår.

De föreslagna nya reglerna för utbildningsverksamheten, vilka

går ut på att både utbildningsansvariga och utbildare skall godkännas, innebär att det blir fler ärenden för Vägverket att hantera. Ansökningar om godkännande kommer, liksom ansökningar om tillstånd att bedriva utbildning, att vara avgiftsbelagda.

Vägverkets ansvar för att anordna kunskapsprov för de aktuella behörigheterna kommer i inledningsskedet att innebära merkostnader för att ta fram nya provfrågor. Det finns emellertid redan väl utarbetade tekniska lösningar och rutiner m.m. för att anordna prov hos Vägverket. Vårt förslag förväntas på längre sikt också bli mer kostnadseffektivt än dagens system, eftersom en hel del kontakter som i dag måste tas under hand mellan Vägverket och anordnare av kunskapsprov inte längre behövs. De merkostnader som förslaget med Vägverket som anordnare av kunskapsprov ändå medför anser vi vägs upp av de stora fördelar som förslaget innebär, framför allt att alla elever genom vårt förslag erbjuds ett enhetligt och likvärdigt prov och kan få köra direkt efter avlagt godkänt kunskapsprov.

Sammantaget bör de reformer som vi föreslår statsfinansiellt sett rymmas inom befintliga resurser.

### *Trafiksäkerheten*

Samtliga våra förslag förväntas leda till en väsentligt större trafiksäkerhet för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulringar. Att höja åldersgränsen för att få köra en moped klass I till 16 år, att införa krav på utbildning och prov för alla mopedister och att införa krav på körkortstillstånd och ingripandemöjligheter för behörigheterna är faktorer som är av särskilt trafiksäkerhetsfrämjande karaktär.

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

Samma ingripandemöjligheter mot nu aktuella förarbehörigheter som mot övriga förarbehörigheter är positivt för det brottsförebyggande arbetet. Högre kvalitet i utbildningarna förväntas generellt innebära en förbättring av förarnas trafikbeteende. Att behörighetshandlingarna skall medföras vid färd och innehålla ett foto innebär fördelar för polisens trafikövervakning. Sammantaget gagnar förslagen rättsväsendet i stort.

De allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att tillföras något fler mål till följd av de nya reglerna om lämplighetsprövning i form av körkortstillstånd och ingripandemöjligheter. Detta bör dock endast marginellt påverka dessa domstolars arbetsbörda.

#### *Konsekvenser för dem som anordnar utbildning*

De nya bestämmelserna om utbildningen förväntas leda till att de tillståndshavare som inte kan uppfylla de nya kraven får upphöra med sin verksamhet. För dem som i dag bedriver utbildning av god kvalitet förväntas de föreslagna kraven inte innebära så stora förändringar, eftersom de med enkelhet bör kunna anpassa sig till de nya reglerna. Att Vägverket skall anordna kunskapsprovet innebär att utbildarna avlastas en arbetsuppgift och kan satsa mer på själva utbildningen.

#### *Konsekvenser för den enskilde*

För de tillkommande generationerna förare innebär det höjda ålderskravet för att få köra en moped klass I samt det nya kravet på en obligatorisk utbildning och ett obligatoriskt kunskapsprov för dem som vill köra en moped klass II förändringar jämfört med dagens regler. Kravet på körkortstillstånd och ingripandemöjligheterna mot behörighetshandlingarna innebär också nya krav på dem som vill köra fordonen och ett nytt sätt att behandla fordonsbehörigheterna, vilket påverkar även dem som redan har förarbehörighet i form av ett förarbevis för moped klass I eller ett förarbevis för terrängskoter.

Utbildningarna för de olika fordonen bedöms bli något dyrare för den enskilde än vad motsvarande utbildningar är i dag. En mopedutbildning kostar i dag i genomsnitt ca 1 500 kr och en terrängskoterutbildning kostar i genomsnitt ca 950 kr. En utbildning enligt våra förslag kan komma att bli några hundra kronor dyrare. Kostnaden för körkortstillstånd, i dag 220 kr, tillkommer. Enligt vårt förslag kommer å andra sidan detta tillstånd att gälla för övriga behörigheter inom grupp I i fem år. Att avlägga ett kunskapsprov hos Vägverket i dag för t.ex. personbil kostar 180 kr, vilket är något billigare än den avgift som anordnarna av kunskapsprov enligt dagens system brukar ta ut.

Sett ur ett bredare perspektiv innebär reglerna för den enskilde föraren en förbättrad utbildning jämfört med vad som gäller i dag till en måttligt förhöjd kostnad.

#### *Sambällsekonomiska konsekvenser*

Förslagets syfte är att skapa säkrare förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och på så sätt minska antalet olyckor med fordonen. På sikt förväntas detta leda till positiva samhällsekonomiska konsekvenser i form av färre olyckor med de aktuella fordonen och därmed ett mindre mänskligt lidande samt lägre kostnader för sjukvården.

#### **Ikraftträdande m.m.**

Huvuddelen av de föreslagna författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

De bestämmelser som är förknippade med utbildningen, såsom ansökan om körkortstillstånd, ansökan om utbildningstillstånd m.m. föreslås träda i kraft den 1 oktober 2007.

Kravet på AM-behörighet kan, som nämnts, införas under förutsättning att det nya körkortsdirektivet har trätt i kraft.

# Summary

## **The commission**

In accordance with the given directive, the terms of reference amount to a review of the body of legislation on special permits for class I mopeds and off road vehicles (snowmobiles and all terrain vehicles), and also a consideration of whether the requirements that are currently placed on those who drive a class II moped are appropriate, or if they should be changed. The enquiry includes an evaluation of how the current body of legislation has been applied in practice and an analysis of how the system of private instructors and organisers of theory tests has functioned. The impact on traffic safety of the current system shall also be assessed. The following issues in particular shall be considered. Should the applicant be subject to an aptitude test before being issued a special permit? Should it be possible to withdraw a special permit in the same way as for a driving licence? Is the level of training appropriate? Should separate special permits be introduced for snowmobiles and all terrain vehicles or should a special permit for off road vehicles continue to give entitlement to drive both types of vehicle? Should those who drive off road vehicles using a driving licence or a tractor licence issued before 1st January 2000 have their right to drive an off road vehicle reinstated when their driving licence or tractor licence is returned after having been withdrawn?

Opinions shall be collected from representatives for organisations and authorities concerned. In order to gather opinions from youth groups concerned, consultation shall take place with the Children's Ombudsman and the National Board for Youth Affairs. The ongoing work of drafting a new driving licence directive within the EU shall also be considered during the course of the enquiry.



The principle aim of the enquiry is to provide proposals for statutory changes that will lead to an increase in traffic safety for the users of the vehicles in question.

### **Working methods**

We have ascertained how the current legislation has functioned in practice in a variety of ways, among others, through contacts with closely involved authorities and with representatives for organisations and others who currently carry out training and arrange driving tests (theory tests) for the vehicle qualifications in question. We have collected material through study visits and by arranging a hearing etc., in order to produce data that will enable us to consider the issues that are particularly required of us by the directives. On the advice of the Children's Ombudsman and the National Board for Youth Affairs we have ourselves been in contact with a number of youth groups in order to garner opinions on issues that are associated with moped use.

The Swedish Road Administration has, among other things, undertaken an evaluation with respect to the current body of legislation for special permits for mopeds class I and for off road vehicles, which has formed the basis for our proposals with regard to training and arrangement of driving tests. The Swedish Road Administration's report in connection with the MopedOLA (Objective data, List of solutions and Addressed action plans) project has also constituted an important source of information. In addition, we have studied up-to-date statistics and some research which involves questions of interest for our task, and also followed the work on the new driving licence directive within the EU.

### **What does the evaluation of the current body of legislation show?**

In summary, the evaluation shows the following. The body of legislation which covers the driver training operation for these vehicles should have a more fixed structure and the quality and level of the training itself should be raised. A requirement for a decentralised responsibility for training should be introduced. Arrangements for driving tests (theory tests) should be formulated

in such a way as to guarantee an equivalent and uniform test under equivalent test conditions for all. The specific problems that are associated with the different vehicles should be given greater scope in the training courses. Separate training courses with separate certificates should be available for the four different types of vehicle, (class I moped, class II moped, snowmobile and all terrain vehicles). Other qualification requirements, such as an age requirement and a suitability requirement are important for traffic safety and should therefore be considered for each type of vehicle. Similarities with the driving licence system with respect to, among other things, a suitability requirement and possibilities for intervention in the driver qualifications are desirable. A number of attendant questions, such as issues concerning procedures for the authorities' handling of various matters, should also be covered by the statutory changes.

### **The principles behind the statutory proposals**

In the statutory work we have endeavoured to work in as many as possible of our statutory proposals in the Driving Licence Act (1998:488) and in the Driving Licence Ordinance (1998:980). Due to the fact that we consider that a comprehensive revision of the regulations surrounding training is needed, and taking into consideration the way in which we feel that the test procedure should be regulated, we propose that a new act on training drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles and a new ordinance covering the same subject should replace the Act (1999:877) on special permit for class I mopeds and off road vehicles, as well as the Ordinance (1999:991) on special permit for class I mopeds and off road vehicles. The aim of the new act is to create the prerequisites for satisfactory training of drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles. In addition to the changes in the Driving Licence Act and in the Driving Licence Ordinance, we propose certain alterations to some other acts and ordinances.

## Our proposals in essence

A summary of the changes that we are proposing follows below.

### *Category AM shall be required in order to drive a class I moped*

To drive a class I moped, a driving licence with the category AM shall be required. The proposal is based on the work on the new driving licence directive, in which it is proposed that a new driving licence category, AM, becomes mandatory for mopeds equivalent to the Swedish class I moped. A prerequisite for introducing a driving licence with the AM category is that the new driving licence directive has come into effect. The fact that the work on the new directive has proceeded comparatively quickly means that we are anticipating that it will come into effect relatively soon. According to the directive's proposals, the AM category shall also be required by those who want to drive a so-called quad bike, i.e. a light quadricycle. The directive's age requirement for the AM category is 16, with the option of national divergence for member states in the 14–18 age range.

With the support of among other things, the directive's guideline of a standard age of 16, which is based on traffic safety aspects, and with the support of Swedish accident statistics which show that 15 year olds are a particularly at-risk age group for moped accidents, we propose that the qualification age for entitlement to drive a class I moped is raised from 15 to 16 years old. A driving licence with a qualification other than AM, but not a tractor licence, shall also give entitlement to drive a class I moped. However, when the new regulations come into force, individuals who are entitled to drive a class I moped by virtue of holding a tractor licence shall be permitted to continue. The old special permit for class I mopeds shall apply until further notice, but after a certain period will be replaced by a driving licence with the AM category.

A possibility of exemption from the age requirement for driving a class I moped will be introduced, as with the A1 category. The justification for this is that an exemption such as this, which retains the requirement that prescribed training and an approved test have been taken, is better than giving exemption from the qualification requirement which applies today for class I mopeds. The exemption

from the qualification age today only applies to driving a class II moped.

*Special permit shall be required to drive a class II moped*

A special permit shall be required to drive a class II moped. The starting point for our proposal in this context is that the Swedish so-called 30-mopeds will not be covered by the requirement for AM qualification, but will be treated as class II mopeds. The age requirement for entitlement to drive a class II moped shall be the same as it is today, i.e. 15. Considered in relation to the number of kilometres driven, mopeds, regardless of class, are the most dangerous form of transport in Sweden at present. This is also the case in many other European countries. Many countries within the EU and EEA already have training requirements, for example, or a test for driving a moped that is equivalent to the Swedish moped class II. Denmark, the Netherlands and Germany can be named as examples. Taking into consideration the traffic situations in which the accidents occur – most often turning left without observing the relevant traffic regulations, or lack of attention – it is considered that training and a test could result in increased safety for drivers of class II mopeds. In addition, many of the parties involved, both instructors and organisations, are of the opinion that all moped drivers should undergo mandatory training and take an approved test in order to drive a moped. There is also support for this among many of the young people who have been questioned.

A driving licence or a tractor licence shall also provide qualification to drive a class II moped. When the new regulations come into effect, those who have been entitled to drive a class II moped shall continue to enjoy the right to drive such a moped without a special permit. The requirement for a special permit for class II mopeds shall thus apply for future generations of moped users.

*The off road vehicle category is to be divided into two sub-categories: snowmobiles and all terrain vehicles*

The off road vehicle concept currently includes two different vehicles: the snowmobile and the all terrain vehicle. There are technical differences in terms of driving the vehicles and to some

extent also different areas of use. This indicates that the off road vehicle category should be divided into two sub-categories: snowmobiles and all terrain vehicles, and this is what we are proposing.

*Different special permits shall be required for snowmobiles and all terrain vehicles respectively*

For traffic safety reasons, it is proposed that separate special permits are introduced for snowmobiles and for all terrain vehicles. The age requirement of 16 is retained for both types of vehicle. Training courses for the theoretical part should be by and large the same; however, the practical elements should be tailor-made for each type of vehicle. Driving practice in traffic shall be included. Separate special permits should lead to the vehicles being used more safely and in the long term should benefit traffic safety. A driving licence and a tractor licence issued before 1st January 2000 shall continue to give entitlement to drive both snowmobiles and all terrain vehicles. Newer driving licences and tractor licences will not provide this entitlement. The qualification to drive a snowmobile or an all terrain vehicle shall not be reinstated when a driving qualification is reinstated subsequent to withdrawal of a driving licence or a tractor licence issued before the 1st January 2000. The latter position is based on, among other things, a consensus among the parties with whom we have been in contact who have an interest in issues concerning off road vehicles.

A special permit for off road vehicles, issued in accordance with the current regulations, shall continue to apply even after the new regulations have come into force. The old special permit shall however be exchanged after a specified period to a new special permit for snowmobiles and for all terrain vehicles. It shall be possible to have both qualifications on one and the same document. As is the case today, it will be possible to replace an old training certificate in the form of a voluntary special permit for snowmobiles etc, with new qualification documents.

An option will be introduced of giving exemption from the age requirement for issuing a special permit for snowmobiles and all terrain vehicles.

There will be an addition to the possibilities for exemption from the requirement for a special permit for snowmobiles that are

available today. Those who hold a driving licence with category B, regardless of when it was issued, shall be permitted to drive an all terrain vehicle on playing surfaces and roads built within golf courses. The exception is justified by the fact that a golf car is by definition an off road vehicle (an all terrain vehicle according to the proposed regulations) but that it is deemed to be sufficient that those who drive an all terrain vehicle such as this within a golf facility have a driving licence with category B.

*Requirement for provisional licence will be introduced for all qualifications now under consideration*

A requirement for a provisional licence, in accordance with the provisions of the Driving Licence Act, shall apply for all driver qualifications now under consideration. It means that a personal and medical suitability test shall be taken. As a consequence of this we propose that some administrative regulations regarding the provisional licence are also changed. A provisional licence shall consequently be applied for and tested for a group of qualifications instead of applying for a specifically stipulated qualification. In group I, i.e. the group where the medical requirement is lowest, the categories A, A1, AM, B and BE plus qualification for tractor, class II moped, snowmobile and all terrain vehicles shall be included. As the provisional licence will become applicable for 15-year olds and so that it will be possible, without time pressures, to take several driver qualifications in the same group without needing to apply for a new provisional licence, it is proposed that the validity period for a provisional licence is extended from four to five years.

*The provisions in the Driving Licence Act regarding withdrawal and warning shall also apply for the qualifications now under consideration*

We are proposing that all the driver qualifications in question should be subject to withdrawal and warning in the same way as applies at present for a driving licence and a tractor licence according to the Driving Licence Act. The old special permit shall also be covered by the possibilities for intervention. This is an

important element in the endeavour to promote responsible vehicle usage with respect to the vehicles in question. The majority of the parties with whom the enquiry has been in contact are positive towards a system with a requirement for a provisional licence and with possibilities for intervention in relation to the qualifications. These measures are judged to have a positive impact on traffic safety.

#### *Other provisions for the vehicle qualifications*

The AM category for class I mopeds will be a harmonising driving licence category according to the EC's rules and thereby falls under the provisions that apply for other driving licences. The three special permits (class II moped, snowmobile and all terrain vehicles) will be national driver qualifications; however it is proposed that on the whole they are covered by the same rules as the driving licence, i.e. a requirement for a photo, a requirement for renewal and a requirement that they shall be carried when driving. It is proposed that the rules on a trial period in the Driving Licence Act cover the AM category but not the special permit.

#### *Reform of the structure of the training operation*

The Swedish Road Administration shall issue permission to run training courses for the vehicles in question. This already applies for class I mopeds and for off road vehicles.

Certain changes are proposed in the structure of the training operation. The changes proposed mean that a post such as *head of training* is established. The head of training shall be responsible for implementation of training within a training region, which will correspond to a geographic area that in principle consists of the area covered by a Swedish Road Administration driving test department. The head of training shall establish a *teaching plan*, according to which specific permit holders shall carry out training. The permit holder shall hold the overall administrative responsibility for the training operation. *Instructors* shall also be present in the operation. Both the head of training and the instructors shall be approved by the Swedish Road Administration. The rules are similar to the corresponding rules for driving schools.

It shall be an offence to intentionally engage in training of drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles without the permission of the Swedish Road Administration.

*It should be possible to withdraw permission to carry out training, and approval of head of training and instructors*

The provisions on withdrawal of permission to carry out training for the vehicles in question will in part be given another form than is the case today. It should be possible to take measures against permits if it transpires that the permit holder is unsuitable to carry out training, if the training is carried out in contravention of the provisions in the act on training drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles or in relation to prescriptions that have been issued pursuant to the act, or if the training is otherwise carried out in an unsatisfactory manner. A permit shall also be withdrawn if training has not been given during the previous 12 months or if permit holders themselves request it.

It shall be possible to withdraw an approval for heads of training and instructors in those cases where the person in question no longer fulfils the requirements for approval or otherwise appears to be unsuitable for the task. It shall be possible to withdraw approval at the individual's own request.

The possibility of issuing a warning instead of withdrawal will be introduced, both in terms of the permit and the approval, in those cases when a withdrawal situation arises, but where for specific reasons a warning can be deemed to be a sufficient measure.

*Processing of cases to be facilitated*

Direct access to information in the criminal records and in the records of suspicion of involvement in crime will facilitate the county administrative boards and the Swedish Road Administration in processing cases involving, among other things, special permits and permits for instructing drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles.



*Content of the training courses is to be reformed*

As in today's system, undergoing the prescribed training will be a requirement in obtaining each qualification.

The theoretical part of the course shall be the same for drivers of class I mopeds and for drivers of class II mopeds. Practical elements shall be included at a practice area in both training courses. Driving practice in traffic together with the instructor shall be an additional mandatory element in the training course for class I mopeds.

Training of drivers of snowmobiles and all terrain vehicles shall also be principally the same in the theoretical parts, but different, and specialised for each vehicle, in the practical parts. Both practical sessions at the practice areas and driving practice in traffic shall be included in the training. Private driving practice is not being proposed for any of the vehicles. The Swedish Road Administration shall, in the same way as today, decide the detailed form of training for each vehicle.

*The Swedish Road Administration will be the responsible authority for the driving tests*

Driving tests shall be arranged by the Swedish Road Administration for all the driver qualifications that are now under review. It shall not be possible, as it is today, for the arrangement to be handed over to another party.

The provisions as to who is entitled to conduct driving tests that apply within the driving licence system shall also apply to driving tests for the qualifications that are now in question. As is the case today, the driving test shall consist of a theory test. This shall be common to class I mopeds and class II mopeds, and for snowmobiles and all terrain vehicles respectively. Those who apply for a driving licence with the AM category and who already hold a special permit for class II mopeds or those who hold a special permit for any type of snowmobile or all terrain vehicle and who apply for a special permit for the other type of vehicle shall not be required to take the theory test. In these situations it shall be sufficient that the mandatory practical training course for the new vehicle has been taken, which shall be substantiated by means of a certificate from the instructor.

Passing the theory test shall provide immediate entitlement to drive vehicles of the type for which the test is intended.

#### *Appeal against the Swedish Road Administration's decision*

According to the proposed act on training of drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles, it shall be possible to appeal against the Swedish Road Administration's decision, in an equivalent way to today, to the general administrative court. This also applies to decisions on warnings.

#### *Immediate implementation of the Swedish Road Administration's decision*

A decision according to the proposed act on training of drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles shall apply immediately, unless otherwise specified in the decision.

#### *Liability provisions*

It is proposed that the regulations on unlawful driving in the Road Traffic Offence Act (1951:649) shall apply to all vehicles now in question.

## **Consequences of the proposals**

#### *Budgetary consequences*

We estimate that a total of about 25,000 qualification documents for the vehicles class I moped, class II moped, snowmobile and all terrain vehicles will be issued per year. The number of persons who it is calculated will be interested in a special permit for a class II moped has in this connection been estimated at about 4,000 per year. It is the special permit for class II mopeds that represents the actual increase in the number of special permits in comparison with today. It is only in the introductory stage that the requirement for a provisional licence for all qualifications now under consideration will involve a large number of applications for provisional licences,

since a large proportion of those who intend to drive one or more of the vehicles in question would in all probability apply some years later for a provisional licence anyway in order to be permitted to practice driving a car, for which an age of 16 years old is required.

By proposing the same administrative system as for the driving licence and the tractor licence in terms of the suitability requirement, possibilities for intervention, and regulations surrounding the issuing and renewal of the qualifications etc., administrative benefits for the county administrative boards and the Swedish Road Administration are achieved. The same applies to the proposal that a provisional licence shall be granted for a group of qualifications, as well as the proposal that a provisional licence shall apply for five years. Procedures and systems are already in existence, and the new rules should therefore not involve major changes. For persons with several qualifications the principle rule will be that all the qualifications are covered by intervention in the form of withdrawal or warning, which means that no extra work will arise.

The new rules that are proposed for the training operation, which are based on the fact that both directors of training and instructors shall be approved, mean that there will be more matters for the Swedish Road Administration to deal with. Applications for approval will be subject to a fee, as will applications for permission to carry out training.

In the introductory stage the Swedish Road Administration's responsibility for arranging theory tests for the qualifications in question will result in added costs in drafting new test questions. There are however already well developed technical solutions and procedures etc. for the Swedish Road Administration to arrange tests. In the longer term our proposal is expected to also be more cost-effective than today's system, as a lot of contacts that currently have to be dealt with between the Swedish Road Administration and arrangers of theory tests will no longer be necessary. We consider the added costs that the proposal that the Swedish Road Administration acts as arranger of theory tests nevertheless brings about, are balanced by the substantial advantages that the proposal involves, above all that our proposal will offer all students a uniform and equivalent test and they will be permitted to drive directly after passing the theory test.

From a budgetary perspective the reforms that we are proposing should in total be accommodated within existing resources.

*Traffic safety*

All our proposals are expected to lead to considerably increased traffic safety for drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles. Raising the age limit for driving a class I moped to 16, introducing requirements for training and a test for all moped drivers, and introducing requirements for provisional licence and possibilities for intervention for the qualifications are factors that particularly promote traffic safety.

*Consequences for crime prevention etc.*

Introducing the same possibilities for intervention in the driver qualifications now under consideration as for other driver qualifications is a positive factor in terms of crime prevention. Higher quality training is expected in general to produce an improvement in drivers' conduct in traffic. The fact that the qualification documents shall be carried when travelling and contain a photo represents benefits for police traffic surveillance. In total the proposals are a major benefit to the judicial system.

As a consequence of the new regulations for a suitability test in the form of provisional licences and possibilities for intervention, the general administrative courts will receive somewhat more cases. This should however have only a marginal effect on the courts' workload.

*Consequences for those who arrange training*

The new provisions on training are expected to lead to those permit holders who are not able to fulfil the new requirement having to cease their activities. For those who currently carry out good quality training the proposed requirement is not expected to involve large-scale changes as it should be simple for them to be able to adapt to the new rules. The fact that the Swedish Road Administration shall be arranging the theory test means that instructors will have one less task and will be able to put more into the training itself.

*Consequences for the individual*

For forthcoming generations of drivers, the lifting of the age requirement for driving a class I moped, along with the new requirement for mandatory training and a mandatory theory test for those who want to drive a class II moped will represent changes in comparison with the current rules. The provisional licence requirements and possibilities for intervention in relation to the qualification documents will also involve new requirements for those who want to drive the vehicles, and a new way of dealing with vehicle classes, which will also affect those who already possess a driving qualification in the form of a special permit for class I mopeds or a special permit for snowmobiles.

Training for the different vehicles is deemed to be somewhat more expensive for the individual than the corresponding training is today. Training for a moped currently costs on average about SEK 1,500 and for an off road vehicle, on average about SEK 950. Training according to our proposals might be a few hundred SEK dearer. There will also be the additional expense of a provisional licence, which is currently SEK 220. On the other hand, according to our proposals, this permit will apply for other qualifications within group I for five years. Taking a theory test at the Swedish Road Administration for a driving licence with category B for example currently costs SEK 180, which is somewhat cheaper than the fee that arrangers of theory tests usually charge under the current system.

From a broader perspective, the rules for the individual driver represent improved training compared with that which applies today, at a moderately increased expense.

*National economic consequences*

The aim of the proposals is to produce safer drivers of mopeds, snowmobiles and all terrain vehicles and in this way to reduce the number of accidents these vehicles are involved in. In the long term, this is expected to lead to positive consequences for the economy in the form of fewer accidents involving the vehicles in question and thereby less human suffering and lower costs for the health service.

**Entry into force etc.**

It is proposed that the bulk of the statutory changes that are being proposed enter into force on 1st January 2008.

It is proposed that the provisions that are associated with training, such as application for a provisional licence, application for a training permit etc. enter into force on the 1st October 2007.

The requirement for the AM category can, as mentioned, be introduced under the condition that the new driving licence directive has entered into force.

# Författningsförslag

## 1 Förlag till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs följande.

### Innehåll och syfte

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förarutbildning för att erhålla behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Lagen syftar till att skapa förutsättningar för en god utbildning för sådana förare.

### Definitioner

2 § I denna lag avses med

*tillståndshavare*: den som har meddelats tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag,

*undervisningsplan*: ett dokument som upprättas av den som är eller skall vara utbildningsansvarig och som visar hur den utbildning som tillståndshavaren avser att bedriva inom ett utbildningsområde skall läggas upp för att tillgodose lagens syfte,

*utbildningsansvarig*: en person som är ansvarig för den utbildning som tillståndshavaren bedriver inom ett utbildningsområde,

*utbildningsområde*: ett geografiskt område inom vilket en utbildningsansvarig, i enlighet med sådana föreskrifter som avses i 17 §, ansvarar för utbildning enligt denna lag,

*utbildare*: en person som utbildar förare enligt denna lag.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i körkortslagen (1998:488).

### **Utbildningens innehåll och bedrivande**

**3 §** Utbildning enligt denna lag skall innehålla såväl teoretiska som praktiska moment. I utbildningen för moped klass I, snöskoter och terränghjuling skall ingå övningskörning i trafik.

Utbildningen skall bedrivas så att det i 1 § andra stycket angivna syftet med lagen tillgodoses.

### **Tillstånd till utbildning m.m.**

**4 §** Utbildning enligt denna lag får bedrivas endast av tillståndshavare.

Tillstånd får meddelas en fysisk eller juridisk person som bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildning på sådant sätt att kravet på god förarutbildning, i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, tillgodoses.

Ett tillstånd gäller tills vidare om det inte finns särskilda skäl att besluta något annat. Om det behövs får tillståndet även i övrigt begränsas och, i samband med att det meddelas eller senare, förenas med villkor.

### **Utbildningsansvar m.m.**

**5 §** Hos en tillståndshavare skall det finnas

1. för varje utbildningsområde en eller flera utbildningsansvariga som har godkänts för verksamheten där,
2. en eller flera godkända utbildare, och
3. för varje utbildningsområde en godkänd undervisningsplan.

**6 §** För godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren ha haft och fortfarande inneha
  - a) ett körkort med behörigheten A eller A1 för utbildning för moped,



b) ett körkort med behörigheten B och ett förarbevis för snöskoter för utbildning för snöskoter,

c) ett körkort med behörigheten B och ett förarbevis för terränghjuling för utbildning för terränghjuling, och

3. i övrigt vara lämplig för uppgiften.

Vad som sägs i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen (1998:488) om hinder mot att meddela godkännande gäller även i fråga om godkännande som utbildningsansvarig och utbildare.

Med ett förarbevis som avses i första stycket 2 b eller c jämställs en motsvarande behörighetshandling som är utfärdad i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och är giltig i den staten.

**7 §** Ett godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare får begränsas till att avse utbildning för en eller flera förarbehörigheter.

Om det finns särskilda skäl får ett sådant godkännande även i övrigt begränsas.

### **Återkallelse av tillstånd och godkännande m.m.**

**8 §** Ett tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag skall återkallas, om

1. tillståndshavaren visar sig vara olämplig för uppgiften,
2. utbildning bedrivs i strid mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt,
3. utbildning inte har bedrivits av tillståndshavaren under de senaste tolv månaderna, eller
4. tillståndshavaren begär det.

**9 §** Ett godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare skall återkallas, om den som har godkänts

1. inte längre uppfyller kraven för godkännande eller i övrigt visar sig vara olämplig för uppgiften, eller
2. begär att godkännandet skall återkallas.

**10 §** I stället för att tillståndet eller godkännandet återkallas skall tillståndshavaren, den utbildningsansvarige eller utbildaren varnas, om en varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

### Prövningsmyndighet

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor som avses i denna lag.

### Tillsyn

12 § Den myndighet som regeringen bestämmer skall utöva tillsyn över utbildning som bedrivs enligt denna lag.

Tillsynen skall säkerställa att syftet med lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen tillgodoses.

13 § Tillståndshavaren skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Tillståndshavaren och den eller de som är utbildningsansvariga för det utbildningsområde som tillsynen avser skall stå till förfogande vid tillsynen.

### Ansvar

14 § Den som uppsåtligen bedriver sådan utbildning som avses i denna lag utan tillstånd döms till böter.

### Överklagande

15 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### Verkställighet

16 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

## Bemyndiganden

17 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om

1. utbildningsområden,
2. utbildningen,
3. lämplighetskrav för utbildningsansvariga och utbildare, samt om
4. utbildningsansvarigas och utbildares uppgifter och verksamhet.

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det föreligger särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

2. Genom lagen upphävs lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Bestämmelserna i 7 och 8 §§ i den upphävda lagen gäller dock till utgången av år 2007.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet samt i fråga om sådana förseelser som avses i 7 och 8 §§ i den upphävda lagen och som har begåtts före utgången av år 2007.

4. Tillstånd att bedriva utbildning som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller i enlighet med sitt innehåll som motsvarande tillstånd enligt denna lag. Tillståndshavaren skall dock inom den tid som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer till prövningsmyndigheten ge in en undervisningsplan för varje utbildningsområde där utbildning skall bedrivas.

Tillstånd som avses i första stycket och ger rätt att utbilda förare av moped klass I medför också rätt att utbilda förare av moped klass II.

5. I de avseenden som anges i 6 § första stycket jämställs ett förarbevis för terrängskoter enligt lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter med ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling.

6. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

## **2 Förslag till förordning om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar**

Härigenom föreskrivs följande.

### **Innehåll, definitioner m.m.**

**1 §** Denna förordning innehåller föreskrifter för tillämpningen av lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

**2 §** De beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

**3 §** I förordningen (1999:1134) om belastningsregister och förordningen (1999:1135) om misstankeregister finns bestämmelser om rätt att få uppgifter ur dessa register.

### **Prövnings- och tillsynsmyndighet**

**4 §** Vägverket är prövnings- och tillsynsmyndighet enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

### **Ansökningar m.m. till Vägverket**

**5 §** En ansökan om tillstånd att bedriva utbildning eller om godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare skall vara skriftlig.

**6 §** Den som ansöker om tillstånd till utbildning skall ge in sådana handlingar som visar att det föreligger förutsättningar att bedriva en god förarutbildning i verksamheten.

**7 §** Den som ansöker om godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare skall ge in sådana handlingar som visar att han eller hon uppfyller föreskrivna krav.

8 § Tillståndshavaren skall till Vägverket ge in en undervisningsplan för varje utbildningsområde där utbildning skall bedrivas.

Undervisningsplanen skall finnas tillgänglig hos Vägverket i samband med att verket prövar frågan om godkännande av utbildningsansvarig för det utbildningsområde som planen avser.

9 § Tillståndshavare skall utan dröjsmål till Vägverket anmäla ändringar i undervisningsplanen.

### **Delgivning av beslut**

10 § Beslut om återkallelse av ett tillstånd eller ett godkännande och beslut om varning skall delges den som avses med beslutet.

### **Anmälningsskyldighet för myndigheter**

11 § Om en polismyndighet eller en länsstyrelse finner anledning att anta att ett tillstånd till utbildning eller ett godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare bör återkallas skall myndigheten anmäla detta till Vägverket.

### **Bemyndiganden**

12 § Vägverket får meddela ytterligare föreskrifter om

1. utbildningsområden,
2. utbildningen,
3. lämplighetskrav för utbildningsansvariga och utbildare, samt om
4. utbildningsansvarigas och utbildares uppgifter och verksamhet.

Verket får också meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Föreskrifter som avses i första stycket 2 och 3 och som gäller utbildning till förare av snöskotrar och terränghjulingar skall meddelas efter samråd med Arbetsmiljöverket.

13 § Om det föreligger särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten får Vägverket i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i lagen (0000:000) om utbildning till förare av

mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och i denna förordning. Undantag får förenas med villkor.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2007.
  2. Genom förordningen upphävs förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.
  3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.
  4. Vägverket får meddela sådana föreskrifter som avses i punkt 4 första stycket övergångsbestämmelserna till lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.
  5. Vägverket får föreskriva eller i enskilda fall medge 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 lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.
  6. Vägverket får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs med anledning av ikraftträdandet av lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och denna förordning.

### 3 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 3 §<sup>1</sup>

För någon uppsåtligen körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, motorredskap eller spårvagn.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, *moped klass II, snöskoter, terränghjulning*, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, *moped klass II, snöskoter, terränghjulning*, motorredskap eller spårvagn.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:880.

#### 4 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

*dels* att 9 kap. 1 § skall upphöra att gälla,

*dels* att nuvarande 9 kap. 2–4 §§ skall betecknas 1–3 §§,

*dels* att rubriken till 3 kap. skall ha följande lydelse,

*dels* att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1, 3–5, 11 och 14 §§, 3 kap. 1, 4, 5, 17 och 18 §§, 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 3 och 4 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 2 och 3 §§, 10 kap. 2 § samt de nya 9 kap. 1–3 §§ skall ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 2 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 2 kap. 4 a §, 2 kap. 5 a §, 3 kap. 19 §, 3 kap. 20 och 21 §§ samt 6 kap. 3 a §, av följande lydelse,

*dels* att en ny rubrik skall införas närmast före 3 kap. 19 § av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### 1 kap.

##### 1 §<sup>2</sup>

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort och traktorkort,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort skall få utfärdas,

4. körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort *och förarbevis, varmed avses förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning,*

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort, traktorkort *eller förarbevis* skall få utfärdas,

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:571.



5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har körkortstillstånd eller har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Bestämmelser om särskilt förarbevis under höjd beredskap och liknande situationer finns i 2 kap. 13 §.

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

## 2 kap. *Behörighetskrav*

### Krav på körkort

#### 1 §

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

*För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.*

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, moped klass I, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

#### 3 §<sup>3</sup>

Terrängskoter får köras endast av den som har förarbevis för terrängskoter.

*Bestämmelser om förarbevis för terrängskoter finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för snöskoter.

*Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för terränghjuling.*

<sup>3</sup> Senaste lydelse 1999:878.

4 §<sup>4</sup>

*Moped klass I får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I.*

Moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år.

*Bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II.

## 4 a §

*För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.*

*I lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar finns bestämmelser om utbildning för förarbehörigheten AM och för förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.*

## 5 §

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

A1 för lätt motorcykel

AM för moped klass I

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

---

<sup>4</sup> Senaste lydelse 1999:878.

## 5 a §

*Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I.*

11 §<sup>5</sup>

Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har ett körkort med behörigheten B köra personbil oavsett totalvikt samt lastbil och buss, med eller utan släpfordon men utan last eller passagerare.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *moped klass I*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *mopeder*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

## 14 §

Ett bevis att körkort utfärdats gäller som körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit.

Ett bevis att körkort *eller förarbevis* utfärdats gäller som körkort *respektive förarbevis*,

1. i fråga om körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit, och

2. i fråga om förarbevis till dess förarbeviset lämnats ut eller rätten att få ut förarbeviset förfallit.

### 3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort

### 3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort, traktorkort och förarbevis

1 §<sup>6</sup>

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2003:216.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2003:216.

- |  |  |
|--|--|
| <p>3. har fyllt</p> <p>a) 16 år för behörigheten A1,</p> <p>b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,</p> <p>c) 21 år för behörigheten D, och</p> <p>4. har avlagt godkänt förarprov.</p> | <p>3. har fyllt</p> <p>a) 16 år för behörigheterna A1 och AM,</p> <p>b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,</p> <p>c) 21 år för behörigheten D, och</p> <p>4. har avlagt godkänt förarprov i enlighet med 4 § eller, om sådant prov inte behöver avläggas, har gått igenom föreskriven praktisk utbildning med övningskörning i trafik inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.</p> |
|--|--|

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

Förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. *Kunskapsprov* för behörig-

#### 4 §<sup>7</sup>

Förarprov för förarbehörigheten AM består av ett kunskapsprov och för förarbehörigheterna A, A1, B, C, D och E av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3 och som, för förarbehörigheten

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2003:216.

heten A *behöver inte avläggas om sökanden redan har körkort med behörigheten A1.*

*AM, har gått igenom sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

*Kunskapsprov behöver dock inte avläggas,*

*1. för förarbehörigheten AM av den som redan har ett förarbevis för moped klass II, eller*

*2. för förarbehörigheten A av den som redan har ett körkort med förarbehörigheten A1.*

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3.

*Den som skall avlägga körprov enligt första stycket skall uppfylla kraven i 1 § första stycket 1–3.*

#### 5 §

Sökanden skall godkännas i förarprovet, om det visar att *sökanden* har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas *av förare av körkortspflichtiga fordon.*

Sökanden skall godkännas i förarprovet, om det visar att *han eller hon*

*1. för förarbehörigheten AM, har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och*

*2. för övriga förarbehörigheter, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafik-säkerhetssynpunkt bör krävas för dessa förarbehörigheter.*

#### 17 §

Bestämmelserna i 2, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

Bestämmelserna i 2, 2 a, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

## 18 §

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet.

*För ett körkort med förarbehörigheten AM som utfärdats i fall som avses i 4 § tredje stycket 1 gäller prøvotiden under två år från dagen för utfärdandet.*

Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, skall prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

**Förarbevis**

## 19 §

*Förarbevis får utfärdas för den som*

*1. har körkortstillstånd,*

*2. har fyllt*

*a) 15 år för förarbevis för moped klass II,*

*b) 16 år för förarbevis för snöskoter eller terränghjuling, och*

*3. har avlagt godkänt kunskapsprov eller, om sådant prov inte behöver avläggas enligt 20 § andra stycket, har gått igenom föreskriven praktisk utbildning med övningskörning i trafik inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

## 20 §

*Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § 1 och 19 § 2 samt har gått igenom utbildning för fordonsslaget enligt lagen (0000:000) om utbildning till*

*förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

*Kunskapsprov behöver inte avläggas,*

*1. för snöskoter av den som redan har ett förarbevis för terränghjuling, eller*

*2. för terränghjuling av den som redan har ett förarbevis för snöskoter.*

#### 21 §

*Bestämmelserna i 2, 2a och 3 §§, 5 § 1, 8–11 §§, 13 § första stycket 1–3 och andra stycket samt 14–15 §§ gäller även förarbevis.*

### 4 kap.

#### 1 §<sup>8</sup>

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ om han har körkortstillstånd.

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel *eller den som utbildar sig till förare av moped klass I, snöskoter eller terränghjuling enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar* får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§, om han *eller hon* har körkortstillstånd.

Kravet på innehav av körkortstillstånd gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen skall ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2003:216.

2 §<sup>9</sup>

Den som övningskör skall, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

2. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,

b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 1,

3. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

Den som övningskör skall, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 15 år och nio månader för körning med moped klass I, snöskoter eller terränghjulning,

2. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

3. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,

b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 2,

4. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

5. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver förarbehörighet D eller DE.

5 §<sup>10</sup>

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola för förarbehörigheten A, A1, B, C, D

<sup>9</sup> Senaste lydelse 2003:216.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2004:1087.



eller E,

2. är utbildningsansvarig eller utbildare, om övningskörningen i annat fall än som anges i 6 § sker inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,

2. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

3. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.

3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker med motorcykel eller bil i andra fall än som avses i 1 eller 3.

#### 6 §<sup>11</sup>

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har
  - a) ett körkort med förarbehörigheten A eller A1 vid övningskörning med moped klass I inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,
  - b) ett körkort med förarbehörigheten B och ett förarbevis för fordon av det slag körningen avser vid övningskörning med snöskoter eller terränghjuling inom ramen för sådan utbildning

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2004:1087.

*som avses i nämnda lag,*

*c) ett körkort för fordon av det slag körningen avser vid övningskörning med motorcykel eller bil, och*

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren *har* haft ett sådant körkort och *förarbevis*.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller

2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

## 5 kap.

### 2 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd och traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel 1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort och *förarbevis, och*

*2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis.*

## 6 kap.

### 3 §

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra *moped klass I innan innehavaren har fyllt 16 år eller* bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

*3 a §*

*En handling som utfärdats i en annan stat inom EES och som i den staten ger rätt att köra traktor, moped klass II, snöskoter eller terränghjuling gäller i Sverige enligt sitt innehåll, om föraren*

*1. vid färd med traktor, snöskoter eller terränghjuling har fyllt 16 år, och*

*2. vid färd med moped klass II har fyllt 15 år.*

*4 §*

Utan hinder av 2 kap. 4 § får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *bruka* en moped klass I som han fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hans hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in fordonet får köra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

*Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ får en person som fyllt 16 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här köra en moped klass I, snöskoter eller terränghjuling som han eller hon fört in i landet, om fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hans eller hennes hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in fordonet får köra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.*

*Trots bestämmelsen i 2 kap. 4 § tillämpas i fråga om moped klass II vad som sägs i första stycket på en person som fyllt 15 år.*

**7 kap.***1 §*

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd och traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel  
1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort och förarbevis, och

2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis.

## 8 kap.

### 2 §<sup>12</sup>

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort eller traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort, traktorkort eller förarbevis eller om förnyelse av körkort eller förarbevis samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

### 3 §

Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

---

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2004:1087.

## 9 kap.

## 1 §

Körs moped klass II av barn som inte har fyllt 15 år, döms den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i ett anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om vårdnadshavaren eller arbetsgivaren uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommer på honom för att hindra förseelsen. Till samma straff döms även den som i annat fall uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter barn som inte fyllt 15 år att köra moped klass II.

## 2 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 15 § döms till penningböter.

Föraren skall inte dömas till straff,

1. om körkortet skall förnyas och föraren före färden har återlämnat *kortet* eller gjort anmälan om att det förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

## 1 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 15 § döms till penningböter.

Föraren skall inte dömas till straff,

1. om körkortet *eller förarbeviset* skall förnyas och föraren före färden har återlämnat *handlingen* eller gjort anmälan om att den förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort *eller förarbevis* begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

## 3 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

## 2 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort *eller förarbevis* till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

## 4 §

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1–2 §§ kör fordon i strid mot denna lag finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *och i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

## 3 §

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1–2 §§ kör fordon i strid mot denna lag finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

## 10 kap.

## 2 §

Om en läkare vid undersökning av en *körkortshavare* finner att *körkortshavaren* av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, skall läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Innan anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att *körkortshavaren* kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd *och* traktorkort.

Om en läkare vid undersökning av en *person som har körkort* finner att *denne* av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, skall läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Innan anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att *denne* kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd, traktorkort *och förarbevis.*

---

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om de nya bestämmelserna i 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§ samt i 5 kap. 2 § och i 7 kap. 1 § den 1 oktober 2007, och i övrigt den 1 januari 2008. Frågor om körkortstillstånd och förhandsbesked för den nya förarbehörigheten AM samt för de nya förarbevisen för snöskoter och för terränghjuling får prövas från och med den 1 oktober 2007.

2. Bestämmelsen i 2 kap. 4 § gäller inte den som är född före den 1 januari 1993.

3. Förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter gäller fortfarande. Ett sådant förarbevis skall inom den tid som regeringen föreskriver bytas ut mot en behörighetshandling enligt de nya bestämmelserna. Ett förarbevis som efter föreläggande inte har bytts ut gäller inte.

4. Traktorkort som har utfärdats före den 1 januari 2008 ger fortsatt rätt att köra moped klass I.

5. Den som innehar ett förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter skall anses uppfylla de personliga och medicinska lämplighetskraven i 3 kap. 2 §. I fråga om sådant förarbevis gäller från och med den 1 januari 2008 bestämmelserna i

a) 3 kap. 3 §, 10 § andra meningen, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket, 15 § första stycket 1 och andra stycket, samt

b) 5 kap. 2 §, 7 kap. 1 §, 8 kap. 3 §, 9 kap. 1–2 §§ och 10 kap. 2 § i dessa paragrafers nya lydelse.

6. Ingripanden 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. I de avseenden som anges i 4 kap. 6 § jämställs ett förarbevis för terrängskoter enligt lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter med ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling enligt körkortslagen.

8. De äldre bestämmelserna i 9 kap. 1 § gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 januari 2008.

9. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

## 5 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor skall ha följande lydelse

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Med trafikskola avses yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet.

*I lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar finns särskilda bestämmelser om förarutbildning för de fordonsslag som den lagen omfattar.*

*Bestämmelserna i denna lag tillämpas inte på sådan förarutbildning.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.



## 6 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>13</sup>

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret 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,

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

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

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål samt för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2004:367.

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

---

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

## 7 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse

*Nuvarande lydelse*

2 §<sup>14</sup>

Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2003:219.

*Föreslagen lydelse*2 §<sup>15</sup>

Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som för framdrivning är försedd med band.</i>
<i>Terränghjuling</i>	<i>En terrängskoter som för framdrivning är försedd med hjul.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. <i>Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.</i>
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2003:219.

## 8 Förslag till förordning om ändring i körkortsförordningen (1998:980)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortsförordningen (1998:980)

*dels* att 6 kap. 2 och 3 §§ skall upphöra att gälla,

*dels* att nuvarande 6 kap. 4–10 §§ skall betecknas 6 kap. 2–8 §§,

*dels* att rubriken till 3 kap. skall ha följande lydelse,

*dels* att 1 kap. 4 §, 2 kap. 2 och 4 §§, 3 kap. 1, 3, 6–9, 14–16 och 18 §§, 4 kap. 6 och 7 §§, 5 kap. 1 §, 7 kap. 9 § samt 8 kap. 4, 6, 9 och 9 a §§ skall ha följande lydelse,

*dels* att rubrikerna närmast före 6 kap. 4, 7, 9 och 10 §§ skall sättas närmast före 2, 5, 7 och 8 §§,

*dels* att det i förordningen skall införas tre nya paragrafer, 3 kap. 2 a §, 12 a § och 15 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 4 §<sup>16</sup>

*I terrängkörningslagen (1975:1313) och terrängkörningsförordningen (1978:594) finns bestämmelser om förbud mot körning i terräng i vissa fall.*

### 2 kap.

#### 2 §<sup>17</sup>

Ett traktorkort skall innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personnummer eller samordningsnummer samt meddelade villkor, som har betydelse för rätten att köra traktorkortspliktigt fordon.

Ett traktorkort *och ett förarbevis* skall innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personnummer eller samordningsnummer samt meddelade villkor, som har betydelse för rätten att köra ett traktorkortspliktigt fordon *eller ett fordon som kräver förarbevis*.

<sup>16</sup> Upphävd genom 2001:666.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 1999:992.

	4 §
Bevis om körkort enligt 2 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) ges av Vägverket på en särskild blankett.	Bevis om körkort <i>och förarbevis</i> enligt 2 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) ges av Vägverket på en särskild blankett.
<b>3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort</b>	<b>3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort, traktorkort och <i>förarbevis</i></b>

*Nuvarande lydelse*

1 §<sup>18</sup>

En ansökan om körkortstillstånd skall göras skriftligen på en särskild blankett. Till ansökningen skall det fogas en hälsodeklaration, som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete, och ett intyg om synprovning. Om ansökningen avser körkortstillstånd *med behörigheten C eller D* skall i stället ett läkarintyg enligt fastställd blankett fogas till ansökningen. 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 nykterhetskänseende uppfyller kraven i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488). 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 gäller dock inte om körkortets giltighet begränsats enligt 3 kap. 10 § körkortslagen.*

---

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2003:522.

## Föreslagen lydelse

## 1 §

En ansökan om körkortstillstånd skall göras skriftligen på en särskild blankett *och, om inte annat följer av 2 a §, avse en viss grupp av behörigheter enligt följande.*

- *Grupp I:* A, A1, AM, B och BE samt behörighet för traktor, moped klass II, snöskoter och terränghjuling
- *Grupp II:* C och CE
- *Grupp III:* D och DE

Till ansökningen skall det fogas en hälsodeklaration, som skall vara undertecknad av sökanden på heder och samvete, och ett intyg om synprovning. Om ansökningen avser körkortstillstånd *i grupp II eller III* skall i stället ett läkarintyg enligt fastställd blankett fogas till ansökningen. 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 nykterhets-hänseende uppfyller kraven i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488). Ett sådant utlåtande skall vara utfärdat inom två månader före ansökningen.

## 2 a §

*Ett körkortstillstånd gäller för samtliga behörigheter som ingår i en grupp som avses i 1 § första stycket. Detta gäller dock inte om länsstyrelsen har begränsat tillståndet till en eller flera behörigheter.*

## 3 §

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,*

Ett körkortstillstånd gäller i *fem år.*

När ett körkortstillstånd meddelats skall Vägverket utfärda ett bevis om tillståndet. I beviset skall anges

*1. den grupp av behörigheter eller den behörighet som*

- tillståndet gäller för,
2. de villkor som meddelats för körkortstillståndet eller körkortet,
  3. upplysning om tillståndets giltighetstid, och
  4. att tillståndet kan återkallas i de fall som avses i 5 kap. körkortslagen (1998:488).

6 §<sup>19</sup>

Vid en ansökan om förlängd giltighet av behörigheten C, CE, D eller DE enligt 3 kap. 12 § körkortslagen (1998:488) gäller vad som sägs om läkarintyg i 1 § första stycket. En sådan ansökan får göras tidigast ett år innan behörigheten upphör att gälla.

Länsstyrelsen får förelägga sökanden att inom viss tid ge in ett läkarintyg. Om föreläggandet inte följs skall ansökningen avvisas. Föreläggandet skall innehålla upplysning om detta.

7 §<sup>20</sup>

Länsstyrelsen behöver inte utreda sökandens personliga förhållanden, om sökanden har körkort *eller traktorkort* och ansökan avser körkortstillstånd för annan behörighet än D eller DE.

Om länsstyrelsen vid prövning av en ansökan om körkortstillstånd finner att sökanden inte förekommer i de register som förs enligt lagen (1998:620) om belastningsregister eller lagen (1998:621) om misstankeregister och att uppgift om omhändertagande enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. inte förekommer i vägtrafikregistret, behöver någon ytterligare utredning om sökandens personliga förhållanden inte göras.

Länsstyrelsen behöver inte utreda sökandens personliga förhållanden, om sökanden har *en behörighet som ingår i grupp I och ansökan avser körkortstillstånd för annan behörighet i grupp I eller behörighet som ingår i grupp II.*

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2004:1084.

<sup>20</sup> Senaste lydelse 2003:522.



## 8 §

Länsstyrelsen får vid handläggning av ansökan om körkortstillstånd eller förhandsbesked begära in yttrande av polismyndighet, lokal kriminalvårdsmyndighet, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse för ärendet. Ett sådant yttrande skall innehålla en redogörelse för de omständigheter som har betydelse för att bedöma sökandens lämplighet som innehavare av körkort eller traktorkort.

Länsstyrelsen får vid handläggning av *en* ansökan om körkortstillstånd eller *ett* förhandsbesked begära in yttrande av polismyndighet, lokal kriminalvårdsmyndighet, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse för ärendet. Ett sådant yttrande skall innehålla en redogörelse för de omständigheter som har betydelse för att bedöma sökandens lämplighet som innehavare av körkort, traktorkort *eller förarbevis*.

## 9 §

Genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) får den behörighet som följer av ett körkortstillstånd eller körkort 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.

Genom villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen (1998:488) får den behörighet som följer av ett körkortstillstånd, *ett* körkort *eller ett förarbevis* begränsas till

## 12 a §

*Förarprov för behörigheten AM och för förarbevis skall avse sökandens kunskaper i de avseenden som anges i 12 § första stycket 1–3.*

## 14 §

Rätten att få ut körkort förfaller ett år efter det att bevis om körkort enligt 2 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) utfärdats.

Rätten att få ut körkort *eller förarbevis* förfaller ett år efter det att bevis om körkort *eller förarbevis* enligt 2 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) utfärdats.

15 §<sup>21</sup>

Vägverket skall skicka underlag för ansökan om utfärdande av körkort till sökanden och om förnyelse av körkort till körkortshavaren. En sådan ansökan skall göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett välliknande fotografi skall vara fogat till ansökningen.

Vägverket skall skicka underlag för ansökan om  
1. utfärdande av körkort *eller förarbevis* till sökanden,  
2. förnyelse av körkort till körkortshavaren, och  
3. *förnyelse av förarbevis till innehavaren av förarbevis.*

En ansökan *som avses i första stycket* skall göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett välliknande fotografi skall vara fogat till ansökningen.

Utän hinder av vad som sägs i första stycket får Vägverket meddela föreskrifter om att en ansökan skall lämnas genom elektronisk överföring.

*Trots* vad som sägs i första *eller andra* stycket får Vägverket meddela föreskrifter om att en ansökan skall lämnas genom elektronisk överföring.

## 15 a §

*Den som har ett förarbevis för*  
1. *moped klass II och ansöker om utfärdande av ett körkort med behörigheten AM,*  
2. *snöskoter och ansöker om utfärdande av ett förarbevis för terränghjuling, eller*  
3. *terränghjuling och ansöker om utfärdande av ett förarbevis för*

<sup>21</sup> Senaste lydelse 2004:1084.

*snöskoter skall till Vägverket ge in ett intyg om genomgången föreskrivna praktisk utbildning med övningskörning i trafik för den behörighet som ansökan avser.*

## 16 §

Om ett körkort förstörts eller kommit bort skall innehavaren anmäla detta till Vägverket.

Till anmälningen skall om möjligt det förstörda körkortet bifogas. Om ett körkort som kommit bort senare hittas skall det genast överlämnas till länsstyrelsen

Om ett körkort *eller ett förarbevis* förstörts eller kommit bort skall innehavaren anmäla detta till Vägverket.

Till anmälningen skall om möjligt det förstörda körkortet *eller förarbeviset* bifogas. Om ett körkort *eller ett förarbevis* som kommit bort senare hittas skall det genast överlämnas till länsstyrelsen

## 18 §

Har en ansökan om förnyelse av körkort enligt 3 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) inte getts in inom viss tid skall Vägverket förelägga körkortshavaren att inom viss tid efter det han fått del av föreläggandet ansöka om förnyelse av körkortet.

Föreläggandet skall innehålla en upplysning om att körkortet blir ogiltigt enligt 3 kap. 13 § första stycket 1 körkortslagen om föreläggandet inte följs.

Har en ansökan om förnyelse av körkort *eller av förarbevis* enligt 3 kap. 14 § körkortslagen (1998:488) inte getts in inom viss tid skall Vägverket förelägga körkortshavaren *eller innehavaren av förarbevis* att inom viss tid efter det han *eller hon* fått del av föreläggandet ansöka om förnyelse av körkortet *eller förarbeviset*.

Föreläggandet skall innehålla en upplysning om att körkortet *eller förarbeviset* blir ogiltigt enligt 3 kap. 13 § första stycket 1 körkortslagen om föreläggandet inte följs.

**4 kap.****6 §<sup>22</sup>**

Vid övningskörning skall den som har uppsikt över körningen följa med i bilen vid den körandes sida.

Vid övningskörning med motorcykel i gatutrafik och på landsväg skall den som har uppsikt över körningen följa med som passagerare på fordonet eller själv köra motorcykel. *Sådan* övningskörning får ske med *endast* en medföljande elev.

Vid övningskörning med *moped klass I och motorcykel i gatutrafik eller på landsväg samt med snöskoter och terränghjuling* skall den som har uppsikt över körningen följa med som passagerare på fordonet eller själv köra sådant fordon som övningskörningen avser. Övningskörning med *moped klass I och motorcykel* får ske med *bara* en medföljande elev.

**7 §<sup>23</sup>**

Den som *i trafikskola, inom Försvarsmakten eller polisväsendet eller som godkänd handledare har uppsikt över övningskörning,* anses som förare vid *sådan körning.*

Den som *har uppsikt över övningskörning* anses som förare vid *körningen.*

**5 kap.****1 §**

Bestämmelserna i detta kapitel gäller även körkortstillstånd och traktorkort.

Bestämmelserna i detta kapitel gäller även körkortstillstånd, traktorkort *och förarbevis.*

**7 kap.****9 §<sup>24</sup>**

Polismyndigheten skall anmäla till länsstyrelsen 1. om den finner anledning att anta att en körkortshavare,

Polismyndigheten skall anmäla till länsstyrelsen 1. om den finner anledning att anta att en körkortshavare,

<sup>22</sup> Senaste lydelse 2003:522.

<sup>23</sup> Senaste lydelse 2004:1084.

<sup>24</sup> Senaste lydelse 1999:992.

innehavare av traktorkort, *en* innehavare av ett traktorkort, innehavare av utländskt körkort *ett förarbevis eller ett* utländskt körkort eller någon för vilken spärrtid körkort eller någon för vilken spärrtid eller ogiltighetstid beslutats men ännu inte löpt ut inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få körkort eller traktorkort, *traktorkort eller förarbevis,*

2. om myndigheten finner att körkortshavaren har ett eller flera körkort utfärdade i andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

En anmälan skall innehålla uppgift om personnummer eller samordningsnummer.

## 8 kap.

### 4 §<sup>25</sup>

Föreskrifter om förarutbildning

1. i trafikskolor finns i förordningen (1998:978) om trafikskolor,

Föreskrifter om förarutbildning

1. i trafikskolor finns i förordningen (1998:978) om trafikskolor *och för behörighet att köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar i förordningen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

2. i gymnasieskolan, komvux och fristående skola med motsvarande utbildning får beslutas av Statens skolverk efter samråd med Vägverket,

3. inom Försvarsmakten får beslutas av Försvarsmakten efter samråd med Vägverket,

4. i andra fall får beslutas av Vägverket.

### 6 §<sup>26</sup>

I andra fall än som sägs i 1–5 §§ får ytterligare föreskrifter för verkställighet av körkortslagen (1998:488) och denna förordning beslutas av Vägverket. I fråga om giltighet och utbyte av utländska körkort skall Vägverket samråda med Rikspolisstyrelsen.

Vägverket får besluta om Vägverket får besluta om

<sup>25</sup> Senaste lydelse 2003:522.

<sup>26</sup> Senaste lydelse 2003:522.

ytterligare föreskrifter om uppgifter på körkort och körkorts utseende samt om uppgifter på traktorkort och dess utseende.

ytterligare föreskrifter om uppgifter på körkort, traktorkort och förarbevis samt om dessa behörighetshandlingars utseende. Därvid får verket föreskriva att behörighet för snöskoter och behörighet för terränghjuling skall anges på en och samma handling.

Vägverket fastställer en förteckning över sifferkoder enligt 2 kap. 1 §.

Blanketter, såsom hälsodeklaration, intyg om synprovning, läkarintyg och grundhandling tillhandahålls av Vägverket.

Länsstyrelsen får, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, medge

1. att traktor eller terrängskoter körs av den som inte uppfyller kraven i 2 kap. 2 och 3 §§ körkortslagen (1998:488) om det är nödvändigt för att tillgodose behovet av transporter inom enskilda jordbruks-, skogsbruks- eller näringsverksamhet,

2. undantag från 2 kap. 3 och 4 §§ körkortslagen och ålderskravet för förarbehörighet A, B och BE i 3 kap. 1 § första stycket 3b körkortslagen för person som till följd av bristande allmänna kommunikationer och sjukdom, handikapp eller liknande som inte utgör medicinskt hinder för körkortsinnehav är i behov av motordrivet fordon.

## 9 §

Länsstyrelsen får medge att en traktor, en snöskoter eller en terränghjuling körs av den som inte uppfyller behörighetskraven i 2 kap. 2 och 3 §§ körkortslagen (1998:488), om det är nödvändigt för att tillgodose behovet av transporter inom enskilda jordbruks-, skogsbruks- eller näringsverksamhet.

Länsstyrelsen får för en person som behöver ett motordrivet fordon till följd av bristande allmänna kommunikationer och sjukdom, funktionshinder eller liknande, som inte utgör medicinskt hinder för körkortsinnehav eller innehav av förarbevis, medge undantag från

1. behörighetskraven i 2 kap. 3 och 4 §§ körkortslagen,
2. ålderskraven för förarbehörigheterna A, A1, AM, B och BE i 3 kap. 1 § första stycket 3 körkortslagen, och
3. ålderskraven för förarbevis

Undantag får begränsas till att avse visst område, viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

*för moped klass II, snöskoter och terränghjuling i 3 kap. 19 § 2 samma lag.*

Undantag får medges om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten och får begränsas till att avse ett visst område, en viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt.

9 a §<sup>27</sup>

Trots bestämmelsen i 2 kap. 3 § första stycket körkortslagen (1998:488) får den som har fyllt 16 år köra terrängskoter

1. vid praktisk övning under sådan utbildning som avses i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter om körningen sker under uppsikt av den som ansvarar för utbildningen, eller

2. om körningen sker inom turistnäringen i en grupp om högst tio personer som innehar körkort eller traktorkort under ledning av en person som innehar förarbevis för terrängskoter längs en sträcka som bestämts av denne före färden.

Trots bestämmelserna i 2 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) får

1. den som har körkort eller traktorkort köra en snöskoter eller en terränghjuling inom turistnäringen, om färden sker

a) i en grupp om högst tio personer,

b) under ledning av en person som innehar förarbevis för fordonet, och

c) längs en sträcka som bestämts av denne före färden, samt

2. den som har körkort med behörigheten B köra en terränghjuling på spelytor och anlagda transportvägar inom golfanläggningar.

<sup>27</sup> Senaste lydelse 1999:992.

---

1. Denna förordning träder i kraft, i fråga om de nya bestämmelserna i 3 kap. 1 §, 2 a §, 3 § och 6–9 §§ samt de nya bestämmelserna i 4 kap. 6–7 §§, i 5 kap. 1 § och i 7 kap. 9 § den 1 oktober 2007, och i övrigt den 1 januari 2008.

2. Frågor om körkortstillstånd och förhandsbesked enligt de nya bestämmelserna får prövas från och med den 1 oktober 2007.

3. Ett körkortstillstånd som har meddelats före den 1 oktober 2007 gäller i enlighet med sitt innehåll.

4. I fråga om ett förarbevis som har utfärdats enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter samt för innehavare av ett sådant bevis gäller från och med den 1 januari 2008 de nya bestämmelserna i 3 kap. 9 och 16 §§, 5 kap. 1 § samt i 7 kap. 9 §.

5. Vägverket får föreskriva eller i enskilda fall medge att visst kunskapsprov som har avlagts före den 1 juli 2000 skall anses utgöra sådant kunskapsprov för snöskoter eller terränghjuling som avses i 3 kap. 19 § körkortslagen (1998:488).

6. Förarbevis som har utfärdats enligt lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter skall bytas ut mot behörighetshandlingar enligt de nya bestämmelserna i följande ordning.

Förarbevis utfärdat år: \_\_\_\_\_ Byts ut senast år: \_\_\_\_\_

Om ett förarbevis inte har bytts ut inom föreskriven tid skall Vägverket förelägga innehavaren att inom viss tid efter det att han eller hon har fått del av föreläggandet byta ut beviset. Föreläggandet skall innehålla en upplysning om att förarbeviset blir ogiltigt om föreläggandet inte följs.

7. Vägverket får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs med anledning av ikraftträdandet av lagen (0000:000) om ändring i körkortslagen (1998:488) och denna förordning.



## 9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Häri genom föreskrivs att 10 och 20 §§ förordningen (1999:1134) om belastningsregister skall ha följande lydelse

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 10 §<sup>28</sup>

Uppgifter ur belastningsregistret skall lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott eller om nåd i brottmål eller andra ärenden enligt 11 kap. 13 § regeringsformen, i ärenden om upphävande av domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen (1989:529) eller i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. chefen för Justitiedepartementet eller den han eller hon bemyndigar, om utdraget behövs för att fullgöra en skyldighet Sverige har enligt en överenskommelse med en främmande stat,

3. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

4. en polismyndighet i passärenden, tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller, samt i ärenden om anställning eller uppdrag vid myndigheten,

5. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

6. en länsstyrelse, i ärenden där länsstyrelsen enligt lag eller förordning skall hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen skall göra en lämplighetsprövning, i ärenden där länsstyrelsen skall pröva

6. en länsstyrelse, i ärenden där länsstyrelsen enligt lag eller förordning skall hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen skall göra en lämplighetsprövning, i ärenden där länsstyrelsen skall pröva

<sup>28</sup> Senaste lydelse 2004:34

frågor om förbud mot att ha djur eller om omhändertagande av djur, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i ärenden om tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag, i fråga om den som ärendet gäller,

7. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

8. en myndighet som har rätt att besluta om frihetsberövande åtgärd enligt lagarna om överlämnande eller utlämning för brott eller utlämningslagen, i ärenden som rör en sådan åtgärd,

9. en kriminalvårdsmyndighet, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som

frågor om förbud mot att ha djur eller om omhändertagande av djur, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, *förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling*, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i ärenden om tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag, i fråga om den som ärendet gäller,

7. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor *eller enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och förordningen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar* överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, *förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling*, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

- a) övervakare inom frivården,
- b) förtroendemän enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. eller förordningen (1974:248) om kriminalvård i anstalt,
- c) personutredare enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m.,
- d) biträde enligt 6 § andra stycket lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll, eller
- e) kontrollör enligt 4 § förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder,

10. en kriminalvårdsmyndighet, när uppgiften behövs för prövning av en fråga enligt lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt, lagen (1976:371) om behandling av häktade eller anhållna m.fl., lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller lagen om särskild personutredning i brottmål,

11. Kriminalvårdsnämnden, när uppgiften behövs för prövning av en fråga om villkorlig frigivning,

12. en övervakningsnämnd eller lokal kriminalvårdsmyndighet, i ärenden om övervakning, i fråga om den som ärendet gäller,

13. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1950:382) om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen i andra ärenden än som sägs i 1, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 2 kap. 4 § andra stycket utlänningslagen i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

14. Försvarsmakten, i fråga om den som myndigheten avser att anställa i utlandsstyrkan inom myndigheten,

15. Migrationsverket och Utlänningsnämnden, i ärenden enligt lagen om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 2 kap. 4 § andra stycket utlänningslagen, i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

16. Statens kriminaltekniska laboratorium, i ärenden om DNA-analys, i fråga om den som ärendet gäller, samt

17. en passmyndighet utom riket i passärenden, i fråga om den som ärendet gäller.

Vad som sägs i första stycket om en polismyndighet gäller även i fråga om Rikspolisstyrelsen. Uppgifter om annan än den som prövningen gäller enligt första stycket 13 eller 15 skall begränsas till uppgifter om påföljder för brott enligt 3, 4 eller 6 kap. brottsbalken eller uppgifter om besöksförbud.

## 20 §

Länsstyrelserna och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

Länsstyrelserna och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, *förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling*, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

*Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor eller enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och förordningen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar överväger att ge tillstånd eller godkänna.*

Direktåtkomsten skall begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2007.
  2. De nya bestämmelserna gäller också ärenden om förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

## 10 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister

Härigenom föreskrivs att 3 och 7 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 §<sup>29</sup>

Uppgifter ur misstankeregistret skall lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott eller om nåd i brottmål eller andra ärenden enligt 11 kap. 3 § regeringsformen, i ärenden om upphävande av domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen (1989:529) eller i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

3. en polismyndighet i passärenden, tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller samt i ärenden om anställning vid myndigheten,

4. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

5. en länsstyrelse i ärenden när länsstyrelsen enligt lag eller förordning skall hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen skall göra en lämplighetsprövning, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i ärenden om tillsyn enligt förordningen

5. en länsstyrelse i ärenden när länsstyrelsen enligt lag eller förordning skall hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen skall göra en lämplighetsprövning, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, *förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terräng-hjuling*, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transport-

<sup>29</sup> Senaste lydelse 2003:1011.

(1989:149) om bevakningsföretag, i fråga om den som ärendet gäller,

6. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

Länsstyrelser och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

tillstånd samt i ärenden om tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag, i fråga om den som ärendet gäller,

6. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor *eller enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och förordningen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar* överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, *förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling*, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

#### 7 §

Länsstyrelser och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, *förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling*, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

*Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret*

*i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor eller vid lämplighetsprövning enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och förordningen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar överväger att ge tillstånd eller godkänna.*

Direktåtkomsten skall begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning. Åtkomsten får endast omfatta uppgifter om misstanke om brott för vilket åtal har väckts och om uppgifter om misstanke om brott i övrigt förekommer.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2007.
  2. De nya bestämmelserna gäller också ärenden om förarbevis för terrängskoter som har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

## 11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

2 §<sup>30</sup>

Definitionerna med den betydelse som anges nedan är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Beteckning	Betydelse
Accelerationsfält	Ett sådant körfält som är avsett endast för anslutande trafik
Behörighetshandling	Körkort, traktorkort och bevis om körkort
Besiktningssinstrument	Ett bevis om att fordonet har godkänts vid en mopedbesiktning
-----	
Färdled	En sådan led eller plats i terrängen som allmänt används för samfärdsel men inte är en väg
Grundhandling	En handling som är avsedd för färdigställande av körkort
Gårdsgata	En väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift skall vara gårdsgata och som är utmärkt med vägmärke för gårdsgata
-----	

<sup>30</sup> Senaste lydelse 2002:946.



*Föreslagen lydelse*2 §<sup>31</sup>

Definitionerna med den betydelse som anges nedan är avsedda att användas i andra författningar i den utsträckning som föreskrivs i dessa.

Beteckning	Betydelse
Accelerationsfält	Ett sådant körfält som är avsett endast för anslutande trafik
Behörighetshandling	Körkort, traktorkort, <i>förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter, förarbevis för terränghjuling</i> samt bevis om körkort och bevis om förarbevis
Besiktningssinstrument	Ett bevis om att fordonet har godkänts vid en mopedbesiktning
-----	
Färdled	En sådan led eller plats i terrängen som allmänt används för samfärdsel men inte är en väg
Grundhandling	En handling som är avsedd för färdigställande av körkort, <i>förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter eller förarbevis för terränghjuling</i>
Gårdsgata	En väg eller en vägsträcka som enligt en lokal trafikföreskrift skall vara gårdsgata och som är utmärkt med vägmärke för gårdsgata
-----	

Denna förordning träder i kraft den 1 oktober 2007.

<sup>31</sup> Senaste lydelse 2002:946.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens uppdrag

Utredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven (dir. 2003:105) och tilläggsdirektiven (dir. 2004:30), *se bilagorna 1 och 2*. Enligt de ursprungliga direktiven går uppdraget ut på att se över regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Som grund för översynen skall utredaren utvärdera hur det nuvarande regelverket har tillämpats i praktiken. Utvärderingen skall innehålla en analys av hur systemet med privata utbildare och anordnare av kunskapsprov har fungerat. Den skall också innehålla en bedömning av vilka effekter det nuvarande systemet har på trafiksäkerheten.

I de ursprungliga direktiven poängteras att vissa frågor särskilt skall övervägas. Det gäller frågan om utfärdandet av ett förarbevis skall föregås av en lämplighetsprövning av den sökande och om ett förarbevis bör kunna återkallas på samma sätt som ett körkort. Andra frågor som skall övervägas är om den nivå som utbildningen i dag håller är lämplig och om ett förarbevis för terrängskoter även i fortsättningen skall ge rätt att köra både snöskoter och terränghjuling eller om det i stället bör införas separata förarbevis för de olika fordonen. Bestämmelsen, som innebär att den som har fått ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 återkallat inte återfår rätten att köra terrängskoter när ett nytt körkort eller traktorkort har utfärdats efter spärrtidens utgång, skall också övervägas. Det huvudsakliga syftet med de förslag som utredningen lämnar skall vara att öka trafiksäkerheten och förväntade trafiksäkerhetseffekter skall därför anges.

Tilläggsdirektiven innebär att utredningen, utöver det ursprungliga uppdraget, skall överväga om de krav som i dag ställs på den som kör en moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras. Utredaren skall härvid inhämta synpunkter från företrädare för organisationer som representerar dem som kör

moped klass II och från berörda myndigheter. Genom samråd med Barnombudsmannen och Ungdomsstyrelsen skall också inhämtas synpunkter från berörda ungdomsgrupper.

Det pågående arbetet med ett nytt körkortsdirektiv inom EU, jfr förslag till nytt körkortsdirektiv KOM(2003)621slutlig, skall också beaktas i utredningsarbetet. I samband med att uppdraget utvidgades förlängdes tiden för utredningens uppdrag.

Bakgrunden till att uppdraget utvidgades till att omfatta även mopeder klass II var bl.a. följande. Genom Vägverkets arbete för säkrare mopedtrafik (MopedOLA) hade det framkommit att många av de faktorer som bidrar till mopedolyckorna är gemensamma för olyckor med moped klass I och moped klass II. Barnsäkerhetsdelegationen föreslog i sitt slutbetänkande *Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling* (SOU 2003:127) att vi även skulle utreda möjligheterna att införa en obligatorisk utbildning och krav på förarbevis för förare av mopeder klass II.

Trafikutskottet har i betänkandet 2003/04:TU6 tagit ställning till några motionsförslag som rör s.k. fyrhjulingar, dvs. fyrhjulinga motorfordon. Utskottet uttalade härvid att det ansåg att det var viktigt med högt ställda krav på trafiksäkerhet vid användningen av fyrhjulinga motorcyklar och terrängkotrar. Det förutsatte att denna utredning såg över frågan om separata förarbevis för terränghjulingar och snöskotrar och också gjorde en översyn av regelverket för fyrhjulinga motorcyklar samt snarast påtalade eventuella behov av regelförändringar.

Trafikutskottet har i betänkandet 2004/05:TU6, i samband med en motion om förbättrade möjligheter att kunna skilja terränghjulingar från fyrhjulinga motorcyklar, bl.a. uttalat att utskottet inte har någon uppfattning om hur stort problemet med de olika fordonens yttre likhet är och att det åligger Vägverket att följa utvecklingen och föreslå åtgärder om det bedöms lämpligt.

## 1.2 Utredningens arbete

Utredningsarbetet har bedrivits i form av en enmansutredning och inleddes i september 2003. Arbetet har skett i nära samarbete med experterna, som representerar Näringsdepartementet och berörda myndigheter. Genomgående används termerna *utredningen* och *vi* i detta betänkande.

Insamlingen av fakta om och synpunkter på de olika delfrågorna har skett på olika sätt. Utredningen har gjort en studieresa till Östersund och Sollefteå och där sammanträffat med representanter för organisationerna Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet (SVEMO) och Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED) samt tagit del av deras utbildningsverksamhet. I samband härmed träffade vi också representanter för trafikpolisen i Östersund.

Utredningen har haft en hearing i Stockholm i vilken ett 30-tal inbjudna representanter för myndigheter och organisationer deltog.

Vi har haft kontinuerlig kontakt med representanter för närmast berörda myndigheter (Vägverket, Arbetsmiljöverket, Naturvårdsverket) samt även haft kontakter med andra myndigheter (Nämnden för offentlig upphandling och Skolverket) och vid ett flertal tillfällen haft kontakter med olika organisationer såsom ATV-Leverantörernas Förening, (ALF), Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund, (McRF), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande, (NTF), SNOFED (bl.a. vid en av organisationen anordnad skoterriksdag i november 2004), Sveriges Trafikskolors Riksförbund, (STR), SVEMO m.fl. samt enskilda utbildare (bl.a. Ö-B:s Terrängtjänst, där studiebesök också gjorts) och försäljare (bl.a. Aixam mopedbilar).

Utredningen har tagit del av annat pågående och avslutat arbete som på olika sätt berör uppdraget. Som exempel kan nämnas MopedOLA, Vägverkets och Rikspolisstyrelsens rapport den 14 juni 2004 *Utredning om förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa krav på registrering av samtliga mopeder*, arbetet med det nya EG-direktivet om körkort, Barnsäkerhetsdelegationens betänkande SOU 2003:127, Vägverkets utvärdering av utbildning och kunskapsprov samt forskningsrapporten *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige* av docenten Mats Öström m.fl. vid Umeå universitet. En närmare redovisning av vad som härvid har framkommit av betydelse för utredningsarbetet lämnas i faktadelen i avsnitt 5, *Sammanställning av fakta och synpunkter om mopeder och terrängskotrar i Sverige*.

Utredningen har från myndigheter (Vägverket och SIKA) och organisationer (Försäkringsförbundet, McRF m.fl.) inhämtat statistik som berör uppdraget.

Med anledning av Trafikutskottets i föregående avsnitt nämnda uttalanden har vi kontinuerligt haft uppmärksamheten riktad bl.a. mot fyrhjuliga fordon. Vi har funnit det mest angeläget att ägna

intresse åt vilka trafiksäkerhetskrav som bör ställas på förare av terränghjulingar. Vi ger också en beskrivning av dagens möjligheter att i trafiken skilja på olika likartade fordon, vare sig de är klassificerade som motorcyklar, mopeder eller terrängskotrar, se vidare avsnitt 3.17.

### 1.3 Framställningar till utredningen

Det har till utredningen kommit in framställningar från följande organisationer.

- ATV-leverantörernas Förening (ALF) angående terränghjulingar och användningen av sådana fordon.
- Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO) angående uppdelning av terrängskoter i snöskoter och terränghjuling.
- Svenska Golf förbundet angående behörighetskrav för att få köra en s.k. golfbil.

Framställningarna behandlas i avsnitt 7.4 och 7.5.

**Fakta  
och  
utvärderingar**

## 2 Allmänna utgångspunkter

### 2.1 Trafiksäkerhet

#### *Allmänt*

Sverige har internationellt sett en mycket hög trafiksäkerhet. Om man relaterar antalet dödade i trafiken till antalet invånare i respektive land har Sverige tillsammans med Norge, Nederländerna och Storbritannien de lägsta värdena i Europa. Sverige ligger i dag på storleksordningen 5,7 dödade varje år per 100 000 invånare. Inom hela EU har de senaste åren omkommit drygt 10 personer varje år per 100 000 invånare (Vägverkets rapport *En samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet m.m.* TR40A 2003:27111, s. 11). Icke desto mindre omkom år 2004 i Sverige ca 500 personer till följd av olyckor i vägtrafiken. Minskningen av antalet omkomna går mycket långsamt. Mopedförare och förare av terrängskoter utgör trafikantgrupper som är utsatta för förhållandevis höga risker i trafiken. Vid en beräkning av relativ risk att dödas efter färdstätt framgår det att en mopedförare löper ungefär tio gånger så stor risk som en förare av en personbil att dödas i trafiken. Mopedkörning är det farligaste färdstället i vägtrafiken, följt av motorcykelkörning (Vägverkets statistik MopedOLA). För terrängskotrar finns det inte någon officiell statistik, men av en studie av snöskoterrelaterade dödsolyckor under 30 säsonger i de fyra nordligaste länen (Mats Öström m.fl., Umeå universitet 2004) framgår det att det årliga antalet omkomna per 100 000 snöskotrar i trafik i medeltal var 8 personer.

*Nollvisionen*

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige utgår sedan 1997 från den s.k. nollvisionen. Förarbevisutredningens uppdrag, att öka säkerhetsnivån för mopedförare och terrängskoterförare, skall ses som ett led i detta arbete. Riksdagen beslutade i oktober 1997 med anledning av propositionen *Nollvisionen och det trafiksäkra sambället* (prop. 1996/97:137) och Trafikutskottets betänkande med samma namn (bet. 1997/98:TU4) om en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet i Sverige genom att slå fast ett långsiktigt mål, nollvisionen (rskr. 1997/98:11). Nollvisionen innebär att målet för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransport-systemet och att vägtrafiksystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta mål. I propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling* (prop. 1997/98:56) bedömde regeringen att minskningen av antalet döda och allvarligt skadade inom vägtrafikområdet borde kunna ske i en sådan takt att ett etappmål fastställdes, innebärande att antalet omkomna till följd av trafikolyckor 2007 skulle vara högst 270 personer. Riksdagen anslöt sig till bedömningen (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Etappmålet bekräftades i propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2).

I prop. 2003/04:160 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* slår regeringen fast att den långsiktiga inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet enligt beslutet om nollvisionen ligger fast. Riksdagen har ställt sig bakom detta ställningstagande (bet. 2004/05:TU2 och rskr. 2004/05:63). I propositionen redovisas olika åtgärder för konkretisering av arbetet med att förverkliga visionen, bl.a. regler om uppsikt under övningskörning och en obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning, vilka bl.a. har lett till ändringar i körkortslagen (SFS 2004:1087).

Nollvisionen innebär inte att alla olyckor på sikt förutsätts kunna undvikas, utan att dödsfall och allvarliga skador skall undvikas. För att nollvisionen skall kunna uppnås krävs ett delat ansvar för trafiksäkerheten enligt följande principer (prop. 1996/97:137 s. 16–17).

1. Systemutformarna, dvs. väghållare, myndigheter, fordons-tillverkare m.fl., har alltid det yttersta ansvaret för vägtransport-systemets utformning, skötsel och användning och har därmed



tillsammans ett ansvar för hela systemets säkerhetsnivå.

2. Trafikanterna har ansvar för att följa de spelregler som systemutformarna ställer upp för användningen av vägtransport-systemet.
3. Om trafikanterna inte följer spelreglerna – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller allvarligt skadas.

### *Ett europeiskt trafiksäkerhetsprogram*

Europeiska kommissionen har i vitboken om den gemensamma transportpolitiken föreslagit att EU skall anta ett mål för trafiksäkerhetsarbetet på europeisk nivå innebärande en halvering av antalet döda i trafiken till år 2010.<sup>1</sup> Kommissionen föreslår i ett åtgärdsprogram bland annat insatser för att främja ett säkrare beteende bland trafikanterna och bättre grundutbildning för förare samt insatser för att bekämpa vårdslöst beteende i trafiken.<sup>2</sup> Omarbetningen av rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort<sup>3</sup> är en annan åtgärd som bl.a. förväntas höja trafiksäkerheten för medlemsländerna. Förslaget till nytt direktiv, (KOM (2003) 621 slutlig), innehåller bl. a. en ny körkortskategori för mopeder, se vidare i avsnitt 4.

## **2.2 Tillkomsten av nuvarande regelverk i korthet**

Det regelverk som nu är aktuellt för översyn, lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (LFB) och förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (FFB), trädde i kraft den 1 januari 2000. För mopeder klass I skulle de nya reglerna börja tillämpas först den 1 april 2000. Innan detta regelverk infördes fanns det inte några

<sup>1</sup> Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (KOM (2001) 370 slutlig).

<sup>2</sup> Kommissionens meddelande Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet, 2.6. 2003, KOM (2003) 311 slutlig.

<sup>3</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 1.

specifika till dessa fordon anpassade regler om utbildning och prov. Under korta perioder har krav på körkort eller traktorkort gällt för att få köra fordonen, och det har funnits och finns frivilliga utbildningar både för mopeder och för terrängskotrar. Det har också funnits och finns fortfarande arbetsrelaterade utbildningar för dem som använder terrängskotrar i sitt arbete. Anledningen till att en obligatorisk utbildning och prov kom att övervägas för vissa mopeder var införandet av den s.k. EU-mopeden i Sverige år 1998. Den mopeden har en högre konstruktiv hastighet, (45 km i timmen) än den nationella moped som tidigare var den enda som såldes i Sverige och som var konstruerad för en hastighet om maximalt 30 km i timmen. På grund härav var EU-mopeden hänförlig till kategorin lätt motorcykel och det skulle krävas körkort för att få köra den. Under en övergångsperiod gällde krav på körkort med minst behörigheten A (1 oktober 1998–31 mars 2000). Regelverket om förarbevis utformades sedan utifrån principen att även en EU-moped skulle få köras av den som fyllt 15 år och att ett enklare behörighetsbevis än körkort skulle vara ett krav för den som inte hade körkort eller traktorkort. För mopeder motsvarande nuvarande indelning i klass II har behörighetsåldern alltid varit 15 år, utom under en kort period när en sådan moped ingick i kategorin lätt motorcykel, vilket medförde ett ålderskrav på 16 år.

Behörighetskravet för att få köra en terrängskoter blev under en period bestämt till körkort eller traktorkort mot tidigare enbart ett ålderskrav på 16 år. På grund av olycksutvecklingen för terrängskotrar, främst snöskotrar, och med hänsyn till de speciella terräng- och naturförhållanden som ett sådant fordon används i ansågs det dock finnas motiv för en specialinriktad utbildning även för terrängskoter.

### **2.3 Vem får köra? – sammanfattning**

Mot bakgrund av det ovan sagda gäller alltså nu följande. Den som är minst 15 år och har ett förarbevis för moped klass I, alternativt ett körkort eller ett traktorkort, får köra en moped klass I. För att få köra en moped klass II räcker det att vara minst 15 år gammal. En terrängskoter får köras av en person som är minst 16 år och har ett förarbevis för terrängskoter alternativt ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000, jfr 2 kap. 3 och 4 §§

körkortslagen (1998:488), KKL och övergångsbestämmelserna i SFS 1999:878.

Av LFB och FFB framgår följande. För att förvärva ett förarbevis för en moped eller en terrängskoter krävs att man genomgår en obligatorisk utbildning och avlägger ett kunskapsprov med godkänt resultat. Utbildningarna och proven anordnas av olika aktörer, såsom privata utbildningsföretag, organisationer, återförsäljare av fordon och trafikskolor. Vägverket drar genom föreskrifter upp riktlinjer för utbildning och prov, se Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:90) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Verket godkänner också utbildare och anordnare av kunskapsprov samt utövar tillsyn över verksamheten. Det är vidare Vägverket som utfärdar förarbevisen. Utöver behörighet att köra de aktuella fordonen har inte några rättsverkningar knutits till förarbevisen. Det ställs inga krav på personlig eller medicinsk lämplighet för att kunna få ett förarbevis. Dessa kan inte, såsom körkort och traktorkort, återkallas. De fungerar inte som identitetshandlingar och de behöver inte medföras vid färd eller förnyas. Det finns inga hinder för en person som har fått sitt körkort återkallat att förvärva ett förarbevis för moped klass I eller terrängskoter under spärrtiden.

## 3 Närmare om bakgrund och gällande rätt

### 3.1 Inledning

För att sätta in mopederna och terrängskotrarna i ett sammanhang och ge en bakgrund till de frågor som utredningen kommer att behandla inom ramen för uppdraget, går vi i detta avsnitt närmare igenom olika regler om fordonen. Mopeder och terrängskotrar behandlas huvudsakligen var för sig. Fordonsregistrering, definitioner och olika regler kring användningen av fordonen tas upp. En historisk tillbakablick avseende fordonen och regleringen av dem i sådana frågor som är aktuella för vår utredning görs också. Den yttre identifieringen av fordonsslagen tas upp avslutningsvis.

### 3.2 Klassificering av fordon

Utvecklingen har till viss del lett fram till att fordonstillverkarna gör fordon som ser ut att vara ett visst slag av fordon men som tekniskt och behörighetsmässigt är ett annat slag av fordon. Som exempel kan nämnas mopedbilen, som ser ut som en mindre bil men definitionsmässigt och behörighetsmässigt behandlas som en moped. Andra fyrhjuliga mopeder kan se ut som terrängfordon och terrängskotrar på fyra hjul kan till utseendet vara förvillande lika fyrhjuliga motorcyklar. Det finns också lekfordon som ser ut som fyrhjuliga mopeder men som inte får användas annat än inom inhägnade områden eller som tävlingsfordon.

Tillverkarna av fordon kan genom olika tekniska lösningar och design av fordonen anpassa sig till registreringsreglerna och därigenom behörighetskraven och på så sätt förse fordonsmarknaden med olika typer av fordon. Regelverket kring själva registreringen av fordonen i vägtrafikregistret består av lagar, förordningar och föreskrifter. En stor del av dessa regler är beroende av EG-direktiv och andra internationella regler som styr de nationella reglerna. Ett

fordon kan vara registrerat bara i *ett* fordonsslag, t.ex. buss, bil, moped. Det finns alltså inte någon valfrihet för fordonsägaren att välja fordonsslag utan klassificeringen styrs av fordonets tekniska egenskaper.

### 3.3 Registrering av fordon

#### *Allmänt*

Grundläggande bestämmelser om registrering i vägtrafikregistret finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, LVTR. Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, FVTR, innehåller kompletterande föreskrifter till lagen. Definitioner av fordon ges i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, LDEF. Här har de grundläggande fordonsbegreppen samlats. Fordonsdefinitionerna är så långt möjligt anpassade till definitionerna i EG:s fordonslagstiftning. Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner innehåller ytterligare definitioner inom trafikområdet. De fordons- och viktbegrepp som används i LVTR har samma betydelse som i LDEF, vilket framgår av 3 § LVTR.

Vägtrafikregistret förs av Vägverket (7 § LVTR). Registret består av en fordonsregisterdel, i vilken uppgifter om fordonsägare, fordonens tekniska status m.m. registreras samt en körkorts- och yrkestrafikdel, som innehåller uppgifter om behörighetshandlingar, t.ex. körkort och förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Uppgifter tillförs de olika registerdelarna av Vägverket, länsstyrelserna och försäkringsgivare samt av fordonsägarna. Vägverket har utfärdat föreskrifter (VVFS 2001:118) om registrering av fordon i vägtrafikregistret.

#### *Vad styr registreringen av fordonet?*

Registreringsfrågor prövas av Vägverket efter ansökan av fordonsägaren eller efter anmälan från en myndighet. Regler härom finns i 6 kap. FVTR och i ovan nämnda föreskrifter.

Utifrån vissa särskilt angivna handlingar, som skall bifogas en ansökan, registrerar Vägverket ett registreringspliktigt fordon i det fordonsslag, som det utifrån den tekniska beskrivningen av fordonet passar in i.

## 3.4 Mopeder

### 3.4.1 Definitioner

Fordonsslaget moped definieras i 2 § LDEF, här något förenklat återgivet, som ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och 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.

En moped kan ha två, tre eller fyra hjul. För en moped med fyra hjul gäller dessutom att den får ha en massa utan last på högst 350 kg för att klassificeras som moped. För eldrivna mopeder räknas inte batteriets vikt in i massan. Mopeder delas in i klass I och klass II. En *moped klass I* är en moped som inte hör till klass II. En *moped klass II* är en moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.

#### “30-mopeder”

Innan Sverige anpassade sina regler till EG:s typgodkännandedirektiv (se nedan under 3.6), vilket skedde den 1 november 1998, definierades en moped i körkortssammanhang som ett motorfordon på två eller tre hjul med en tjänstevikt av högst 400 kg som var konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen och som drevs av en förbränningsmotor med en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter eller av en elektrisk motor. Denna moped kallas ofta för *30-moped*. För en 30-moped gäller samma regler som för en moped klass II. Detta framgår av övergångsbestämmelser till de lagar och förordningar som behandlar mopeder, se t.ex. punkten 2 i övergångsbestämmelserna till LDEF och punkten 2 i övergångsbestämmelserna till körkortsförordningen (1998:980), KKF.

### 3.4.2 Statistik om mopeder

#### *Antal*

Det är enbart mopeder klass I som är registreringspliktiga i vägtrafikregistret, jfr 1 § 3 LVTR. Både mopeder klass I och mopeder klass II måste däremot vara trafikförsäkrade, jfr 2 § trafikskadelagen (1975:1410). Uppgifter om antalet mopeder klass I fås från vägtrafikregister och uppgifter om antalet mopeder klass II får inhämtas från Försäkringsförbundets statistik, vilken uppdateras den 30 juni. Uppgifterna om mopeder klass II får därför ses som ungefärliga.

För närvarande finns det 51 119 mopeder klass I i trafik.<sup>1</sup> Av dessa är 2 149 tre- och fyrhjuliga mopeder. Ca 900 av de fyrhjuliga mopederna är s.k. mopedbilar och ca 930 av dem är mopeder i ATV-utförande (ATV=All Terrain Vehicle), vilket förenklat uttryckt innebär att de har fyra hjul men ingen kaross.

Enligt Försäkringsförbundets senast tillgängliga uppgifter finns det 113 792 mopeder klass II i trafik.<sup>2</sup>

#### *Försäljning av mopeder*

Under senare år har försäljningen av mopeder ökat kraftigt. Efter EU-mopedens införande 1998 har mopeden på nytt blivit ett populärt fordon, främst för ungdomar. Den växande mopedtrenden har fört med sig vissa oönskade konsekvenser, såsom en ökning av antalet dödade och svårt skadade i mopedolyckor och en ökning av antalet försäkringsärenden.

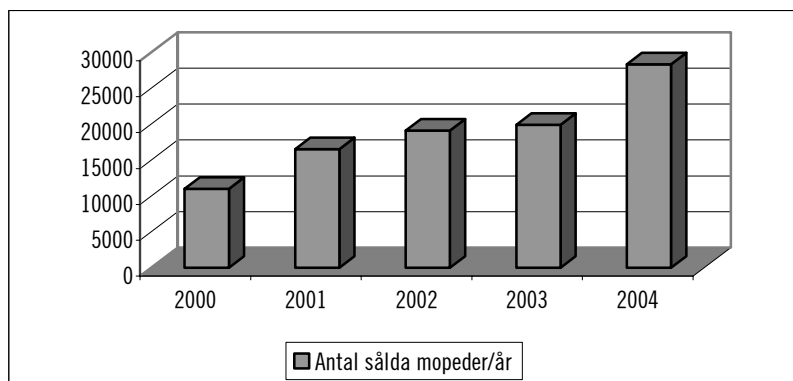
Följande information har inhämtats från Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF). Under 2003 såldes sammanlagt ca 20 000 mopeder, varav ca 14 500 var mopeder klass I och ca 5 800 mopeder klass II. Under 2004 såldes ca 30 000 nya mopeder; ca 28 300 var mopeder klass I och ca 1 200 var mopeder klass II. Nya klass II-mopeder är med andra ord fordon med förhållandevis liten efterfrågan och allt fler personer kör mopeder klass I.

---

<sup>1</sup> Vägverkets uppgift den 31 mars 2005.

<sup>2</sup> Avser antalet trafikförsäkrade mopeder klass II den 30 juni 2003.

Figur 3.1 Nyförsäljning av mopeder 2000–2004



Källa: McRF.

### *Storstadsfordon eller landsbygdsfordon?*

Om man ser på hela beståndet av mopeder klass I, dvs. både de som är i trafik och de som är förregistrerade, vilket innebär att de är registrerade men inte sålda, framgår att antalet mopeder klass I registrerade i Malmöhus län, Västra Götalands län och Stockholms län sammanlagt utgör ca 44 procent av det totala mopedbeståndet (39 339 av 89 978 mopeder totalt).<sup>3</sup>

## 3.5 Behörighetskrav

I 2 kap. 4 § KKL anges följande. En moped klass I får köras av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I. En moped klass II får köras av den som har fyllt 15 år. Bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns, såsom tidigare framgått, i LFB.

### 3.5.1 Undantag från behörighetskraven

Länsstyrelsen kan enligt 8 kap. 9 § första stycket andra punkten KKF i vissa fall medge undantag från bl.a. de krav på behörighet som ställs i 2 kap. 4 § KKL för mopeder klass I. Undantag får

<sup>3</sup> Vägverkets uppgifter den 25 april 2005.



medges om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten för en person som till följd av bristande allmänna kommunikationer och sjukdom, handikapp eller liknande, som inte utgör medicinskt hinder för körkortsinnehav, är i behov av motordrivet fordon. Undantag kan med stöd härav även medges från ålderskravet 15 år för att få köra en moped klass II men inte från ålderskravet 15 år för att få köra en moped klass I.

### 3.5.2 EG:s nya direktiv om körkort

Harmoniserade behörighetsregler för att få köra en moped klass I kommer att införas i EU genom det nya körkortsdirektiv som för närvarande är under utarbetande. Direktivet behandlas närmare i avsnitt 4.2.

## 3.6 EG-direktivet om typgodkännande av mopeder

### *Allmänt*

Den nuvarande svenska indelningen av mopeder i två klasser grundar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon, nedan kallat *typgodkännandedirektivet*<sup>4</sup> och på särdirektiv till detta.

Direktivet innehåller tekniska definitioner av olika typer av fordon och komponenter men anger inga regler om behörighetskrav för att få köra fordonen e.d. Genom direktivet måste Sverige tillåta att en snabbare mopedtyp, vilken tidigare hade klassificerats som lätt motorcykel, klassificeras som en moped (moped klass I). Syftet med direktivet är bl.a. att avskaffa de nationella tekniska särreglerna för mopeder samt att få gemensamma tekniska definitioner för mopeder och på så sätt underlätta handeln inom unionen med dessa fordon och komponenter till dem. Genom direktivets regler har alla medlemsländerna samma *tekniska* grunddefinition på en moped. I särdirektiv finns särskilda föreskrifter för mopeder med låg effekt.

---

<sup>4</sup> 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.

### *Närmare om EG-typgodkännande*

Tidigare fanns det utöver EG-typgodkännande och ECE-typgodkännande även ett nationellt system för godkännande av mopeder.

Systemet med nationellt typgodkännande fungerade så att mopeders beskaffenhet och utrustning reglerades i fordonskungörelsen (1972:595) och i Vägverkets föreskrifter och att nationella typintyg talade om att en mopedtyp var godkänd enligt dessa nationella regler. Ett intyg om överensstämmelse med det nationella typintyget skulle följa med en moped vid försäljning.

Typgodkännandedirektivet innebär att det tidigare gällande nationella typgodkännandesystemet har ersatts med ett EG-typgodkännandeförfarande. Direktivets regler har införts i fordonslagen (2002:574) och fordonsförordningen (2002:925).

Ett typgodkännande innebär sammanfattningsvis följande. Mopedtillverkaren ansöker hos typgodkännandemyndigheten (i Sverige Vägverket) om typgodkännande för en viss typ av moped och bifogar erforderliga handlingar enligt en viss mall. Vägverket utfärdar ett s.k. typgodkännandeintyg för den aktuella typen av moped om den uppfyller de tekniska krav som anges i särdirektiv och överensstämmer med de specifikationer som tillverkaren har lämnat. Vägverket sänder till behöriga myndigheter i övriga medlemsländer över de intyg om typgodkännande som det har utfärdat. Tillverkaren av mopeder skall för varje fordon som produceras i överensstämmelse med den godkända typen fylla i ett intyg om överensstämmelse (CoC). Ett sådant intyg skall medfölja varje EG-typgodkänt fordon.

Medlemsstaterna får inte förbjuda att nya fordon, som uppfyller kraven i typgodkännandedirektivet, släpps ut på marknaden, saluförs, tas i bruk eller används. Endast fordon som uppfyller kraven får förstagångsregistreras. Undantag gäller för små serier av fordon (högst 200 enheter per år) och för fordon avsedda för bl.a. försvaret.

### **3.7 Nya mopeder klass II**

De nya mopeder klass II som säljs i dag är av den sort som regleras i *särdirektiv till typgodkännandedirektivet*. De har låg effekt (motorns nettoeffekt får inte överstiga 1 kilowatt) och är

konstruerade för en högsta hastighet om 25 kilometer i timmen. Dessa mopeder kallas nedan *nya mopeder klass II*.

### 3.8 Mopeder med tre eller fyra hjul

Typgodkännandedirektivet omfattar såväl tvåhjuliga som tre- och fyrehjuliga mopeder och motorcyklar. Dessa fordon delas i EG-sammanhang in i *lätta fyrehjulingar* och *fyrehjulingar*. De lätta fyrehjulingarna är konstruerade för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och har vissa andra egenskaper, bl.a. en massa utan last på högst 350 kg och viss slagvolym eller effekt på motorn. En lätt fyrehjulig med kaross kallas i Sverige vanligtvis *mopedbil*. De tekniska kraven för lätta fyrehjulingar fastställs i typgodkännandedirektivet och dess särdirektiv. I vägtrafikregistret registreras de som mopeder klass I. I Sverige har vi valt att också behörighetsmässigt behandla dem som mopeder klass I. Det innebär att en mopedbil får köras av en person som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I (jfr 2 kap. 4 § KKL).

Bland övriga fyrehjuliga mopeder bör moped i ATV-modell nämnas. Det är en moped med fyra hjul utan kaross, som utseendemässigt liknar en terrängskoter.

Fyrehjulingarna motsvarar de svenska fyrehjuliga motorcyklarna.

### 3.9 Olika mopeder klass I

Fordonen på bild 3.1. är samtliga mopeder klass I, vilket bl.a. innebär att samma behörighetskrav gäller för att få köra dem, dvs. lägst en ålder av 15 år och förarbevis för moped klass I, traktorkort eller körkort.

**Bild 3.1 Exempel på mopeder klass I**

1.



2.



3.



4.



1. Moped klass I, skotermodell

2. Moped klass I, sportmodell

3. Mopedbil, utvändiga mått (mm) längd: 2897  
bredd: 1474  
hjulavstånd: 1960

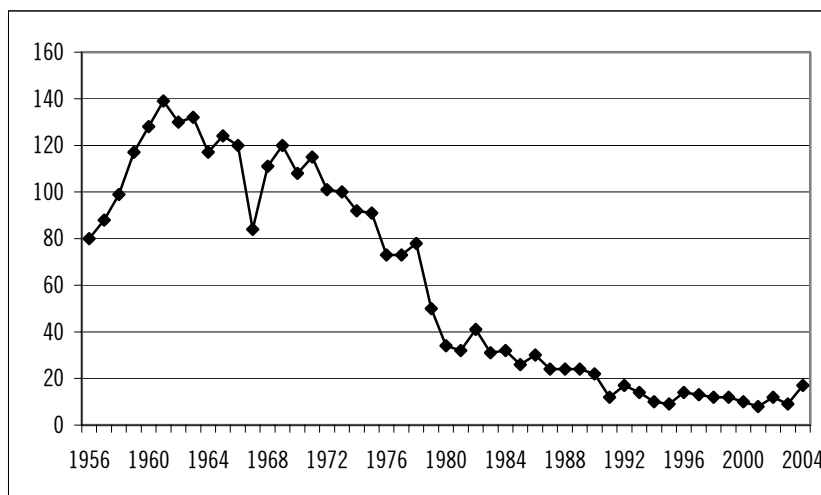
4. Moped klass I, ATV-modell

**3.10 Historik om mopeder***Allmänt*

Mopeder har funnits i Sverige sedan 1920-talet. Det förekom inledningsvis två olika slag av fordon, som kan sägas vara föregångare till dagens mopeder: cykeln med påhängsmotor respektive lättviktsmotorcykeln. I dag finns det ca 164 000 mopeder i trafik.

Under vissa perioder har antalet mopeder varit betydligt större än i dag; som högst hade vi ca 470 000 trafikförsäkrade mopeder år 1970 enligt Statistiska centralbyrån (se Ds 1979:3 *Säkrare mopedtrafik* s. 67). Frågor förknippade med trafiksäkerhet, behörighetskrav och utbildning m.m. har vid flera tillfällen varit aktuella för mopederna. Allmänt kan sägas att trafiksäkerheten för mopedförarna successivt har ökat sedan 1960-talet.

Figur 3.2 Dödade mopedister 1956–2004



Källa: Vägverket och egen bearbetning.

#### *Utredningar fram till och med 1970-talet*

Mellan 1939 och 1952 gällde krav på körkort för att få köra motsvarigheten till dagens moped, då ingående i kategorin lättviktsmotorcykel. Genom kungörelsen (1952:280) med vissa bestämmelser om mopeder togs bl.a. kravet på körkort bort för cykel med hjälpmotor, senare kallad moped. Åldersgränsen fastställdes till 15 år, mot det ursprungliga förslaget på 16 år. Motiveringen var att en sänkning till 15 år skulle bli av stor betydelse, främst på landsbygden. Trafikundervisningen i skolorna ansågs tillräcklig för att tillgodose trafiksäkerheten. Beteckningen moped antogs genom förordningen (1960:134) om mopeder, den s.k. mopedförordningen, då ett speciellt regelverk för mopeder infördes.

I utredningsarbetet inför mopedförordningen övervägde man att införa krav på ett enklare kompetensbevis än körkort för att få köra en moped. Så blev det emellertid inte. Motiveringen var att den allt intensivare propaganda för bättre trafiksäkerhet som pågick i samhället och med den en upplysningsverksamhet, som planerades att ytterligare förstärkas, var tillräckliga åtgärder för att tillgodose trafiksäkerheten vid mopedkörning. Beträffande åldersgränsen för att få köra en moped kan nämnas att utredningen påtalade att en höjning av dåvarande 15-årsgränsen till 16 år måhända skulle vara motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt men att praktiska skäl talade emot detta, framför allt att en hel del ungdomar slutar sin obligatoriska skolgång vid 15 års ålder och går ut i förvärvslivet och då får ett behov av ett sådant transportmedel som mopeden. Vid denna tidpunkt fanns det ett starkt praktiskt behov av ett enkelt motordrivet fordon som mopeden.

Mopedförordningen ändrades endast i mindre avseenden under 1960-talet. 1972 års vägtrafiklagstiftning innebar för mopedernas del att bestämmelserna, med i huvudsak endast redaktionella ändringar, fördes över till fordonskungörelsen (1972:595), körkortskungörelsen (1972:592) och vägtrafikkungörelsen (1972:603). En av ändringarna var att mopeden blev ett självständigt fordonsslag inom gruppen motorfordon (Ds K 1979:3 s. 7).

### *Betänkandet Säkrare mopedtrafik*

Under 1970-talet blev mopeden allt populärare och olycksstatistiken ingav oro. År 1973 tillsattes Trafiksäkerhetsutredningen, som 1979 avgav delbetänkandet *Säkrare mopedtrafik*, Ds K 1979:3.

Utredningen fann att trafiksäkerheten för mopedister var mycket eftersatt. Trafiksäkerhetsutvecklingen för mopedister innebar en försämring under ett antal år. Frågor som hade väckts genom motioner var bl.a. åldersgränsen för att få köra moped och möjligheten av att införa ett kompetensbevis för mopedförare. Utredningen kom sammanfattningsvis fram till följande förslag som här är av intresse.

- För att få köra moped skulle det krävas ett mopedkort. För detta borde i princip gälla samma regler som för övriga körkort vad avser kunskapskrav, medicinska krav och krav på allmän lämplighet samt möjligheterna till återkallelse. Kraven borde

omfatta alla oavsett ålder.

- Den som fyllt 15 år skulle kunna förvärva ett mopedkort.
- Utbildningen, som i vart fall inledningsvis endast skulle vara teoretisk, skulle ske genom skolans försorg. Skolan skulle också anordna provverksamheten.
- Alla andra körkort men inte traktorkort skulle ge behörighet att köra moped.

I remissyttrandena framhölls vikten av att utbildningen innehöll både teori och praktik. Förslagen behandlades i *prop. 1981/82:81 om riktlinjer för det framtida trafiksäkerhetsarbetet m.m.* Under tiden efter det att Trafiksäkerhetsutredningen avslutat sitt arbete hade också en minskad mopedanvändning blivit tydlig. Mellan år 1977 och år 1980 hade försäljningen minskat med hälften från 40 500 mopeder till 20 000. En minskning av antalet mopedolyckor hade också noterats sedan 1978 (hjälmkrav vid mopedkörning infördes det året). År 1980 var antalet trafikdödade mopedister exempelvis bara 34 stycken. Mot bakgrund av bl.a. den avtagande mopedtrenden i samhället kom den föreslagna mopedkortsreformen att skjutas på en oviss framtid.

#### *EU-mopeden införs – 1994 års körkortsutredning m.m.*

För att förbereda införandet av EU-mopeden i Sverige fick 1994 års körkortsutredning i tilläggsdirektiv år 1995 (dir. 1995:155) uppdraget att överväga om det behövdes nya bestämmelser om bl.a. ålders- och behörighetskrav för att köra moped. Uppdraget skulle utgå från ett förslag till förändrade regler som Vägverket hade utarbetat och som innebar en behörighetsålder på 16 år, ett krav på genomgången teoretisk och praktisk utbildning och innehav av ett s.k. mopedkort för att få köra moped klass I.

Utredningen lade i delbetänkandet *EU-mopeden ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon* (SOU 1996:11) fram ett förslag som innehöll sammanfattningsvis följande. En moped klass I skulle bara få köras av personer som hade körkort eller ett s.k. mopedkort. Ett mopedkort skulle få utfärdas till den som fyllt 16 år och som uppfyllde de medicinska och personliga

lämplighetskrav som trafiksäkerheten ställer. Kraven skulle i allt väsentligt överensstämma med vad som gäller för traktorkort. För att få ett mopedkort skulle det krävas att sökanden blivit godkänd både i ett teoretiskt och i ett praktiskt prov. De regler som gällde för traktorkort skulle i huvudsak gälla också för mopedkorten. Lämplighetsprövning skulle ske först efter det att ett godkänt förarprov avlagts. Mopedkorten skulle registreras i körkortsregistret och kunna omhändertas och återkallas enligt körkortslagens bestämmelser. Obehörigt förande av moped klass I skulle föranleda ansvar för olovlig körning. I två avseenden skulle mopedkortet skilja sig från traktorkortet. Den ena skillnaden var att övningskörning skulle ske i trafiken i likhet med vad som gällde för lätt motorcykel. Den andra var att mopedkortet skulle medföras vid färd. Behörighetskravet för att få köra lätt motorcykel skulle höjas från 16 till 18 år.

Utredningens förslag ledde inte till någon lagändring. I prop. 1997/98:124 *Ny körkortslag m.m.* föreslog regeringen i stället att det skulle krävas körkort för att få köra moped klass I. Kravet på körkort motiverades med att ett fordon motsvarande en moped klass I tidigare hade klassificerats som en lätt motorcykel och att det därför inte fanns anledning att ställa lägre krav för att få köra en moped klass I än vad som gällde för en lätt motorcykel. Med anledning av propositionen och ett antal i sammanhanget väckta motioner uttalade Trafikutskottet i sitt av riksdagen godkända betänkande (bet.1997/98:TU11, rskr. 1997/98:259) att behörighetsåldern för en moped klass I borde vara densamma som för andra mopeder, dvs. 15 år, att en obligatorisk utbildning för behörigheten borde ske i enklare former än för körkort och att behörighetsbeviset borde utformas och utfärdas på ett enklare sätt än vad som gäller för körkort. Regeringen skulle därför snarast möjligt återkomma till riksdagen med förslag till regler härom. I avvaktan på detta godtog riksdagen förslaget om krav på körkort för att få köra moped klass I.

Mellan den 1 oktober 1998 och den 31 mars 2000 gällde krav på körkort, lägst A1 – dvs. för lätt motorcykel, för att få köra moped klass I. Behörighetsåldern var därigenom 16 år.



*Prop. 1998/99:123 Förarbevis för moped klass I och för terrängskoter*

Utgångspunkterna för de nu gällande ålders- och behörighetsreglerna för mopeder klass I var alltså att behörighetsåldern för moped klass I skulle vara 15 år, att *en utbildning i andra och enklare former än för körkort* skulle ge denna behörighet och att ett enklare behörighetsbevis än körkort skulle visa behörigheten. I Näringsdepartementets *Promemoria med förslag till lag om förarbevis för moped klass I, m.m.* (N1999/5304/RS) redovisades för- och nackdelar med ett förslag till ålders- och behörighetskrav för moped klass I i enlighet med riksdagens riktlinjer. I promemorian poängterades att riksdagens förslag till ålders- och behörighetssystem för moped klass I, utifrån strikta trafiksäkerhetssynpunkter (bl.a. med beaktande av nollvisionen), skulle utgöra ett sämre system än det som då gällde (krav på körkort).

Remissyttrandena över förslaget var blandade. Vägverket motsatte sig det och anförde sammanfattningsvis följande. Förslaget undergräver trafiksäkerheten främst genom att behörighetsåldern sänks till 15 år och genom att ett traktorkort ger behörighet att köra en moped klass I. Att köra en moped klass I är så riskfullt och speciellt, bl.a. vad gäller bromsning, att praktisk utbildning och körprov bör vara ett krav. Detta föranleder också regler om övningskörning. Lämplighetskrav och ingripandemöjligheter mot förarbeviset borde av trafiksäkerhetsskäl också ingå i förslaget. Utan sådana regler blir regleringen enbart en symbolhandling utan egentligt innehåll, vilket skulle ge felaktiga signaler.

I prop. 1998/99:123 (s. 14–15) uttalade regeringen bl.a. följande. Det huvudsakliga skälet till förslaget om införandet av förarbevis för moped klass I är att underlätta för framför allt ungdomar att få köra moped klass I. Förarbevis för moped klass I skulle också underlätta för äldre personer som bor i områden med bristande kommunikationer och ofta saknar körkort eller traktorkort. En åldersgräns på 15 år för att få köra en moped klass I innebär ökade trafiksäkerhetsrisker men de bedömdes kunna minska med ett krav på utbildning. Uppbyggnaden och omfattningen av utbildningen är avgörande för om riskerna kan hållas på en acceptabel nivå. Utbildningsanordnare bör vara t.ex. skolan, studieförbunden, branschorgan eller trafikskolorna, vilket överensstämde med vad Trafikutskottet uttalat (bet. 1997/98:TU11). Trafiksäkerhetsskäl talar för att man bör ställa vissa krav på kompetens och lämplighet hos de organ som vill bedriva utbildning. Om de uppfyller kraven

bör de kunna auktoriseras av Vägverket att bedriva utbildning. Uppfylls inte kraven bör Vägverket kunna återkalla tillståndet. Det är därför viktigt att Vägverket också följer upp utbildningsverksamheten i sin tillsyn. Det som brister i trafikhänseende hos framför allt unga förare är inte framförandet av mopeden. Det är i stället fråga om brist på mognad och kunskaper om risker i trafiken, innebörden av trafikregler m.m. Det talar för att tyngdpunkten i utbildningen bör ligga på den trafikteoretiska delen.

### **3.11 Administrativa regler, trafikregler m.m. för mopeder**

#### **3.11.1 Registrering av mopeder klass I**

Av 12 § 1 LVTR framgår att en moped klass I måste vara registrerad i vägtrafikregistret för att få brukas. Det finns undantagsbestämmelser från registreringskravet; bl.a. får ett motordrivet fordon som är registrerat i Danmark, Finland eller Norge brukas i Sverige under högst ett år utan att vara registrerat (15 §). Av 29 § LVTR framgår att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet brukar ett fordon i strid med 12 § döms till penningböter. *Ågaren* kan dömas till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukas.

I samband med registreringen tilldelas mopeden ett registreringsnummer och ett registreringsbevis utfärdas (7 kap. 1–2 § FVTR).

När en moped klass I har registrerats tilldelas den av Vägverket en registreringsskylt. Denna skall placeras baktill på mopeden (7 kap. 5 och 7 §§ FVTR). Bestämmelser om skyltens utseende finns i 5 kap. 2 § VVFS 2001:118.

I 7 kap. 6 § FVTR anges att ett registrerat fordon får brukas bara om det är försett med registreringsskylt(ar) i föreskriven ordning. Överträdelse av regeln kan föranleda penningböter enligt 17 kap. 1 § 2 samma lag.

Av 1 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift framgår att mopeder klass I till följd av registreringsplikten omfattas av reglerna om felparkeringsavgift vid överträdelser av de offentlig-rättsliga parkeringsbestämmelserna. Det gör däremot inte mopeder klass II.

### 3.11.2 Nya regler om registrering av mopeder klass II

Det finns för närvarande inget krav på att mopeder klass II skall registreras i vägtrafikregistret. Ett förslag föreligger emellertid om att införa regler om registrering även av mopeder klass II från och med den 1 mars 2006, jfr Vägverkets och Rikspolisstyrelsens rapport den 14 juni 2004 *Utredning om förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa krav på registrering av samtliga mopeder*. Registrerings skyltarna för mopeder klass I och mopeder klass II skall enligt förslaget ha olika utseende för att underlätta identifieringen av mopederna, se vidare avsnitt 5.2. Regeringen har den 10 februari 2005 beslutat att ge Vägverket ett tilläggsuppdrag i anledningen av rapporten, vilket skall redovisas senast den 1 juni 2005.

### 3.11.3 Försäkringsplikt m.m. för mopeder klass I

Trots att mopeder klass I är registreringspliktiga i vägtrafikregistret omfattas de inte av reglerna om fordonsskatt, vilket motsatsvis framgår av 6 § fordonsskattelagen (1988:327). Mopeder klass II omfattas inte heller av skatteplikt, se nämnda bestämmelse.

I 2 § trafikskadelagen (1975:1410), TSL, föreskrivs att en trafikförsäkring skall finnas för sådana motordrivna fordon som är registrerade i vägtrafikregistret och inte är avställda och för annat motordrivet fordon som brukas i trafik i landet. Det innebär att både mopeder klass I och mopeder klass II omfattas av krav på gällande trafikförsäkring. Ersättningen utges vid person- och sakskador i följd av trafik med motordrivet fordon enligt närmare bestämmelser i TSL. Trafikskadeersättning utgår som huvudregel från trafikförsäkringen för fordonet (10 §) men utges också för skador orsakade av fordon som saknar trafikförsäkring genom att samtliga försäkringsanstalter som har tillstånd att meddela trafikförsäkringar solidariskt svarar för ersättningen (16 §).

Olika regler gäller beträffande konsekvenserna vid utebliven trafikförsäkring för mopeder klass I respektive klass II på grund av att kravet på registrering i vägtrafikregistret gäller enbart mopeder klass I. Skillnaderna innebär att en förare av en moped klass I blir skyldig att gottgöra Trafikförsäkringsföreningen, som företräder försäkringsanstalterna i aktuella ärenden, för den tid denne har underlåtit att fullgöra sin försäkringsplikt (34 §). En innehavare av

en moped klass II döms däremot till penningböter om han eller hon saknar trafikförsäkring (36 §).

En förare av en moped klass II är skyldig att under färd medföra ett bevis om att mopeden är trafikförsäkrad och visa upp detta på anmodan av en bilinspektör eller en polis. Den som bryter mot denna bestämmelse kan dömas till penningböter, om inte ett bevis om trafikförsäkring, gällande för tiden för förseelsen, visas upp senast tredje vardagen efter förseelsen och det rör sig om ett tillfälligt förbiseende (37 § TSL).

### 3.11.4 Trafikregler för mopeder

#### *Allmänt*

Allmänt kan sägas att den största skillnaden avseende trafikreglerna för en moped klass I och en moped klass II är att bara mopeder klass II får köras på cykelbana. Inget av mopedslagen får köras på motortrafikled eller motorväg. Däremot får båda slagen av mopeder förekomma på landsvägar utan cykelbanor, där högsta tillåten hastighet kan uppgå till 110 kilometer i timmen. På grund av att klass II-mopederna skall köras på tillgängliga cykelbanor kan det med visst fog hävdas att de inte körs i blandtrafik i samma utsträckning som klass I-mopederna.

För närvarande är det vanligt att förare av mopeder klass I monterar av mopedens registreringsskylt för att försvåra identifieringen av mopeden och på så sätt kunna köra på cykelbanor utan större risk för upptäckt.

Trafikreglerna återfinns i trafikförordningen (1998:1276), TrF. Lokala trafikföreskrifter kan meddelas av bl.a. kommuner och länsstyrelser. TrF innehåller både grundbestämmelser som gäller för alla trafikanter, t.ex. de allmänna varsamhetsbestämmelserna i 2 kap. 1 § TrF, och särbestämmelser för vissa slag av fordon. Här följer en genomgång av några väsentliga trafikregler för mopedförare.

*Mopedens plats på vägen*

En moped klass I skall köras så nära som möjligt den högra kanten av vägrepen eller av den bana som används (3 kap. 7 § TrF). En tvåhjulig moped klass II skall köras på cykelbana, om en sådan finns. En trehjulig moped klass II får också köras på cykelbana, om denna är tillräckligt bred och det är ringa trafik (3 kap. 6 § TrF). Om cykelbana saknas skall en moped klass II köras så nära som möjligt den högra kanten av vägrepen eller av den bana som mopeden används på (3 kap. 7 § TrF). Om det finns en vägren måste en förare av en moped klass I använda denna. Vägrepen måste också användas av en förare av en moped klass II om cykelbana saknas (3 kap. 12 § TrF).

*Vänstersväng*

En moped klass I skall, liksom en motorcykel, vid vänstersväng köras så nära körbanans mitt som möjligt. En förare av en moped klass II får däremot göra både den s.k. stora och den lilla svängen, dvs. antingen köra så nära vägbanans mitt som möjligt eller hålla längst till höger på körbanan och köra över till motsatta sidan av korsningen och där svänga till vänster när det kan ske utan fara. Sistnämnda alternativ gäller inte, om man därigenom måste utnyttja ett körfält som får användas bara av högersvängande trafik (3 kap. 28 § TrF).

*Motorväg/motortrafikled*

Varken en moped klass I eller en moped klass II får köras på en motorväg eller en motortrafikled (9 kap. 1 § 1 och 2 § TrF).

*Parkering på gång- och cykelbana*

Av 3 kap. 48 § TrF framgår att mopeder klass I inte får stannas eller parkeras på en gång- eller cykelbana men att mopeder klass II får det. Undantag kan gälla men då fordras såväl en lokal trafikföreskrift som en utmärkning.

### Skjutsning

I 6 kap. TrF finns det särbestämmelser som gäller bara för trafik med cyklar och mopeder.

Skjutsning regleras i 3 §, vari sägs att på en moped får inte samtidigt färdas fler personer än mopeden är byggd för. Detta gäller både för mopeder klass I och för mopeder klass II. Det framgår av registreringsbeviset (för en moped klass I) respektive av CoC-intyget (för en moped klass II) hur många personer som mopeden är byggd för.

För en moped klass II som är byggd för en person får ytterligare ett barn under 10 år skjutas, när effektivt skydd mot hjulekrarna och lämpligt säte finns, om den som styr har fyllt 15 år eller två barn under sex år skjutas, under i övrigt samma förutsättningar, om den som styr har fyllt 18 år.

Reglerna om skjutsning innebär att det för närvarande inte finns något ålderskrav eller annat krav beträffande personen som skall skjutas någon på en moped klass I. I praktiken innebär det att en 15-åring kan skjutas en person med betydligt högre vikt än han själv har. Vägverket ser inom ramen för MopedOLA-projektet närmare över bestämmelserna om skjutsning på moped (jfr Barnsäkerhetsdelegationens slutbetänkande SOU 2003:127 s. 296).

#### 3.11.5 Andra särbestämmelser för mopeder

##### *Förandet (6 kap. TrF)*

En mopedförare skall hålla minst en hand på styret och båda fötterna på pedalerna eller fotstödet (2 §).

Transport av gods på en moped får inte ske, om det är så tungt eller stort att mopeden inte kan manövreras säkert eller om annan trafik hindras (4 §).

Det är förbjudet för en mopedförare att låta sig dras eller skjutas av ett annat fordon eller en spårvagn. En mopedförare får inte heller dra eller framför sig skjuta någon annan vägtrafikanter eller föra något annat fordon vid sidan (5 §).

I 6 § anges att förare av mopeder klass II som skall färdas ut på en cykelöverfart skall ta hänsyn till fordon som närmar sig överfarten och får korsa vägen endast om det kan ske utan fara.

### *Ljus (3 kap. TrF)*

Alla mopeder skall enligt huvudregeln i 3 kap. 69 § TrF ha halvljuset tänd vid färd på väg. För mopeder klass I gäller regler om helljus och särskilt varselljus i vissa fall.

### *Hjälm (4 kap. TrF)*

Den som färdas på en moped skall som regel använda särskild skyddshjälm. Undantag gäller för barn under sju år – de skall använda annat lämpligt huvudskydd – och för bl.a. en förare av en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri om bilbälte används (4 kap. 9 § TrF).

## **3.12 Terrängskotrar**

### **3.12.1 Definition**

I LDEF skiljer man på terrängmotorfordon och andra motorfordon på så sätt att ett terrängmotorfordon är inrättat för att användas huvudsakligen i terräng, medan ett motorfordon är inrättat för att användas huvudsakligen på väg. Terrängmotorfordon delas in i *terrängskotrar* och *terrängvagnar*.

En terrängskoter definieras som ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kg, medan en terrängvagn är ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kg. Som exempel på terrängvagnar kan nämnas bandvagnar, pistmaskiner och s.k. vesslor. Dessa fordon liknar utseendemässigt en traktor försedd med drivband och används huvudsakligen i nyttotrafik och vid t.ex. turistanläggningar i fjällen.

Till kategorin terrängskoter hör *snöskotern* och *terränghjulingen*. Snöskotern används både som ett nyttofordon och för fritidsändamål, medan terränghjulingen framför allt är ett arbetsredskap avsett att användas på barmark. Begreppen snöskoter och terränghjuling finns dock inte som legala begrepp.

### 3.12.2 Statistik m.m.

#### *Antal*

I Sverige finns det för närvarande 186 395 terrängskotrar i trafik, varav 14 114 är terränghjulingar.<sup>5</sup>

Båda fordonen nedan ingår alltså i begreppet terrängskoter enligt dagens regler i LDEF.

#### **Bild 3.2 Terrängskotrar**

1. Snöskoter



2. Terränghjuling



### 3.12.3 Snöskoterns historik och användning

#### *Historik*

Drömmen om att kunna åka på snön med ett lätt och smidigt fordon började redan när de första motordrivna fordonen såg dagens ljus. Både i Skandinavien och i Nordamerika tillverkades redan under 1920-talet många prototyper till vad man i dag skulle kunna kalla en snöskoter. Joseph-Armand Bombardier kan sägas vara snöskoterns fader, eftersom han var den förste som kunde masstillverka och sälja ett litet, lätt snöfordon med frontmatad motor. Denna tillverkning startade 1959 i Nordamerika. Snöskotern kom att bli mycket populär där, men i samband med oljekrisen och några dåliga vintrar under första delen av 1970-talet bromsades utvecklingen upp. I Sverige fanns det snöskoter-tillverkning från 1960-talet till år 1992. I dag tillverkas snöskotrar i USA, Kanada, Japan och Finland. Det finns huvudsakligen fyra

<sup>5</sup> Vägverkets uppgifter den 31 mars 2005.



typer av snöskotrar: sportmaskiner, touringmaskiner, arbetsmaskiner samt mountain- eller lössnömaskiner. De olika typerna av snöskotrar har genom sina olika tekniska egenskaper olika användningsområden. Den populäraste typen i dag är touringmaskinen. Den är anpassad för långfärdsåkning med passagerare och kan ha bl.a. en kälke på släp.

### *Användning*

I norra Sverige används snöskotern av många som ett transportmedel i likhet med en bil eller en cykel. Det är fallet både i vardagen och för olika fritidsändamål, såsom att åka och fiska eller för att komma ut i naturen. Det finns också de, främst yngre förare, som ägnar sig åt ren nöjeskörning med höga farter och utmaningar såsom att "klättra" med snöskotern uppför branter. Att köra snöskoter på is är också populärt – både på älvar, sjöar och havsisar.

Snöskoteråkning är den aktivitet som ökar mest i de svenska fjällen efter utförsåkning. Intresset för snöskoteråkning har nästan fördubblats under de senaste 15 åren.

Snöskotern används också som ett nyttofordon, t.ex. för veddragning, i rennäringen, vid jakt och fiske och inom räddningstjänsten. Efter hand har snöskotern mer och mer kommit att utnyttjas för friluftsliv och rekreation. Det skoterburna friluftslivet har blivit något av en livsstil för delar av befolkningen i Norrlands inland, där marken är snötäckt under fler än hälften av årets månader. Antalet snöskotrar har ökat kraftigt under de senaste 20 åren. Fjällen och de öppna landskapen är särskilt attraktiva för snöskoteråkning, men även havsisen utmed Bottniska viken i närheten av tätorterna är flitigt utnyttjad av snöskoterförare.

#### **3.12.4 Snöskoterorganisationerna**

Uppbyggnaden av snöskoterklubbar startade under 1970-talet i samband med att snöskoterleder började byggas och det krävdes en organiserad verksamhet för att bl.a. förhandla med markägare. Det finns i dag två stora snöskoterorganisationer; Sveriges Snöskoterägars Riksorganisation (SNOFED), som bildades på 1970-talet och enligt egen uppgift organiserar 136 snöskoterklubbar<sup>6</sup> samt Svenska

---

<sup>6</sup> Antalet avser 2004.

Motorcykel- och Snöskoterförbundet (SVEMO Snöskoter), som bildades 1991 och som enligt egen uppgift organiserar 266 snöskoterklubbar.<sup>7</sup> SVEMO är anslutet till Riksidrottsförbundet.

De två organisationerna anger att deras främsta uppgift är att bedriva utbildning för förarbevis för terrängskoter. Innan kravet på förarbevis för terrängskoter infördes bedrev de en frivillig utbildning som ledde till ett frivilligt förarbevis. Det frivilliga förarbeviset för terrängskoter togs av mer än 65 000 personer. Det kan genom en ansökan till Vägverket bytas ut mot det nu gällande förarbeviset (se övergångsbestämmelserna till VVFS 2000:90).

### 3.12.5 Terränghjulingen och dess användning

Någon definition av terränghjuling, även kallad ATV-maskin, finns alltså inte i LDEF. Lagstiftningsmässigt behandlas den som en snöskoter. En terränghjuling är framför allt ett arbetsredskap och används i den egenskapen både av enskilda näringsidkare i t.ex. skogs- och jordbruk och av personer i anställningsförhållanden, som t.ex. utför arbete med elledning osv. Till terränghjulingar kan olika släpredskap kopplas och på så sätt blir terränghjulingen ett praktiskt arbetsfordon i terräng.

Av miljöskäl, till följd av det stora slitage på marken som terränghjulingar orsakar, är de lagliga möjligheterna att köra med en terrängskoter på barmark begränsade till att avse framför allt yrkesmässig användning. Det är dock tillåtet att köra på s.k. motorbanor i terräng och på särskilda tävlingsbanor. Det finns också möjlighet att söka dispens hos länsstyrelsen, dels för enskilda personer som har ett visst behov av att kunna förflytta sig med terränghjuling, t.ex. till följd av funktionshinder, dels för organiserade turer inom turistnäringen, s.k. terränghjulingssafarier. (se 1 § TKL och 1 och 12 §§ TKF). Man får också köra terränghjuling på enskilda vägar och inom det område runt ett hus som betecknas tomt. En terränghjuling får i princip inte köras på andra vägar än enskilda (5 kap. TrF).

Det har inte funnits någon frivillig utbildning för terränghjuling, utan den som använder ett sådant fordon i tjänsten har ofta på uppdrag av sin arbetsgivare gått en utbildning anordnad av Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation (STHR). En terränghjuling är betydligt svårare att behärska än en snöskoter. Fordonets

<sup>7</sup> Antalet avser 2004.

egenskaper medför också högre risker än snöskotern. Genom KKL krävs det numera förarbevis för en terrängskoter även för att få köra en terränghjuling.

### 3.13 Behörighetsregler och undantag för terrängskoter

Av 2 kap. 3 § KKL framgår dels att en terrängskoter endast får köras av den som är *16 år och har förarbevis för terrängskoter*, dels att bestämmelser om förarbevis för terrängskoter finns i lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, LFB. LFB trädde i kraft den 1 januari 2000 och bestämmelserna om terrängskotrar började tillämpas samma dag.

Körkort eller traktorkort som utfärdats före ikraftträdandet av LFB, dvs. före den 1 januari 2000, ger fortsatt rätt att köra terrängskoter. Detta gäller även när en sådan behörighetshandling förnyas eller ett nytt körkort utfärdas på grund av ändrad behörighet, se övergångsbestämmelserna till lagen (1999:878) om ändring i KKL.

#### *Undantag i viss verksamhet och vid personligt behov*

Länsstyrelsen får, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, medge att en terrängskoter körs av den som inte uppfyller kraven på innehav av traktorkort, körkort eller förarbevis för terrängskoter, om det är nödvändigt för att tillgodose behovet av transporter inom enskilda jordbruks-, skogsbruks- eller näringsverksamhet.

Undantag från kravet på förarbevis för terrängskoter får också ges för personer som till följd av bristande allmänna kommunikationer och sjukdom eller handikapp eller liknande, som inte utgör ett medicinskt hinder för körkortsinnehav, är i behov av motordrivna fordon. Undantag får begränsas till att avse visst område, viss tid eller annat som är nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt (8 kap. 9 § KKF).

#### *Undantag vid praktisk övning i utbildning*

Enligt 8 kap. 9 a § 1 KKF får den som fyllt 16 år, trots avsaknad av förarbevis för terrängskoter, vid praktisk övning under utbildningen inför förarbeviset, köra terrängskoter under uppsikt av den som ansvarar för utbildningen.

### *Undantag vid organiserade turer*

Organiserade turer med både snöskoter och terränghjuling (s.k. skotersafarier) är populära, främst i mellersta och norra Sverige. Det finns också speciella arrangemang av detta slag för funktionshindrade personer.

Undantag från kravet på innehav av förarbevis för terrängskoter (dvs. snöskoter och terränghjuling) gäller för körning inom turistnäringen i en grupp om högst 10 personer som innehar traktorkort eller körkort under ledning av en person som innehar förarbevis för terrängskoter längs en sträcka som bestäms av denne före färden, se 8 kap. 9 a § 2 KKF.

### **3.13.1 Bakgrunden till dagens regler om behörighet att köra terrängskoter**

Dagens regler om behörighet att köra terränghjuling trädde i kraft den 1 januari 2000 och innebär att det för att köra en terrängskoter krävs antingen ett förarbevis för terrängskoter eller ett traktorkort eller ett körkort som är utfärdat före den 1 januari 2000.

Dessförinnan gällde, sedan den 1 juli 1997, krav på körkort eller traktorkort för att få köra en terrängskoter. De reglerna innebar i sin tur en skärpning jämfört med det tidigare kravet, vilket endast var att föraren skulle ha uppnått 16 års ålder.

I prop. 1995/96:226 *Hållbar utveckling i landets fjällområden* gavs följande motivering till att införa körkortskrav 1997.

En inte önskvärd utveckling av regelöverträdelser och olycksfall i samband med terrängskoterkörning motiverar skärpta regler. Genom att införa regler om körkort eller traktorkort markeras att skoterkörning är något som kräver ansvarstagande och kunskap. En särskild förarlicens för terrängskoter ansågs också på sikt vara önskvärd. Enligt regeringens uttalande i propositionen är det rimligt att samhället får en garanti för att förare av terrängskoter har en passande utbildning när det gäller framför allt hänsyn till miljö och säkerhet.

Den del av LFB som rör terrängskotern utarbetades med stöd av en promemoria med förslag till lag om förarbevis för terrängskoter m.m. som togs fram i Näringsdepartementet (N 1999/5303/RS).

Bland remissyttrandena över promemorian kan följande noteras. Ett flertal instanser invände mot att förslaget inte innehöll regler

om personlig och medicinsk lämplighetsprövning samt återkallelse av förarbeviset, bl.a. Rikspolisstyrelsen och Vägverket. Flera instanser var emot att det inte, utöver förarbevis, skulle krävas körkort och att traktorkort gav behörighet att köra snöskoter. Behovet av ett särskilt förarbevis för terränghjuling med praktiska inslag i utbildningen framfördes av Arbetarskyddsstyrelsen, Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation och ATV-Leverantörernas Förening.

Regeringen vidhöll i prop. 1998/99:123 *Förarbevis för moped klass I och för terrängskoter* den uppfattning som den framfört i prop. 1995/96:226 (se ovan). Efter närmare analys fann man emellertid att det skulle vara tillräckligt med ett obligatoriskt förarbevis för att kunna köra terrängskoter. Den som hade detta förarbevis behövde därjämte inte ha körkort eller traktorkort. Den som hade ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före ikraftträdandet av de nya reglerna skulle få fortsatt rätt att köra terrängskoter. Det huvudsakliga skälet till regeringens förslag var att underlätta för ungdomar att få köra terrängskoter. Det ansågs inte nödvändigt att 16-åringar skulle ha körkort eller traktorkort för att köra terrängskoter. Dessa ungdomar skulle på ett naturligt sätt slussas in i skoterklubbar och få del av de värderingar som råder där. Förarbeviset skulle också vara till nytta för äldre personer som bor i områden med bristande kommunikationer och i stor utsträckning saknar körkort och traktorkort.

Eftersom skoterföreningarna i flera år förtjänstfullt bedrivit en frivillig utbildning av terrängskoterförare, skulle dessa och även andra fysiska och juridiska personer få rätt att utbilda skoterförare för förarbevis. Vägverket skulle meddela tillstånd att bedriva utbildning och även utöva tillsyn över utbildningar och kunna återkalla tillståndet. Utbildningen av terrängskoterförare skulle framför allt ge sådana kunskaper som är nödvändiga för ett säkert framförande av terrängskoter samt kunskaper om miljön, fordonens skötsel och utrustning. De frivilliga utbildningarna ansågs kunna läggas till grund för den framtida utbildningsverksamheten. Den som tagit ett frivilligt förarbevis för terrängskoter skulle genom en ansökan till Vägverket få utfärdat ett sådant förarbevis som avses i LFB.

### 3.14 Tidigare utredningar om skotertrafiken

Olika aspekter kring snöskotrar har under årens lopp varit föremål för ett flertal utredningar. Som exempel kan nämnas följande.

- *Snöskotern – terrängkörning och färdsekrätt* (SOU 1969:59), som behandlar frågor om snöskoterkörningens koppling till allemansrätten och länsstyrelsens möjligheter att bestämma lokala föreskrifter om förbud mot snöskoterkörning.
- *Snöskotern – fordonet och föraren* (SOU 1970:9), som bl.a. behandlar ålderskrav och behörighetskrav för snöskoterförare.
- *Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna om* (SOU 1993:51), som bl.a. behandlar frågan om i vilken utsträckning körning med snöskoter i fjällen kan anses vara tillåten enligt allemansrätten.
- *Skoterkörning på jordbruk och skogsmark* (SOU 1994:16), vari behandlas möjligheterna att undvika skador av snöskoterkörning på jordbruks- och skogsmark.
- *Snöskotern i naturen* (Ds 1994:36), som rör snöskotertrafikens effekter på naturmiljön.
- *Miljöklassning av snöskotrar* (SOU 1995:97), som behandlar miljökrav på snöskotrar.
- *Hållbar utveckling i landets fjällområden* (SOU 1995:100), som redovisar en samlad analys av miljösituationen i landets fjällområden och även innehåller förslag om att införa viss förarbehörighet för terrängskoter.

### 3.15 Miljöbetingade regler för körning med terrängskoter

#### *Allmänt*

Terrängkörningslagen (1975:1313), TKL, och terrängkörningsförordningen (1978:594), TKF, reglerar körning med terrängskoter. Reglerna skiljer sig åt vad gäller körning på snö respektive körning på barmark, varvid barmarkskörningen är underkastad den hårdaste

regleringen och alltid kräver markägarens tillstånd. Anledningen härtill är att barmarkskörning i stort sett alltid orsakar skador på terrängen.

### *Allemansrätten*

Allemansrätten är en sedvanerätt som ger den enskilde möjlighet att vistas och färdas i naturen oberoende av vem som äger mark och vatten, jfr 2 kap. 18 § tredje stycket regeringsformen. Av 7 kap. 1 § miljöbalken (1998:808) framgår det att var och en som utnyttjar allemansrätten eller annars vistas i naturen skall visa hänsyn och varsamhet i sitt umgänge med den. Snöskotertrafik kontra allemansrätt har belysts i flera utredningar, t.ex. i ovan nämnda SOU 1993:51 *Naturupplevelser utan buller – en kvalitet att värna om*. Där konstateras att allemansrätten inte ger någon allmän rätt till motoriserad färd i naturen och över huvud taget inte kan åberopas mot markägarens vilja. Eftersom snöskoterkörning utan markägarens tillstånd emellertid inte är förbjuden enligt terrängkörningslagen kan allemansrätten ändå sägas ha haft en mycket stor indirekt betydelse för utvecklingen av fritidsåkningen med snöskoter.

### *TKL och TKF*

TKL är en förbudslag som syftar till att skydda allmänna intressen mot skador på mark och vegetation och att minimera störningar på fauna, flora och friluftsliv. Gällande förbud är till för att skydda naturen och riktar sig även mot markägare för körning på egen mark. Naturvårdsverket är tillsynsmyndighet och ger ut allmänna råd för hur lagens och förordningens bestämmelser skall tillämpas, se Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2005:1) till terrängkörningslagen (TKL) och terrängkörningsförordningen (TKF) och Naturvårdsverkets handbok 2005:1, *Terrängkörning*.

Av 1 § TKL framgår följande huvudregel. Körning i terräng med ett motordrivet fordon för annat ändamål än jordbruk och skogsbruk är förbjuden i hela landet på barmark, på snötäckt jordbruksmark med plant- eller ungskog, om det inte är uppenbart att körningen kan ske utan risk för skada på marken och på

snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körning kan ske utan risk för skada på marken.

#### *Körning på snötäckt mark*

Körning får ske på snötäckt mark utom på snötäckt skogsmark med plant- eller ungskog där plantornas eller skogens medelhöjd över snötäcket är lägre än två meter och på snötäckt jordbruksmark, om det inte är uppenbart att körning kan ske utan risk för skada på marken. (1 § TKL och 4 § TKF). Körning är också förbjuden inom regleringsområden och det kan finnas regionala förbud eller föreskrifter om körning meddelade av länsstyrelserna.

#### *Allmänna skoterleder*

En allmän skoterled är enligt 8 § TKF en markerad vinterled, där terrängskotrar enligt särskild utmärkning får framföras när marken är snötäckt. En länsstyrelse eller en kommun svarar för driften av en sådan led. På en skoterled finns det särskilda markeringar som anger regler på leden och som Naturvårdsverket ansvarar för (9 § TKF). Snöskoterleder har tidigare funnits bara i de områden där förbud mot terrängkörning rått men finns numera även utanför förbudsområdena. Skoterleder underlättar skoterkörningen och bidrar till att höja säkerheten bl.a. genom utmärkningen av leden. Genom skoterleder kan körningen kanaliseras till lämpliga områden.

#### *Körning på barmark*

Vad avser körning på *barmark* är detta enligt 1 § TKF tillåtet i ett antal uppräknade fall. Undantagen rör dels vissa tjänsteutövande personer såsom läkare, brandkårspersonal, räddningstjänst och fjällräddningen, dels vissa typer av ändamål, t.ex. vid projektering, byggande eller underhåll av anläggningar, vid arbeten med vägar, vid transporter av sjuka till läkare eller andra jämförbara trängande fall, vid visst renskötselarbete, vid hämtning av fälld björn, älg, hjort eller vildsvin samt vid skötsel- och anläggningsarbeten inom park-, idrotts- eller friluftsområden. Därutöver får fordonen användas på enskilda utfartsleder eller andra sådana enskilda



färdleder i terrängen som är avsedda för motorfordonstrafik och inom tomter, järnvägs- eller fabriksområden eller andra arbetsplatser, särskilt anordnade tävlings- eller övningsområden eller andra liknande områden.

Av Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2005:1 och dess handbok framgår bl.a. följande angående barmarkskörning. Undantaget för enskilda färdleder innebär att körning är tillåten på sådana färdleder i terrängen som är avsedda för motorfordonstrafik, t.ex. skogsbilvägar. Med särskilt anordnade tävlings- eller övningsområden i 1 § tredje stycket 2 TKF avses sådana anläggningar för motorsport som skall anmälas till kommunen enligt bilagan till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Av denna bilaga framgår att en s.k. motorbana, varmed avses en anläggning för motorsport eller halkövning eller provning av motordrivna fordon, är en sådan anläggning som kräver anmälan till kommunen. Anmälan krävs också för permanenta tävlings- eller testbanor för motorfordon enligt samma bilaga.

#### *Generella och speciella undantag*

I 2 § TKL anges att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om undantag från förbud eller föreskrift enligt 1 § i fråga om körning i räddningstjänst eller viss näringsutövning eller när det annars finns särskilda skäl. För undantag i regleringsområden krävs det synnerliga skäl.

I 12 § TKF ges länsstyrelsen rätt att bestämma ytterligare undantag från bestämmelsen i 1 § TKL. Ett beslut om beviljat undantag skall kunna visas upp av den som kör.

Undantag har avsett motortävlingar, funktionshindrade personers körning i terräng samt transporter och körning på snötäckt mark inom skoterförbudsområden. Även t.ex. funktionshindrade personers användning av s.k. golfbilar på golfbanor omfattas av detta slag av undantag. Undantagen förenas i vissa fall med villkor om var personen får köra, under vilka tider på dygnet detta får ske, m.m.

### *Terränghjulingsafarier*

Av Naturvårdsverkets handbok 2005:1 Terrängkörning framgår följande. Fyrhjulingsafari får anordnas efter dispens hos länsstyrelsen. Särskilda skäl krävs. Om en slinga eller ett område regelbundet används för sådan körning skall det anmälas som motorbana enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, se ovan. Kommunen kan i ett beslut om tillstånd förena beslutet med villkor.

### *Regleringsområden*

Av 6 § TKF framgår att förbud mot körning i terräng gäller inom ett antal större fjällområden, s.k. regleringsområden, vilka anges i bilagor till TKF (bilagorna återges i SFS 1997:713). Viss trafik får trots förbudet förekomma även i dessa områden av bl.a. samer och annan bofast fjällbefolkning och räddningstjänst (7 § TKF). Naturvårdsvakter övervakar att körning inte sker inom förbudsområdena (3 a § TKL och 17 § TKF). Den som bryter mot ett förbud eller en föreskrift meddelad med stöd av TKL kan dömas till böter (4 § TKL).

### *Lokala regleringar*

Länsstyrelserna har rätt att utfärda regionala förbud eller föreskrifter för körning med motordrivna fordon i terräng. Kommunerna har också rätt att utfärda förbud och föreskrifter i sådana fall. Bestämmelser härom finns i 3 § TKL och 15 § TKF – dessutom kan kommunerna meddela lokala trafikföreskrifter för ett område eller en färdled i terräng (10 kap. 1 och 3 §§ trafikförordningen). Föreskrifter för verkställigheten av TKL meddelas av Naturvårdsverket (21 § TKF).

### 3.16 Övriga regler för terrängskotrar

#### *Registrering*

För att få brukas måste en terrängskoter registreras i det av Vägverket förda vägtrafikregistret, 12 § LVTR. I registret förs bl.a. uppgifter in om fordons ägare och fordonens tekniska data. Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, FVTR, innehåller föreskrifter om tillämpningen av LVTR. Vägverket har utfärdat föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret (VVFS 2001:118). Av föreskrifterna framgår bl.a. att det till en ansökan om registrering i förekommande fall skall fogas ett intyg om CE-märkning och ett registreringsintyg. I samband med registreringen tilldelas terrängskotern ett registreringsnummer och ett registreringsbevis utfärdas (7 kap. 1–2 §§ FVTR). När en terrängskoter är registrerad tillhandahåller Vägverket en registreringsskylt som skall placeras framtill på terrängskotern (7 kap. 6–7 §§ FVTR). Ett registrerat fordon får brukas bara om det är försett med registreringsskylt(ar) i föreskriven ordning. Överträdelse av den regeln kan föranleda penningböter enligt 17 kap. 1 § 2 FVTR.

#### *Beskaffenhet och utrustning*

Allmänna nationella bestämmelser om fordons beskaffenhet och utrustning finns i fordonslagen (2002:574), FL och i fordonsförordningen (2002:925), FF. I Vägverkets föreskrifter om terrängmotorfordon (VVFS 2003:17) och om CE-märkt terrängskoter (VVFS 2003:18) finns närmare föreskrifter om bl.a. terrängskotrars beskaffenhet och utrustning.

En terrängskoter kan, som nyss framgått, vara CE-märkt och omfattas då av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner.<sup>8</sup> Terrängskotrar som tagits i bruk den 1 januari 2001 eller senare skall uppfylla de krav som ställs i det nämnda direktivet. För äldre terrängskotrar gäller de krav på beskaffenhet och utrustning som ställs i andra direktiv av äldre datum (se VVFS 2003:17 och 18).

---

<sup>8</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner, EGT L 207, 23.7.1998, s. 1.

### *Skatt och försäkring*

En terrängskoter är inte fordonsskattepliktig, vilket framgår motsatsvis av 6 § fordonsskattelagen (1988:327).

En terrängskoter skall ha trafikförsäkring, vilket framgår av 2 § TSL. När gällande trafikförsäkring saknas och en terrängskoterförare har orsakat en person- eller sakskada, gäller enligt 34 § TSL att den försäkringspliktige i efterhand, genom att betala trafikförsäkringsavgift för den tid som försäkringsplikten försumrats, skall gottgöra Trafikförsäkringsföreningen för den trafikskadeersättning som getts.

### *Trafikregler*

Trafikregler för terrängmotorfordon finns i TrF som omfattar trafik både på väg och i terräng. Lokala trafikföreskrifter kan meddelas av kommuner och länsstyrelser. Här görs en genomgång av några viktiga bestämmelser som är tillämpliga på terrängskotrar.

Ett terrängmotorfordon är per definition inrättat för färd i terräng och inte på väg. I övrigt får en terrängskoter köras bara på enskilda vägar, utom i undantagsfall när de måste korsa en allmän väg eller när terrängförhållandena gör det nödvändigt att färdas på en allmän väg. Detta framgår av 5 kap. 1 och 2 §§ TrF. En dispensmöjlighet finns i 13 kap. 3 § 9.

Vid färd med terrängskoter i terräng gäller samma hastighetsregler som för fordon på väg, nämligen bashastigheten 70 kilometer i timmen utanför tätort och 50 kilometer i timmen inom tätbebyggt område (3 kap. 17 § TrF).

När en skoterförare på grund av terrängförhållandena tvingas köra skotern på en allmän väg, t.ex. för att passera över en järnväg eller en bro, är den högsta tillåtna hastigheten 20 kilometer i timmen. Före en passage över en väg eller en järnväg måste skoterföraren stanna för att säkerställa att passagen kan ske riskfritt. Man får inte ha passagerare på skotern eller t.ex. i pulka vid en sådan passage (5 kap. 4 och 5 §§ TrF).

En terrängskoter skall vid all körning *på väg* ha ljuset tänt. Vid färd *i terräng* skall terrängskotern under mörker, i skymning eller i gryning eller i övrigt när det av väderleken är påkallat, ha sådana lyktor eller strålkastare tända som är föreskrivna för fordonet (3 kap. 69 och 77 §§ TrF).

Något hjälm tvång finns inte för terrängskoterförare. Användning av hjälm rekommenderas emellertid av snöskoterorganisationerna och hjälmanvändningen hos terrängskoterförare är hög i Sverige.

### 3.17 Identifiering av mopeder och terrängskotrar

#### *Allmänt*

Att kunna hänföra ett visst fordon till rätt fordonskategori har betydelse bl.a. för polisens trafikövervakningsarbete när det gäller att kontrollera om ett fordon framförs enligt de regler som gäller för fordonet i fråga och om föraren har rätt behörighet för att få köra fordonet m.m. För de fordon som omfattas av krav på registrering i vägtrafikregistret underlättas polisens arbete i detta avseende av att en kontroll av fordonets kategori kan ske via registret. Denna möjlighet har polisen också ute i fält.

De identifieringsproblem som utredningen har blivit uppmärksam på är bl.a. skillnaderna mellan en fyrhjulig motorcykel och andra fyrhjuliga fordon, som kan vara registrerade som terrängskotrar, traktorer eller mopeder. Ett annat problem är skillnaderna mellan en moped klass I och en moped klass II. Det är vanligt att mopedförare monterar av registreringsskyltarna på en moped klass I för att mopeden skall se ut att vara en moped klass II. Framför allt möjligheten att köra en moped klass II på en cykelbana, där inte en moped klass I är tillåten är orsaken härtill.

Följande genomgång syftar till att visa vilka yttre identifieringsmöjligheter som finns för fordonen.

#### *Elcykel*

En elcykel är ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt, jfr 2 § LDEF.

### *Två- eller trehjulig motorcykel*

En motorcykel definieras i 2 § LDEF som ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul, som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen, eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter. Skillnaden mellan en tvåhjulig motorcykel och en moped är motorstyrkan. Motorcykeln skall till följd av reglerna om kontrollbesiktning ha ett kontrollmärke på sin registreringsskylt, medan mopeden klass I inte omfattas av krav på sådan besiktning och därför saknar sådant märke.

### *Fyrhjulig motorcykel*

En motorcykel kan också vara ett fordon på fyra hjul med en massa utan last som är högst 400 kg eller 550 kg, om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte en moped. Vid beräkningen av en motorcykels massa skall batterierna inte räknas in.

Skillnaden mellan en fyrhjulig moped och en fyrhjulig motorcykel är att mopedens nettomotoreffekt högst får uppgå till 4 kilowatt, medan motorcykelns nettomotoreffekt får uppgå till högst 15 kilowatt, att vikten för en moped får vara högst 350 kg, och för en motorcykels högst 400 respektive 550 kg. Den konstruktiva hastigheten skiljer sig också åt mellan fordonen.

Utseendemässigt kan man skilja fordonen åt genom att den fyrhjuliga motorcykeln har ett kontrollmärke på sin registreringsskylt, medan den fyrhjuliga mopeden har en registreringsskylt utan sådant märke.

#### **3.17.1 Skillnaden mellan en personbil och en mopedbil**

En bil definieras i 2 § LDEF som ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar. En personbil är en bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen.

Mopedbilen ingår i definitionen av en moped klass I och får enligt definitionen ha en vikt om högst 350 kilogram, exklusive batteri för en eldriven mopedbil.

Utseendemässigt är en mopedbil lik en liten bil. Skillnaden markeras genom att mopedbilen sedan den 1 november 2004 skall ha en LGF-skylt (LGF=långsamtgående fordon), se Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:24) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder. Skylten (en fylld röd triangel) skall monteras baktill på mopedbilen eller på dess släp. En annan skillnad mellan mopedbilen och personbilen är att mopedbilen inte har något kontrollmärke på sin registreringsskylt.

#### *Mopedbilens användning m.m.*

En mopedbil skall köras på körbana men får inte köras på motorväg eller motortrafikled. En ny mopedbil kostar upp emot 100 000 kr och är ett fordon som används framför allt av äldre personer. Den är ett praktiskt fortskaffningsmedel för dem som bor i delar av Sverige med dåligt utbyggd kollektivtrafik, och den används också av personer med olika typer av funktionshinder som medför svårigheter att förflytta sig. Den sistnämnda kategorin omfattar personer i alla åldrar.

#### **3.17.2 Skillnaden mellan en fyrhjulig moped och en terrängskoter**

Definitionsmissigt skiljer sig en moped i ATV-utförande och en terrängskoter åt genom att terrängskotern enligt LDEF är avsedd att gå i terräng, medan mopeden är avsedd att gå på väg. Dessutom är tjänstevikten för terrängskotern maximalt 400 kg, medan den för en moped är 350 kg.

Utseendemässigt är fordonen svåra att skilja åt. Båda har registreringsskyltar utan kontrollmärke, om inte terrängskotern används för yrkesmässig trafik för personbefordran eller i uthyrningsverksamhet, då den skall kontrollbesiktigas och således får ett kontrollmärke enligt 9 kap. 9 § FF. En sådan terrängskoter är svår att skilja från en fyrhjulig motorcykel eftersom båda fordonen har kontrollmärke på sina registreringsskyltar.

### 3.17.3 Skillnaden mellan en moped klass I och en moped klass II

Mopeder klass II finns i olika utföranden, t.ex. i både skotermodell och sportmodell, och det är inte möjligt att utan en teknisk undersökning konstatera att en moped tillhör klass II. Det finns mopeder som är av samma märke och identiska till utseendet med endast den skillnaden att motoreffekten är lägre på den ena, som därför tillhör klass II. En moped klass I skall enligt nuvarande regler vara försedd med en registreringsskylt, vilket utgör en synlig skillnad mellan en moped klass I och en moped klass II, förutsatt att bestämmelsen följs. Om bestämmelser om registrering av alla mopeder införs och registreringsskyltarna för mopeder klass II får ett annat utseende än skyltarna för mopeder klass I, i linje med vad Vägverket och RPS föreslår i sin rapport (se avsnitt 3.11.2), kommer de nuvarande problemen med identifiering av mopedkategorierna att försvinna.



## 4 Internationell utblick

### 4.1 Inledning

I detta avsnitt går vi översiktligt igenom vilka regler om bl.a. ålderskrav, lämplighetsprövning, utbildning m.m. som gäller för mopeder och terrängkotrar i några andra länder. För mopedernas del sätts fokus på regelverket inom EU och Norden, medan det för terränghjulingarnas del är relevant att göra några jämförelser med reglerna i Finland, Norge, USA och Kanada.

### 4.2 Mopeder inom EU

Ett nytt körkortsdirektiv är under utarbetande inom EU. Det nu gällande direktivet, rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort,<sup>1</sup> ställer inte upp några gemenskapsregler för mopeder. Det innebär att mopederna hittills har reglerats nationellt och att behörighetskraven skiljer sig åt mellan medlemsländerna. Ålderskravet för att få köra en moped varierar t.ex. mellan 13 och 18 år.

Det nya körkortsdirektivet skall beslutas av rådet och Europaparlamentet gemensamt. Hittills (maj 2005) har arbetet fortskridit så långt att kommissionen har lämnat ett förslag till direktiv till både rådet och parlamentet. Rådet har antagit en gemensam ståndpunkt och parlamentet har genomfört en första läsning av kommissionens förslag. Kontakter mellan rådet och parlamentet tas fortlöpande under arbetets gång.

På de punkter som berör utredningens arbete om mopeder överensstämmer för närvarande rådets och parlamentets synpunkter. Vi utgår i den fortsatta framställningen ifrån dessa gemensamma ståndpunkter i anledning av kommissionens förslag till direktiv om körkort, KOM (2003) 621slutlig.

---

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

Direktivets tre huvudsyften är:

- Att förbättra förfalskningsskyddet, bl.a. genom en harmonisering av körkortens utformning och genom att göra plastkort till standard.
- Att förbättra medborgarnas fria rörlighet genom att bestämmelserna om körkortets giltighetstid och periodiciteten för yrkesförarnas läkarundersökningar harmoniseras.
- Att höja vägtrafiksäkerheten genom att körkortsbelägga mopeder, införa successivt erfarenhetsbaserat tillträde till tyngre fordon, införa krav på att förarprövarna skall ha en viss grundläggande kompetens och genomgå fortbildning samt införa krav på att varje person bara får ha ett körkort.

Vårt arbete berörs framför allt av förslaget om att införa en ny körkortskategori för mopeder. Principen om ett successivt tillträde till tyngre behörigheter är också relevant för vårt arbete, framför allt vad gäller behörighet att få köra moped klass I och moped klass II.

#### **4.2.1 Varför en särskild körkortskategori för mopeder?**

Kommissionen anför sammanfattningsvis följande som motiv för att införa en körkortskategori för mopeder. Mopedolyckorna inom gemenskapsländerna inger oro och visar att mopederna bör körkortsbeläggas genom att en ny körkortskategori, AM, införs för dessa. De mycket unga förarna är klart överrepresenterade i den europeiska olycksstatistiken och en harmoniserad kategori skulle stärka kontrollen över denna utsatta grupp. Ett obligatoriskt teoriprov föreslås därför för att få behörighet att köra moped liksom en lägsta ålder om 16 år med möjlighet till nationella undantag. En harmonisering av åldersgränsen anses ha en direkt inverkan på vägtrafiksäkerheten. Genom en harmoniserad kategori underlättas den fria rörligheten, eftersom mopedbehörigheten kommer att erkännas i hela unionen, se KOM (2003) 621 slutlig s. 12 och 17).

### *Vilka mopeder omfattas?*

I artikel 4 andra punkten i rådets förslag till direktiv, vilket för närvarande inte slutligt har behandlats av parlamentet, föreslås att två- och trehjuliga mopeder konstruerade för en högsta hastighet av högst 45 kilometer i timmen såsom de definieras i typgodkännandedirektivet (artikel 1.2), med undantag av de som är konstruerade för en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen, skall omfattas samt lätta fyrhjulingar enligt definitionen i typgodkännandedirektivet (artikel 1.3 a).

Formuleringarna innebär att de svenska mopederna klass I kommer att omfattas av kravet på AM-behörighet, men inte de nya mopederna klass II, eftersom de är konstruerade för en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen.

### *30-mopeder*

De svenska 30-mopederna, för vilka i Sverige samma regler gäller som för mopeder klass II enligt bl.a. övergångsbestämmelserna till LDEF, bör enligt vår uppfattning komma att undantas från kravet på AM-behörighet. Det ligger närmast till hands att hänföra denna mopedkategori till den grupp av mopeder, med en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen, som undantas från kravet på AM-behörighet. I vårt fortsatta arbete utgår vi ifrån att 30-mopederna *inte* kommer att omfattas av kravet på AM-behörighet. De behandlas därför som övriga mopeder klass II i den fortsatta framställningen.

I samband med genomförandet av det nya EG-direktivet får frågan om att föra dessa fordon ytterligare uppmärksammas.

## **4.2.2 Vad innebär kravet konkret?**

### *Ålder*

Av rådets förslag till artikel 4 andra punkten framgår att för utfärdande av ett AM-körkort skall åldersgränsen 16 år gälla. Av samma artikel sjätte punkten framgår att medlemsstaterna får sänka eller höja åldersgränserna för kategori AM i intervallet 14–18 år. Det anges också att ett körkort utfärdat till en person som är yngre än 16 år blir giltigt bara i det medlemsland som utfärdat det tills personen har fyllt 16 år och att andra medlemsstater kan erkänna körkort utfärdade till personer som är yngre än 16 år.

*Vilka andra behörighetshandlingar ger rätt att köra?*

Av rådets förslag till artikel 6 d) framgår att alla andra *körkortskategorier* skall ge behörighet att köra fordon som kräver AM-körkort, men att medlemsländer som för sin AM-behörighet kräver körprov av andra än de egna medborgarna kan kräva körkort i kategori A1 eller A för mopedkörning på sitt territorium.

Kravet på körkort innebär för Sveriges del att ett *traktorkort* inte ger behörighet att köra moped när de nya reglerna träder i kraft.

*Krav på kunskapsprov*

Av rådets förslag till artikel 7 b) framgår att för utfärdande av ett körkort i kategori AM krävs det att personen har godkänts i ett kunskapsprov men att medlemsstaterna kan föreskriva att sökanden också skall ha godkänts i ett körprov och genomgått en läkarundersökning. För tre- och fyrhjuliga mopeder inom AM-kategorin kan medlemsländerna föreskriva ett särskiljande körtest, och för att skilja de olika fordonen i AM-kategorin åt kan en nationell kod användas på körkortet.

*Förnyelse*

Ett AM-körkort skall enligt rådets förslag till artikel 7 2 a) omfattas av en tioårig giltighetstid.

*Ikraftträdande m.m.*

Av artikel 13 i rådets förslag framgår att behörigheter som har erhållits innan direktivet har genomförts i nationell lagstiftning skall föras över till rätt kategori när genomförandet skett. Det innebär för vår del att förarbevis för moped klass I skall omvandlas till AM-behörighet. Ingen tidsfrist anges härför. Det framgår vidare att behörigheter som har erhållits innan direktivet börjar tillämpas inte skall tas bort. Den som har traktorbehörighet när nya regler till följd av direktivet träder i kraft kommer därför att få fortsätta att köra moped.

### 4.2.3 Hur påverkas utredningens arbete av det nya körkortsdirektivet?

Våra förslag om nya regler styrs av det pågående arbetet med harmoniserade behörighetsregler, åtminstone för mopeder klass I. Det nya direktivet har inte fått sin slutliga form, men utifrån hur arbetet hittills har fortskridit kan det konstateras att *en AM-kategori* med stor sannolikhet kommer att införas och bli obligatorisk för mopeder, i vart fall de som motsvarar de svenska mopederna klass I, att *16 år* kommer att vara riktvärdet för att erhålla behörighet i denna kategori samt att ett *kunskapsprov* kommer att bli ett obligatoriskt minimikrav för att få behörigheten. Trehjuliga och fyrhjulinga mopeder omfattas också av dessa regler, vilket innebär att *mopedbilen* kommer att omfattas av krav på AM-behörighet och därigenom kommer också behörighetsåldern för den att vara 16 år, om inte nationellt undantag beslutas. Detta är de utgångspunkter som vi har byggt vidare på i våra förslag.

### 4.2.4 Dagens regleringar i Europa – en översikt

Länderna inom EU och EES har i dag till viss del olika regler avseende bl.a. minimiålder och krav på utbildning och prov för att få köra moped.

I tabell 4.1, vilken omfattar merparten av medlemsländerna i EU och EES, framgår olika länders ålderskrav och eventuellt krav på kunskapsprov respektive körprov.

Flera av länderna har olika regler för mopeder konstruerade för en högsta hastighet av 45 kilometer i timmen (i tabellen betecknade M, moped) och för mopeder konstruerade för en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen (i tabellen betecknade LM, light moped).

Uppgifterna i tabellen är hämtade från rapporten *Traffic legislation and safety in Europe concerning the moped and the A1 category (125) motorcycle*, (R 2004-10), utgiven av SWOV, Institute for Road Safety Research i Nederländerna, från CIECA (Commission Internationale des examens de Conduite Automobile) och från kontakter med de olika länderna.

Tabell 4.1 Regler för mopedkörning inom EU och EES

Land	LM: lätt moped M: moped	Minimiålder	Obligatoriskt kunskapsprov	Obligatoriskt körprov
Belgien	LM	16	Nej	Nej
	M	16	Ja	Ja
Danmark	LM	16	Ja för förare 16-18 år	Nej
	M	18	Ja	Ja
Estland	M	13	Ja för förare 13-15 år	Ja för förare 13-15 år
Finland	LM	15	Nej	Nej
	M	15	Ja	Nej
Frankrike	M	14	Ja	Ja
Irland	M	16	Ja	Ja
Island	M	16	Ja	Ja
Italien	M	14	Ja	Ja
Lettland	M	14	Ja	Nej
Luxemburg	M	16	Ja	Nej
Malta	M	18	Ja	Ja
Nederländerna	LM	16	Ja	Nej
	M	16	Ja	Nej
Norge	M	16	Ja	Nej
Portugal	M	16	Ja	Ja
Schweiz	LM	14	Ja	Nej
	M	16	Ja	Ja
Slovakien	M	15	Ja	Ja
Slovenien	M	14	Ja	Ja
Spanien	M	14	Ja	Nej
Storbritannien	M	16	Ja	Ja
Sverige	LM	15	Nej	Nej
	M	15	Ja	Nej
Tjeckien	M	15	Ja	Ja
Tyskland	LM	15	Ja	Nej
	M	16	Ja	Ja
Ungern	M	14	Ja	Ja
Österrike	M	15	Ja	Nej

#### 4.2.5 Närmare om regleringen i Norden

##### *Danmark*

Följande har inhämtats genom kontakter med Rådet för Större Færdselssikkerhed. I Danmark finns det två typer av mopeder, icke registreringspliktig knallert och registreringspliktig knallert, den senare även kallad knallert 45. Den icke registreringspliktiga knallerten är en moped med en konstruktiv hastighet av högst 30 kilometer i timmen och knallert 45 är motsvarigheten till den svenska mopeden klass I, EU-mopeden. Behörighetsåldern är 16 år för den icke registreringspliktiga knallerten och 18 år för knallert 45.

##### *Knallertkörkort*

För personer mellan 16 och 18 år gäller krav på knallertkörkort för att få köra en icke registreringspliktig knallert. Det krävs inte någon lämplighetsprövning, vare sig personlig eller medicinsk, för att kunna ta ett knallertkörkort. Undervisning ges av kommunerna enligt bestämmelser av Trafikministeriet och omfattar 24 timmar, varav 21 timmar är obligatoriska. I undervisningen ingår praktiska moment som läraren bedömer elevens kunskaper i. Det ingår tre kunskapsprov i kursen men inget körprov. Det är kommunen som utfärdar knallertkörkortet och det skall medföras vid färd. Knallertkörkortet gäller till dess att innehavaren har fyllt 18 år. Den som har traktorkort har också behörighet att köra en icke registreringspliktig knallert. Reglerna framgår av § 63 Færdselsloven (nr 783 15 oktober 1999).

##### *Knallert 45*

För att få köra en knallert 45 krävs det körkort för personbil eller för motorcykel, dvs. lägst ett A-körkort (§ 63 a Færdselsloven).

##### *Olycksstatistik*

Forskning i Danmark visar att den icke registreringspliktiga knallerten är det farligaste fordonet att köra; i förhållande till att köra personbil är den 75 procent farligare. Att köra en knallert 45

är 50 procent farligare än att köra en personbil och motsvarar riskerna för motorcykel. År 2003 dog 29 personer vid olyckor med icke registreringspliktig knallert och 9 vid olyckor med knallert 45. Olyckorna med knallertar beror ofta på körning under alkoholpåverkan, avsaknad av hjälm och för höga hastigheter.

### *Finland*

Följande har inhämtats genom kontakter med Fordonsförvaltningscentralen AKE, som är Finlands motsvarighet till det svenska Vägverket. I Finland finns det två mopedklasser, *moped* och *moped med låg effekt*. Till *moped* räknas två- eller trehjuliga mopeder som motsvarar den svenska mopeden klass I. En fyrhjulig moped, dvs. en mopedbil, tillhör kategorin *lätt fyrhjuling* (11 § fordonslagen 11.12.2002/1090). En moped med låg effekt motsvarar den svenska (nya) mopeden klass II, dvs. den mopedsort som är konstruerad för en högsta hastighet av 25 kilometer i timmen. Ålderskravet är 15 år för båda mopedsorterna. För att få köra en moped med låg effekt räcker det att vara 15 år men för att få köra en moped krävs det, för förare som är födda 1985 eller senare, ett mopedkort. För att få köra en lätt fyrhjuling krävs det som minimum också ett mopedkort (nationell fordonskategori M), jfr 64 § vägtrafiklagen 3.4.1981/267 och 5 § körkortsförordningen 7.9.1990/845.

Det krävs *körkortstillstånd*, utfärdat av polisen, för att kunna få ett mopedkort (71 § vägtrafiklagen och 6 § körkortsförordningen). För att ett körkortstillstånd skall kunna utfärdas krävs det att den sökande uppfyller vissa medicinska krav och andra krav. Det krävs t.ex. att en sökande inte på grund av fortgående missbruk av alkohol eller annat rusmedel är att anse som farlig som förare i trafiken, att han eller hon är bosatt eller studerar (sedan minst sex månader) i Finland och att sökanden inte har meddelats körförbud (70 § vägtrafiklagen) Reglerna om körkortstillstånd liknar de svenska reglerna på området.

För att förvärva mopedkortet krävs det slutligen att den sökande genomgår en mopedexamen med godkänt resultat. Undervisning är inte obligatorisk men det finns mopedkurser. Studiematerialet kan hämtas på Internet eller köpas. Mopedexamen avläggs hos lokala mottagare för förarexamina. AKE har enligt 2 § körkortsförordningen möjlighet att teckna avtal med serviceproducenter om förarexamensverksamhet. AKE kan också själv sköta sådan verksamhet.



Examinationen genomförs på dator och innehåller 10 frågor (kunskapsfrågor) och 15 uppgifter i fråga om typiska trafiksituationer som skall lösas. Den som blir godkänd på provet får ett intyg härom och får efter 2–3 veckor själva mopedkortet genom polisen

#### *Antal mopeder och olycksstatistik*

I Finland fanns det 2004 ca 128 455 mopeder. Under de senaste åren har i medeltal 10 mopedister per år omkommit och ca 400 skadats allvarligt. Man har konstaterat att olyckorna ofta beror på mopedförarna själva och att de inträffar i korsningar, vid körning ut i trafiken, i kurvor och genom påkörning bakifrån.

#### *Norge*

Genom bl.a. kontakter med Statens vegvesen har följande inhämtats. I Norge definieras en moped i huvudsak som ett två- eller trehjulingt motorfordon, vars konstruktiva hastighet är minst 6 och högst 45 kilometer i timmen. Som moped räknas också en lätt fyrhjuling (jfr Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr 2 kap. 2–3 §§)

Från och med den 1 januari 2005 gäller nya regler i Norge för bl.a. mopedutbildningen (jfr Forskrift om trafikopplæring og førerprøve m.m. den 1 oktober 2004). Reglerna innebär sammanfattningsvis följande. Mopedförarbeviset, dvs. det utbildningsbevis som tidigare krävdes av mopedförare mellan 16 och 20 år, ersätts av ett *körkort i klass M 146* (nationell kod). Den som tidigare i kraft av sin ålder (20 år) hade rätt att köra moped måste skaffa sig ett sådant körkort, om han eller hon inte redan har körkort i klass A, A1, B eller T (traktor).

Förutsättningarna för att få ett körkort i klass M 146 utfärdat är följande. Den som ansöker om körkort skall bifoga ett intyg utfärdat av polismyndigheten som visar att sökanden uppfyller kraven på bl.a. vandel. Polisen kontrollerar detta mot olika register. En hälso-deklaration krävs också av den sökande (jfr 5 kap. 1§ i Forskrift den 19 januari 2004 nr. 298 om førerkort). Förfarandet liknar det svenska systemet med körkortstillstånd. Därutöver krävs det att ålderskravet 16 år är uppfyllt, att förarprov har avlagts och att den obligatoriska utbildningen har genomförts. Slutligen gäller ett krav på bosättning i

Norge eller studier där under minst sex månader (3 kap. 1 § och 5 kap. 2 § Forskrift om førerkort).

Utbildningen omfattar fyra delar, varav den första, Trafikalt grunnkurs, som omfattar sjutton 45-minuters lektioner, är gemensam för de lätta körkortsklasserna och ger rätt att övningsköra privat i samtliga ingående klasser. Den som en gång har genomgått Trafikalt grunnkurs behöver inte göra om den vid senare förvärv av annan körkortsklass. Privat övningskörning med moped är tillåten med en ledsagare som har kommunikationsutrustning. Sammantaget är det en ganska omfattande utbildning. Teoridelen av utbildningen, utöver det som ingår i Trafikalt grunnkurs, kan eleven läsa in själv. Minst 14 lektioner övningskörning på en tvåhjulig moped ingår. Vid körning i trafik skall en lärare kunna ansvara för tre elever.

Utbildningen skall kunna ges av trafikskolor, den offentliga skolan och andra kursarrangörer (juridiska personer) som är godkända av Regionvegkontoret (4 kap. 5 § i forskrift om trafikopplæring og førerprøve m.m.). Läraren skall antingen vara godkänd trafiklärare i klass M 146 eller ha pedagogisk utbildning som motsvarar den för en lärare i den offentliga skolan och ha en specialutbildning som godkänts av Vegdirektoratet (6 kap. 6 §). Kunskapsprovet anordnas av Statens vegvesen (motsvarigheten till det svenska Vägverket).

#### *Mopedbilen i Norge*

För en mopedbil (lätt fyrhjulig) finns i Norge i dag en nationell behörighet, M 147. En mopedbil får också köras av den som har behörighet att köra en tvåhjulig moped genom behörigheten M 146. Ålderskravet är 16 år för en lätt mopedbil, (egenvikt högst 150 kg) och 18 år för den tyngre typen av mopedbil (egenvikt högst 350 kg).

### **4.3 Regler för snöskotrar i andra länder**

Snöskotrar förekommer huvudsakligen i USA, Kanada och i Skandinavien men också i Europas alpområden. Nationella regler styr behörighetskraven. Olika regler avseende möjligheterna att använda snöskotern i naturen utanför leder etc. gäller i de länder som jämförs. Sverige är det land där de största möjligheterna finns för privatpersoner att köra snöskoter i naturen utanför leder.

### USA

Följande uppgifter har inhämtats genom The American Council of Snowmobile Association (ACSA). Ålderskraven för att få köra snöskoter i USA varierar mellan de olika staterna liksom kravet på utbildning för snöskoter. Reglerna är också i vissa fall beroende av var snöskotern körs. I flera stater ligger den nedre åldersgränsen på 12 år för att få köra på annat än privat mark. Som exempel kan nämnas, att för att köra en snöskoter på privatägd mark (familjens egen) i Wisconsin i norra USA finns det ingen nedre åldersgräns så länge en person som är 18 år eller äldre medföljer barnet på samma snöskoter. För att få köra själv är minimiåldern 12 år. För personer födda den 1 januari 1985 eller senare krävs det också ett snöskotercertifikat, vilket man får genom att följa en kurs som anordnas av Departement of Natural Resources (DNR). Det finns ca 1 650 000 snöskotrar i USA.

### Kanada

Följande uppgifter har inhämtats från The Canadian Council of Snowmobile Organizations (CCSO). Reglerna varierar mellan provinserna även i Kanada. Den provins som har flest registrerade snöskotrar är Ontario med ca 360 000 fordon. Här gäller följande enligt The Motorized Snowvehicle Act. Den som är mellan 12 och 15 år får köra snöskoter *på leder* om han eller hon har en snöskoterlicens (motorized snow vehicle operator's licence). Denna kategori förare får inte använda snöskotern på väg (kap. M 44 9–10). Ålderskravet i övrigt är 16 år och det krävs snöskoterlicens eller körkort för att få köra snöskoter. Antalet snöskotrar i Kanada är 760 000

### Norge

Följande uppgifter är inhämtade genom Statens vegvesen. Det finns ca 54 000 registrerade snöskotrar i Norge. Snöskotern stiger i popularitet och sprider sig söderut. Många normmän kör snöskoter i Sverige. Man skiljer mellan nyttokörning med snöskoter och sådan körning som inte oundgängligen behövs. Tillåten snöskoterkörning är sådan som sker i direkt samband med vissa utpekade näringars och myndigheters behov. Övrig körning är i princip förbjuden och

undantag lämnas med restriktivitet. Ett generellt undantag som gäller är dock att snöskoter får köras till fiskevatten på vissa leder. I de två nordligaste fylkena tillämpas mindre stränga bestämmelser. Det gäller hela Finnmarks fylke och norra delarna av Troms fylke. Reglerna där tillåter anläggande av skoterleder för annat än nytto-körning.

I Norge är ålderskravet för att få köra snöskoter 16 år. För närvarande gäller krav på körkort eller traktorkort eller innehav av den nationella behörigheten för snöskoter (klass S), vilken kan erhållas genom ett körprov som avläggs vid regionvegkontoret. Det krävs att en person som vill förvärva behörighet i klass S uppfyller de generella hälsokrav och vandelskrav som också gäller för att få körkort.

Från och med den 1 januari 2006 planerar man att införa delvis nya regler för snöskoterbehörigheten. De nya reglerna kommer i huvudsak att innebära följande.

Det skall finnas två klasser för snöskoter utifrån förhållandet mellan effekt och vikt, varav den lätta klassen skall få köras av personer som har fyllt 16 år och den tunga klassen av personer som har fyllt 18 år.

Utbildningen förändras liksom övriga körkortsutbildningar i Norge till att innehålla en Trafikalt grunnkurs, vilken är gemensam för de lätta körkortsklasserna och innebär sju-tion 45-minuters teori-lektioner. Därutöver kommer det att krävas ca 13 timmars snöskoter-undervisning. Praktiska moment skall ingå i undervisningen på leder som skall iordningställas härför. Undervisningen skall bygga på samma modell som annan trafikundervisning i Norge, dvs. vara modulbaserad, vilket innebär att praktiska och teoretiska moment varvas och att kunskaperna byggs på varandra enligt en viss pedagogisk modell. Kursarrangörer skall vara trafikskolor, den offentliga skolan och andra utövare som har med trafikskolorna likvärdiga kvalifikationer. Stränga krav skall gälla för att få tillstånd att undervisa, bl.a. på utbildningspersonalen. En lärare bör ha motsvarande utbildning och erfarenhet som en lärare i den offentliga skolan har. Det innefattar krav på kunskaper om såväl snöskotern och skoterkörningen som pedagogik. En speciell utbildning, omfattande ca en vecka, skall införas för dem som skall undervisa, inklusive de som redan är trafiklärare. Utbildningen blir obligatorisk och därefter skall ett kunskapsprov avläggas. Statens vegvesen skall ansvara för kunskapsprovet. Det är möjligt att andra instanser skall kunna arrangera provet (exempelvis sysselmannen på Svalbard) eller att det

skall kunna genomföras i andra lokaler än de som tillhör Statens vegvesen men med representanter från Statens vegvesen närvarande (t.ex. i offentliga servicekontor).

### *Finland*

Följande har inhämtats genom Fordonsförvaltningscentralen AKE, som är Finlands motsvarighet till det svenska Vägverket. För att få köra snöskoter i Finland krävs markägarens tillstånd. Körning förekommer på leder, nämligen dels sådana som inrättas efter avtal om markupplåtelse, dels sådana som är officiella snöskoterleder och för vilka en kommun eller staten är huvudman.

Den nedre åldersgränsen för att få köra en snöskoter i Finland är 15 år (jfr 1 kap. 6 § terrängtrafiklagen 22.12 1995/1710). Det krävs lägst traktorkort, vilket kan erhållas efter ett godkänt teoriprov.

## **4.4 Terränghjulingen i USA och Kanada**

Terränghjulingar, dvs. terrängskotrar på fyra hjul, är vanliga i USA och Kanada. De ålderskrav som gäller för att köra i dessa länder varierar mellan delstaterna och provinserna och är i vissa fall beroende av var terränghjulingen skall köras. Som exempel kan nämnas hur reglerna är utformade i Wisconsin i norra USA. Uppgifterna är hämtade från Departement of Natural Resources, Wisconsin. Det finns där tre olika registreringsmöjligheter: för offentligt nyttjande, för användning i jordbruk eller för privat användning. Ålderskraven är knutna till användningssättet och det finns särskilda leder för terränghjuling. Ett barn som är under 12 år kan köra en liten terränghjuling (maximal effekt 90 kubikcentimeter) på en offentlig plats om en förälder följer med på fordonet. Undantag gäller för en frusen offentlig plats, där körning inte är tillåten för denna kategori. På familjens egen jordbruksmark får ett barn under 12 år köra terränghjuling utan någon medföljande vuxen. Om körningen äger rum på annans jordbruksmark krävs det övervakning av en person som är 18 år eller äldre. På övrig privat mark (bara på familjens egen) får ett barn under 12 år köra ensam utan vuxen och utan certifikat. Den som är 12–15 år får köra terränghjuling på offentlig plats, om han eller hon har ett certifikat för terränghjuling (erhålls genom lokala utbildare knutna

till Department of Natural Resources), eller om han eller hon har en medföljande vuxen vid körningen. Certifikatet rekommenderas starkt för denna kategori av förare. På jordbruksmark får barn mellan 12 och 15 år köra utan certifikat och utan någon medföljande vuxen person, liksom på privat mark som är familjens. Alla över 16 år får köra terränghjuling utan certifikat och utan medföljande person etc. Certifikatet rekommenderas dock även för denna kategori av förare.

## 5 Sammanställning av fakta och synpunkter om mopeder och terrängskotrar i Sverige

### 5.1 Inledning

Vi har på olika sätt inhämtat fakta om och synpunkter på de aktuella fordonen, vilka risker som är förknippade med deras användning och hur riskerna kan minskas och trafiksäkerheten förbättras för fordonsanvändarna, m.m. I detta avsnitt ställer vi samman det viktigaste materialet som vi har använt som underlag för probleminventeringen och våra överväganden och förslag. Sammanställningen inleds med sådan dokumentation som vi har tagit del av från andra aktörer och avslutas med utredningens egen insamling av fakta och en probleminventering till följd av vad som har kommit fram. Tilläggas bör att vi löpande har fått mycket material i form av både fakta och synpunkter genom kontakter med berörda myndigheter, organisationer och andra aktörer och att vi under de olika avsnitten löpande redovisar detta.

#### 5.1.1 MopedOLA

Under våren 2003 startade Vägverket ett arbete för en säkrare mopedtrafik. Med tillämpning av arbetsättet 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 konstaterats. Vid ett seminarium den 3 mars 2004 presenterade varje aktör i ett officiellt dokument sina avsikter, dvs. vilka åtgärder som aktören avser att vidta för att minska antalet allvarliga mopedolyckor. I det följande redovisas kort vad aktörerna uttalat som sina avsikter i dokumentet.

*Cykel- och Sporthandlarnas Riksförbund, CSR*

Ett lokalt samarbete mellan handlare och polisen skall utvecklas för att förhindra trimning av mopeder. För att få utbilda för förarbevis för moped klass I i CSR:s regi skall det krävas av medlemmarna att de har genomgått en internutbildning.

*Försäkringsförbundet*

En kraftig ökning har skett av antalet skadade personer i mopedolyckor och ökningen står inte i paritet med den ökning som skett av försäljningen av mopeder. Antalet trafikförsäkrade mopeder (dvs. både mopeder klass I och mopeder klass II) ökade mellan 1998 och 2002 med 24 procent, medan antalet till försäkringsbolagen anmälda personsador med moped ökade med 134 procent under samma period. Upptäcktsrisken vid olika trafiköverträdelser med mopeder är låg och detta beror delvis på att det är vanligt att ägare av mopeder klass I för att försvåra identifieringen av mopeden monterar av mopedens registreringsskylt. Mopeden (klass I) ser då ut att vara en moped klass II och kan t.ex. köras på cykelbanor. Inom försäkringsbranschen kommer man att motarbeta trimning genom att inte ersätta skador på trimmade mopeder och genom att påverka mopedbranschen och de verkstäder man har kontakt med att inte tillhandahålla trimningsdelar. Försäkringsförbundet förordar registreringsplikt för alla mopeder för att kunna bekämpa trafikbrott och för att underlätta identifieringen av mopederna. Förbundet anser att utbildningskravet i mopedutbildningen är för lågt bestämt och inte står i paritet med den risk som mopedkörning innebär. Utbildningen varierar starkt i kvalitet mellan olika utbildare, och med tanke på att en moped klass I har många likheter med en lätt motorcykel borde den teoretiska delen av utbildningen samordnas med motorcykelutbildningen. Bättre kunskaper hos mopedisterna i bromsteknik behövs också. Bötesbeloppet för att inte bära en fastspänd hjälm bör vara högre än i dag och skjutsning på moped borde kräva en viss vana och erfarenhet av trafik och därmed en åldersgräns. Ett förarbevis bör kunna återkallas vid trafiknykterhetsbrott. Mopedbilar innebär en fara i trafiken, eftersom de används som en bil, och högre krav på utbildning och ett högre ålderskrav bör därför gälla för dessa än vad som är fallet i dag.



*Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, McRF*

Alla mopeder borde registreras och kunna skiljas åt i trafiken genom särskiljande registreringsskyltar. För att man skall få en trafiksäkerhetseffekt av mopedutbildningen krävs det att utbildningen och utbildningsmaterialet är utformat så att de som skall genomgå utbildningen tar till sig trafiksäkerhetstänkandet på ett konstruktivt sätt. Pedagogiken är central för att detta skall lyckas. McRF kommer att fortsätta att utarbeta pedagogiskt utbildningsmaterial för mopedutbildningen. Utbildningsmaterialet är i dag anpassat till yngre personer. Mopeden tillför positiva värden i samhället och det är viktigt att utbildningen inte krånglas till. Mopedutbildningen bör därför behålla sin relativt enkla form. McRF genomför årligen vidareutbildningar av utbildare och håller på att ta fram en utbildningscertifiering. McRF stödjer tanken på att sträva efter en mer likartad utbildning över lag. Det behövs inte någon utbildning för att få köra en moped klass II, detta på grund av dess låga motoreffekt och hastighet. Om utbildningskrav införs för mopeder klass II skulle denna mopedyt slås ut. Dagens behörighetskrav på 15 år bör behållas som det enda kravet för att få köra en moped klass II. Olycksstatistiken visar att det primärt inte är de yngre mopedförarna som drabbas utan de äldre. För att få till stånd en ökad hjälmanvändning bör en riktad kampanj och ökad information först användas och i andra hand högre böter. För att få skjutsa på moped bör föraren ha fyllt 18 år, eftersom man i den åldern har en lämplig vikt för att skjutsa och en större trafikvana. Ett sedan länge framfört önskemål är att mopeder klass I skall få framföras på vissa cykelbanor vid leder till och från tätorter. Fyrhjuliga mopeder bör förses med en LGF-skylt för att öka trafiksäkerheten kring deras användning. I övrigt bör samma behörighetsregler gälla för de fyrhjuliga mopederna som för övriga mopeder.

*Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF*

Olyckor med de historiska samlarmopederna är ovanliga, men MHRF kommer att sammanställa ett informationsmaterial om äldre mopeder för att säkerställa en fortsatt positiv trafiksäkerhetssituation för samtliga äldre samlarfordonsklasser.

*Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF*

NTF kommer att fortsätta med information och konsumentvägledning till bl.a. föräldrar angående riskerna med mopedkörning och angående trimning m.m. Bland NTF:s medlemsorganisationer finns det flera som bedriver utbildning för moped, och för att komma till rätta med mopedproblematiken skall en referensgrupp upprättas inom NTF med syfte att ge bättre stöd till medlemsorganisationerna. En kvalitetsgranskning skall ske av den mopedutbildning som bedrivs av NTF-förbund och NTF:s medlemsorganisationer för att undersöka om den godkända kursplanen följs. I mopedutbildningen som sådan måste ambitionsnivån vad gäller riskmedvetenhet höjas jämfört med dagens krav som Vägverket har ställt upp. En undersökning av mopedhandlarnas inställning till trimning som NTF genomförde 2003 kommer att följas upp.

*Näringsdepartementet*

Näringsdepartementet kommer tillsammans med Vägverket att agera aktivt inom EU för att skärpa lagstiftningen mot trimning av mopeder. Avsikten är att stoppa tillflödet av nya lättrimmade mopeder på marknaden.

Rikspolisstyrelsen och Vägverket har på regeringens uppdrag fått i uppgift att utreda frågan om alla mopeder skall registreras för att förbättra övervakningen av mopedtrafiken, se härom vidare nedan. Näringsdepartementet hänvisar också till Förarbevisutredningens arbete.

*Rikspolisstyrelsen, RPS*

RPS kommer att ge övervakning av hjälmanvändning och lagföring vid brott mot bestämmelserna härom hög prioritet och kommer också att driva frågan om högre böter vid brott mot kravet på hjälmanvändning. RPS och Vägverket utarbetar ett samsynsdokument för en likriktad bedömning vid övervakning av mopedtrafiken. Andra frågor som RPS avser att driva är registreringskrav för alla mopeder, krav på förarbevis för både moped klass I och moped klass II och krav på att en minimiålder om 18 år fastställs för att få skjutsa på moped.

*Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, SMC*

Mopedfrågor ligger egentligen vid sidan av SMC:s kärnverksamhet, eftersom det är motorcyklisternas intressen och rättigheter som SMC skall ta till vara enligt stadgarna. SMC kommer ändå att verka för en ökad mopedsäkerhet genom lokala mopedprojekt i de egna länsorganisationerna och arbeta för att göra mopederna mindre lätttrimmade. Organisationerna stöder en obligatorisk registreringsplikt för alla mopeder och att sanktioner införs för förarbeviset för moped.

*Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund, SMR*

SMR kommer att på olika sätt arbeta för att medlemmarna inte trimmar mopeder .

*Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation, SNOFED*

SNOFED bedriver utbildning för bl.a. förarbevis för moped och kommer att fortsätta att utveckla sin utbildningsverksamhet, bl.a. genom att utbilda fler studiehandledare och examinatorer för EU-moped. Det finns i dag oseriösa utbildare och Vägverket har inte de resurser som krävs för en uppsökande, stödjande och kontrollerande verksamhet av utbildningen m.m. SNOFED är villig att ta på sig ett aktivt huvudmannskap för både mopedutbildningen och terrängkotrutbildningen tillsammans med Vägverket.

*Svenska kommunförbundet*

Svenska kommunförbundet kommer att på olika sätt stödja kommunerna i deras trafiksäkerhetsarbete samt se över hur väghållare skall förhålla sig till mopedtrafiken.

*Vägverket*

Vägverket kommer att utvärdera bl.a. hur den nuvarande mopedutbildningen bedrivs och diskutera resultatet med berörda parter; se vidare resultatet av Vägverkets enkät m.m. nedan.

Verket kommer att genomföra ett samarbetsprojekt med Svenska kommunförbundet för att utreda om klass I-mopeder skulle kunna få köras på vissa cykelbanor under vissa betingelser. Ett informationsmaterial kommer att tas fram för främst mopedister och blivande mopedister samt deras föräldrar, och tillsammans med polisen kommer verket att utarbeta en enkel handledning för vilka grundkrav som gäller för mopeder. En översyn av regelverket om skjutsning på moped kommer också att initieras. Vägverket kommer att driva frågan om att införa krav på LGF-skylt för mopedbilen, se nedan.

## 5.2 Hittills vidtagna åtgärder av myndigheter

Av de under MopedOLA-arbetet initierade uppdragen kan följande avslutade uppdrag från myndigheternas sida redovisas.

*Rikspolisstyrelsens och Vägverkets rapport den 14 juni 2004 Utredning om förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa krav på registrering av samtliga mopeder.*

RPS och Vägverket föreslår sammanfattningsvis att ett krav på registrering av samtliga mopeder klass II skall införas med undantag av sådana mopeder som betraktas som veteranmopeder. Mopederna skall genomgå en registreringsbesiktning innan de kan anmälas till registrering. De registreringsskyltar som föreslås för mopeder klass II skall ha en avvikande färg runt skylten och eventuellt också bokstäver och siffror i avvikande färg för att det skall gå att se vilken mopedtyp en moped tillhör.

Vägverket skall enligt ett tilläggsuppdrag från regeringen senast den 1 juni 2005 bl.a. redovisa en konsekvensanalys av förslagen.

### *LGF-skylt för mopedbilar*

Genom en ändring i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:24) om mopeder och släpvagnar som dras av mopeder har ett krav på LGF-skylt (skylt för markering av långsamtgående fordon) införts för tre- och fyrehjulig moped klass I vid färd på väg från och med den 1 november 2004, se VVFS 2004:100.

### 5.3 Vägverkets utvärdering av förarutbildningen för moped och för snöskoter

Vägverket har kartlagt förarutbildningarna för moped klass I och för snöskoter för att behovet av förändringar i utbildningsverksamheten m.m. skall kunna bedömas. Som en del i kartläggningen ingår en enkät som Vägverket har genomfört tillsammans med företaget Markör AB. Undersökningen har gjorts som en postal kvantitativ enkät med följande målgrupper för mopedutbildningen: detaljister, elever, examinatorer, föräldrar och utbildare. För snöskoterutbildningen har inte målgruppen föräldrar ingått. Varje målgrupp har haft en unik enkät, dock med ett antal gemensamma frågor. Elever och deras föräldrar har valts ut genom stickprov; det gäller också för detaljister, medan totalurval för juridiska personer har använts för utbildare och examinatorer. Detta innebär att inte samtliga utbildare och examinatorer ingår, eftersom det för varje tillstånd i praktiken kan finnas flera personer som undervisar/examinerar. För organisationerna SNOFED och SVEMO har dock samtliga utbildare och examinatorer ingått i enkäten. Elevurvalet för moped-enkäten består av elever i åldrarna 15–17 år. För snöskoter-enkäterna har ingen specifik åldersgrupp valts ut. Nedan följer en redogörelse för de för utredningen viktigaste slutsatserna av enkäten. – Det kan nämnas att uppläggningsen av denna har skett i nära samarbete med oss.

#### 5.3.1 Sammanfattning av undersökningen avseende mopeder

##### *Information*

En majoritet av elever och föräldrar upplever det som lätt att få den information som behövs om förarbeviset och utbildningen. Hälften av eleverna har utbildats och examinerats av trafikskolor och ca en tredjedel av detaljister.

##### *Utbildarna och examinatorerna*

Eleverna ger sina utbildare medelbetyget 4,2 på en femgradig skala. Hälften av utbildarna och examinatorerna anser dock att kraven för att få bli utbildare/examinator är för lågt satta. Sex av tio utbildare/examinatorer i undersökningen har själva inte genomgått

utbildning. Det kan också konstateras att sex av tio elever anger, att samma person som genomförde deras utbildning också genomförde examinationen.

### *Utbildningen*

Generellt sett är både elever och föräldrar nöjda med utbildningen och ger utbildningen och utbildningsmaterialet medelbetyget 4,0 på en femgradig skala. 99 procent av eleverna har haft ett skriftligt material, och för åtta av tio elever har läraren undervisat muntligt. Det innebär att alla inte har haft någon muntlig undervisning av läraren. Åtta av tio elever är nöjda med andelen teori i utbildningen, men bara fem av tio är nöjda med andelen praktik. Merparten av eleverna uppger att de har genomgått en utbildning om 1–5 timmar, medan merparten av utbildarna anger fler antal timmar. Liknande gäller för de praktiska momenten. 19 procent av eleverna uppger att ingen praktik förekom alls, vilket kan jämföras med en procent av utbildarna. Genomsnittskostnaden för utbildningen är enligt elever och föräldrar 1 500 kr.

### *Examination*

Nio av tio elever har haft en examination som innehöll ett enskilt skriftligt teoriprov. Ca 4 procent anger att de inte hade något teoriprov alls under examinationen. 40 procent har haft enskilt körprov och 35 procent har haft körprov i grupp. Ca 31 procent uppger att de inte har haft något körprov. Endast 29 procent har haft genomgång av de skriftliga svaren på teoriprovet och 16 procent av felaktigheterna vid körprovet. Huvuddelen inom samtliga grupper anser att kraven för att bli godkänd på kunskapsprovet är rimliga. Dock anser 15 procent av eleverna, 19 procent av föräldrarna, 28 procent av utbildarna och 31 procent av examinatoreorna att kraven för att bli godkänd är för lågt satta. Av examinatoreorna anger 20 procent att de teoretiska kunskaperna bland eleverna är otillräckliga och 38 procent att de praktiska kunskaperna är otillräckliga.

I dag får examination genomföras av alla utbildningsanordnare som är godkända av Vägverket. 45 procent av examinatoreorna och 56 procent av utbildarna är nöjda med det. En stor andel, 49

procent av examinatorerna och 37 procent av utbildarna, anser dock att examinationerna endast borde få utföras av trafikskolor godkända av Vägverket.

#### *Vägverkets tillsynsverksamhet och utbildningsplanen*

Nästan samtliga utbildare och examinatorer anser att en utbildningsplan är viktig. Sju av tio anser att den skall fungera så att den måste följas och att den skall vara detaljerad samt standardiserad av Vägverket.

Synen på Vägverkets tillsynsverksamhet varierar och fyra av tio ser den som otillräcklig.

#### *Intresset av att få köra direkt efter avklarad prov*

En majoritet i samtliga grupper anser att den som har klarat provet borde få sitt förarbevis direkt i handen. 19 procent av utbildarna, 23 procent av examinatorerna och 11–14 procent i övriga grupper instämmer dock inte häri. En majoritet i samtliga grupper instämmer i att det tar för lång tid att få förarbeviset från Trafikregistret. 28 procent av föräldrarna, 23 procent av eleverna, 22 procent av examinatorerna, 17 procent av utbildarna och 12 procent av detaljisterna instämmer dock inte i detta påstående.

#### *Attityder till trafiksäkerhetsfrågor och mopedkörning*

Flertalet i samtliga grupper anser att utbildning för moped klass I behövs och att den skapar säkrare förare. Flertalet anser också att det är viktigt att använda hjälm och att det borde vara foto på förarbeviset. Majoriteten är nöjd med de åldersgränser som gäller i dag för att få köra en moped klass I och en moped klass II. Majoriteten i samtliga grupper anser att utbildning motsvarande den som finns för moped klass I borde finnas för moped klass II och att förarbevis borde kunna återkallas vid misskötsamhet. Det skall noteras att eleverna har attityder som inte pekar mot trafiksäkerhet i lika hög grad som övriga gruppers attityder.

### 5.3.2 Sammanfattning av undersökningen avseende snöskotrar

#### *Allmänt*

Enbart snöskoterutbildning och inte terränghjulingutbildning ingår i enkäten.

#### *Information*

Majoriteten av eleverna är nöjd med informationen om utbildningen och förarbeviset.

#### *Examinatorerna och utbildarna*

Sju av tio har examinerats och utbildats av ett studieförbund, en förening eller en klubb. Utbildarna får av eleverna medelbetyget 4,1 av 5. En tredjedel uppger att samma person som har genomfört deras utbildning också har examinerat dem. I stort sett samtliga utbildare och 90 procent av examinatorerna har genomgått utbildning. Majoriteten av examinatorerna och utbildarna anser att kraven för att få bli utbildare/examinator är rimliga, men 29 procent av examinatorerna tycker att kraven för att bli examinator är för låga, och 20 procent av utbildarna tycker att kraven för att bli utbildare är för låga.

#### *Utbildningen*

Eleverna är generellt sett nöjda med utbildningen och ger den medelbetyget 4,1 av fem. Flertalet (98 procent) har i utbildningen kommit i kontakt med ett skriftligt utbildningsmaterial och nio av tio har haft muntlig undervisning av läraren. 79 procent av eleverna och 73 procent av utbildarna är nöjda med andelen teori i utbildningen. Något färre är nöjda med andelen praktik (54 procent av eleverna och 63 procent av utbildarna). Meningarna går isär mellan elever och utbildare angående hur mycket teori utbildningen innehöll. Merparten av eleverna uppger sig ha genomgått en utbildning mellan 1–10 timmar teori, medan merparten av utbildarna anger att deras utbildningar innehåller mer teori. 18 procent av eleverna



uppger att ingen praktik förekom, vilket kan jämföras med att endast 1 procent av utbildarna uppgav detta. Bland de elever (två tredjedelar) som visste vad utbildningen kostade anges en medelkostnad på 960 kr.

### *Examination*

Nio av tio elever har haft ett enskilt skriftligt prov. 44 procent har haft körprov i grupp och 29 procent har haft enskilt körprov. Endast 32 procent har haft genomgång av de felaktiga svaren på teoriprovet.

Majoriteten inom samtliga grupper anser att kraven för att bli godkänd på kunskapsprovet är rimliga. 16 procent av eleverna, 21 procent av utbildarna och 29 procent av examinatorerna anser dock att kraven är för lågt satta. Majoriteten av examinatorerna, 90 procent, anser att den teoretiska kunskapen bland de elever som examineras är tillräcklig, medan 10 procent anger att den är otillräcklig. 17 procent av examinatorerna anser att den praktiska kunskapen hos dem som examineras är otillräcklig. 71 procent av examinatorerna och 83 procent av utbildarna är nöjda med dagens system, som innebär att examination får genomföras av alla som är godkända av Vägverket.

### *Vägverkets tillsynsverksamhet och synen på utbildningsplanen*

Att en utbildningsplan är viktig anser nästan samtliga utbildare och examinatorer. 63 procent av examinatorerna och 45 procent av utbildarna tycker att utbildningsplanen skall vara standardiserad av Vägverket och fungera så att den måste följas.

Ett fåtal utbildare och examinatorer har varit föremål för tillsyn; 12–13 procent och 43–37 procent ser tillsynsverksamheten som otillräcklig.

### *Intresset av att få köra direkt efter avklarat prov*

En majoritet i samtliga grupper, 61–75 procent, anser att den som har klarat provet skall få sitt förarbevis direkt i handen. Hälften av eleverna, 58 procent, och 66 procent av utbildarna tycker att det tar för lång tid att få förarbeviset från Trafikregistret. Det kan dock

noteras att en relativt stor andel, 40 procent av eleverna, inte instämmer i detta påstående.

#### *Skillnad mellan utbildning i trafikskola och utbildning genom studieförbund, förening eller klubb*

En större andel av de elever som genomgått utbildningen genom studieförbund, förening eller klubb, i jämförelse med dem som genomgått utbildning genom trafikskolor, anger

- att de hade genomgång av sina felaktiga svar vid examinationen,
- att de hade mer än elva timmar teori, och
- att det var olika personer som genomförde utbildningen och examinationen.

### **5.4 Vägverkets intensifierade tillsynsverksamhet 2003-2004**

Som ett led i kartläggningen av utbildningen och examinationsverksamheten har Vägverkets Förarenhet genomfört en tillsynsverksamhet under hösten 2003 och våren 2004. Den omfattar 20 utbildare (mopedhandlare, organisationer och trafikskolor), varav 17 utbildar för förarbevis för moped klass I och tre för förarbevis för terrängskoter. Det går inte att lägga denna tillsyn till grund för någon statistisk sammanställning, eftersom alltför få utbildare omfattas, men resultatet ger ändå värdefull information.

Tillsynen visade överlag att för många utbildare inte hade tillräcklig kunskap och kompetens för att utbilda och examinera för moped klass I. Endast fem av 20 uppfyllde de av Vägverket fastställda kraven för utbildning. Hos nio av dem konstaterades allvarliga brister. Dessa bestod i bl.a. dålig metodik och pedagogik, att kursplanens mål inte uppfylldes, att det i vissa fall inte fanns någon utbildningsplan, att tiden för utbildningen var för kort och att de platser som användes för de praktiska övningarna var olämpliga från trafiksäkerhetssynpunkt.

## 5.5 Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige

Rapporten *Snöskoterrelaterade dödsfall under 30 säsonger i norra Sverige* (av docenten Mats Öström och professorn Anders Eriksson, Enheten för rättsmedicin vid Umeå universitet, 2004) visar sammanfattningsvis följande.

### *Olycksstatistik*

Under snöskotersäsongerna 1973/74 t.o.m. 2002/03 obducerades vid Rättsmedicinska avdelningen i Umeå 194 snöskoteråkare från de fyra nordligaste länen.

I genomsnitt omkom 6,5 snöskoteråkare per säsong med en större andel under studieperiodens senare del. Majoriteten av olyckorna skedde i mörker (61 procent). I hälften av fallen skedde olyckan på en sjö, 31 procent förolyckades i skogsterräng och 15 procent på väg. Medelåldern hos de omkomna var 40 år och 92 procent var män.

Hälften omkom till följd av trubbigt våld och 39 procent drucknade. Majoriteten (68 procent) av förarna var alkoholpåverkade med en medelalkoholkoncentration på 1,7 promille, varav 90 procent låg över gränsen för grovt rattfylleri. I minst 67 procent av fallen bedömdes alkoholen starkt ha bidragit till olyckan, och i minst 51 procent bedömdes en för hög hastighet ha varit bidragande till den dödliga utgången. I 94 procent av fallen skedde olyckan under fritid och åtta av tio omkom under korta snöskoterturer.

### *Preventiva åtgärder enligt rapporten*

Den höga andelen alkoholpåverkade förare och även passagerare på snöskoter och den höga genomsnittliga promillehalten var oförändrad under hela studieperioden och förklarar troligtvis en stor del av problematiken bakom dödliga snöskoterolyckor. Det finns en korrelation mellan hög blodalkoholkoncentration och leverförfettnings, vilket indikerar att kroniskt alkoholmissbruk förelåg hos flera av de alkoholpåverkade förarna. Förklaringen till att snöskoterkörning under alkoholpåverkan är så vanligt förekommande kan vara allmänhetens attityd till snöskoteråkning och alkohol samt den minimala risken för att bli upptäckt.

Alkoholpåverkan måste ges högsta prioritet i det förebyggande arbetet.

Det gäller inte något krav på att använda hjälm vid snöskoteråkning men i praktiken är hjälmanvändningen hög i Sverige. En tidigare undersökning (jfr artikel i *Arctic Med Research* 53:196-199:1994 av U. Björnstig, A. Eriksson och M. Öström) tyder på att ett hjälmtvång inte skulle reducera antalet skadade eller omkomna snöskoteråkare markant. Nämnda undersökning visar också att det oftare är alkoholpåverkade förare som inte använder hjälm, vilket innebär att en hjälmlag indirekt skulle medföra att skoterfyllerister lättare skulle upptäckas.

Utöver alkoholen är hög fart med snöskotern en vanlig olycksorsak, särskilt hög fart på is där skotern har vält. Det är därför av största vikt att riskerna med hög fart på till synes plana områden betonas.

Vid en analys av de viktigaste skadeförebyggande åtgärderna i fråga om utrustning bedöms ökad chans till överlevnad ha förelegat i 44 procent av fallen om flytoverall hade använts, i 26 procent om hjälm hade använts, i 22 procent om mobiltelefon hade använts och i 7 procent om värmeplagg eller nödproviant hade använts.

## 5.6 Utredningens hearing den 12 maj 2004

Utredningen arrangerade en hearing i Stockholm den 12 maj 2004 till vilken ett 30-tal organisationer och myndigheter bjöds in. Deltagarna medverkade i en diskussion utifrån i förväg utskickade överläggningsämnen. Dessa var i huvudsak utformade utifrån utredningsdirektiven och berörde mopeder klass I, mopeder klass II, mopedbilar, terränghjulingar och snöskotrar. Här görs en sammanfattning av de ställningstaganden som berör de viktigaste delarna i vårt arbete.

*Moped klass I – krav för att få köra m.m.*

*Försäkringsförbundet* framförde ståndpunkten att ålderskravet för att få köra en moped klass I borde höjas till 16 år. Motivet var att en 16-åring generellt sett har en större mognad än en 15-åring och att flertalet länder i Europa har en 16-års gräns för denna typ av moped.

*NTF* framhöll att dagens ålderskrav borde behållas, dvs. 15 år. Se vidare i avsnitt 8 om *NTF*:s senaste ställningstagande till ålderskravet.

*McRF* och *CSR* uppgav att de var emot en höjning av dagens 15-års krav.

*Vägverket* menade att åldersfrågan är en utvecklingspsykologisk fråga som måste ses i relation till vilken utbildning m.m. som krävs för att få köra moped och inte kan ses isolerad.

#### *Innehållet i utbildningen för moped klass I*

*Försäkringsförbundet* uttalade att mopedutbildningen borde kvalitetssäkras genom att endast trafikskolor skulle få rätt att examinera för förarbevis. Den teoretiska delen av utbildningen borde mera än i dag likna utbildningen för lätt motorcykel.

*McRF* betonade vikten av att utbildningsplanerna följs och att utbildningen är tillgänglig för alla. Organisationen menar att det finns en skillnad i mopedanvändningen mellan landsbygden och städerna. Utbildningens former måste vara sådana att ungdomarna tar till sig budskapen på ett bra sätt.

*CSR* ansåg att de nuvarande reglerna var tillräckliga och att enkelheten borde behållas samt att priset för utbildningen inte fick bli för högt.

*STR* uppgav att utbildningens innehåll enligt dagens föreskrifter från *Vägverket* var bra men att man måste se till att utbildarna verkligen lever upp till utbildningskraven, vilket är en tillsynsfråga. Ett minimikrav på visst antal undervisningstimmar skulle med fördel kunna anges av *Vägverket* i föreskrifter.

*SNOFED* och *STR* framförde önskemål om övningskörning i trafik i utbildningen för moped klass I.

#### *Bör man införa utbildning även för mopeder klass II?*

Företrädarna för *Försäkringsförbundet*, *NTF*, *SNOFED*, *STR*, *Vägtrafikinspektionen* och *Vägverket* var positiva till att införa obligatorisk utbildning som krav även för att få köra en moped klass II. De motiv som gavs var i huvudsak följande.

- En allmänt större säkerhet för mopedanvändning måste eftersträvas. Moped klass I är lokomotivet för en växande moped-

trend i samhället (Vägverket).

- Alla som kör moped måste ha en riskmedvetenhet (NTF).
- De problem som är förknippade med mopedanvändning är gemensamma för båda typerna av mopeder (Vägförmyndigheten).
- Den nuvarande utbildningen för moped klass I skulle kunna användas för moped klass II (STR).

*Barnombudsmannen (BO)* påpekade att det är viktigt att den enskildes kostnader för mopedutbildning inte blir så höga att barn i utsatta miljöer inte har råd att gå en sådan utbildning.

*McRF* motsatte sig utbildning för mopeder klass II.

*Vilka krav skall gälla för att få köra en mopedbil?*

*McRF* ansåg att mopedutbildningen bör kompletteras med t.ex. ett avsnitt om mopedbilen. NTF:s inställning var att en separat utbildning skall krävas för att få köra en mopedbil och SNOFED ansåg att behörighetskravet för mopedbil bör vara B-körkort.

*Bör terränghjulingen separeras från snöskotern vad gäller utbildning, kunskapsprov och förarbevis?*

Representanterna för *Arbetsmiljöverket*, *ALF*, *SNOFED*, *STHR* och *Vägverket* uttalade att de är positiva till att snöskotern och terränghjulingen behandlas var för sig. Det främsta argumentet enligt deras uppfattning är att fordonens körtekniska egenskaper skiljer sig åt väsentligt. *SVEMO*:s ståndpunkt är att någon uppdelning inte bör ske på grund av att körtekniken i princip är densamma för båda slagen av fordon.

*Ålderskrav och utbildning för terränghjuling.*

*STHR*:s representant uppgav följande. Ålderskravet för terränghjuling och snöskoter bör vara samma och 16 år är en lämplig behörighetsålder. Den utbildning som organisationen bedriver för

terränghjuling är säkerhetsinriktad, inte bara arbetsrelaterad. Den skulle kunna utgöra modell för en grundutbildning för terränghjuling.

#### *Ålderskrav och utbildning för snöskoter*

*SNOFED*:s ståndpunkt är att ålderskravet för snöskoter bör vara 15 år med motiveringen att ungdomar i den åldern fortfarande går i grundskolan och därmed har kvar förankringen till sin hemort och därför lättare kan knytas till en lokal skoterklubb.

Snöskoterutbildningarnas standard skiftar, vilket inte är bra enligt *SNOFED*. Utbildningen borde kompletteras med körning i terräng. Det borde inte vara tillåtet att genomgå utbildning och ta förarbevis för snöskoter under tid som körkortet är återkallat.

#### *Kunskapsprovet och administrationen kring provet*

Företrädarna för *SNOFED*, *STHR* och *STR* är positiva till att krav på körprov införs i förarproven för fordonen. Vägverket anser att körprov kan vara bra om detta tar sikte på elevens trafiksäkerhets-kunnande.

Representanterna för *STR* och *SNOFED* poängterade att det är viktigt att den som är godländ examinator är fysiskt närvarande när provet genomförs. De två organisationerna framförde också önskemål om att en elev som har blivit godkänd på provet skall få köra direkt med stöd av ett intyg eller liknande.

#### *Vilka krav bör ställas på utbildare och examinatore?*

*SNOFED* anser att alla som utbildar och examinerar bör ha en grundutbildning med pedagogisk inriktning och att de bör genomgå fortbildning för att bl.a. följa med i den tekniska utvecklingen.

*STR* framförde att de som genomför mopedutbildning i trafikskolor har en bra utbildning, eftersom de är trafiklärare och att de också genomgår regelbunden fortbildning. *STHR* framhöll att utbildning och fortbildning är självklarheter för organisationen.

### *Lämplighetskrav*

Representanterna för *NTF*, *STR* och *Vägtrafikinspektionen* uttalade att samma regler som i dag gäller för att få körkortstillstånd borde införas för samtliga nu aktuella fordon. De huvudsakliga motiv som angavs till stöd härför var, att trafikfaran är lika stor oavsett vilket fordon som används (*NTF*) och att enkelheten i systemet skulle gynnas om enhetliga krav ställdes upp (*STR*).

*Försäkringsförbundet* ansåg att ett synkrav borde gälla för behörigheterna.

*SMR:s* uppfattning var att några medicinska krav inte skulle införas för fordonen.

*Vägverket* uttryckte en viss tveksamhet inför tanken på att införa medicinska krav och om samma krav skulle gälla som i dag gäller för de lägre behörigheterna (A, A1, B, BE och traktorkort).

### *Ingripandemöjligheter mot behörigheterna*

*Vägverket*, *avdelningen för trafikregister*, pekade på att tillämpningssvårigheter skulle kunna uppstå om förarbevisen skulle kunna återkallas. Detta utvecklades närmare i en inlämnad skrivelse.

*CSR* ansåg att återkallelseregler inte borde införas.

## **5.7 Utredningens studieresa till Östersund och Sollefteå**

Vi genomförde under två dagar i mars 2004 en studieresa till norra Sverige för att sammanträffa med representanter för skoterorganisationerna *SVEMO* Snöskoter och *SNOFED* på de orter där de har sina respektive huvudkontor, Östersund och Sollefteå. Vid besöket hos *SVEMO* i Östersund fick vi bl.a. tillfälle att köra snöskoter och terränghjuling inom ett övningsområde och hos *SNOFED* i Sollefteå fick vi provköra en EU-moped i skoterutförande och en fyrhjulig EU-moped i ATV-utförande. Vi fick också se vad som händer när en snöskoteråkare hamnar i vattnet genom en förevisning på badhuset i Sollefteå i arrangemang av *SNOFED*. – I Östersund fick vi möjlighet att träffa representanter för Polismyndigheten i Jämtlands län.



Nedan följer en kort sammanfattning i tidsföljd av de viktigaste synpunkter som kom fram under resan.

#### *Besöket hos Polismyndigheten i Jämtlands län*

Man uppgav att det på grund av resursbrist är svårt att övervaka snöskotertrafiken. Under en period (1998-2000) hade polisen i Östersund ett särskilt snöskoterkommando, vilket innebar att snöskotertrafiken bevakades med särskilda insatser. Orsaken till detta var att det skedde fler dödsolyckor i terrängen än på vägarna. Insatserna gav bra resultat och antalet olyckor minskade.

Generellt sett har poliserna i sitt arbete noterat att barn och ungdomar i dag har ett sämre trafiksäkerhetstänkande än vad de hade för ett par år sedan. Detta ställer bl.a. krav på pedagogiska insikter hos dem som utbildar för moped och terrängskoter.

För närvarande innebär terränghjulingen inte några stora problem trafiksäkerhetsmässigt. Den är vanligare i södra Sverige men förekommer också en hel del i samband med s.k. äventyrsresor i norra Sverige. Körtekniken och vältriskerna för terränghjulingen innebär att den borde behandlas separat och inte ingå i begreppet terrängskoter.

Det är en brist att terrängtrafiken inte ingår i Vägverkets statistik över trafik i allmänhet.

#### *SVEMO:s synpunkter*

Alla som skall utbilda inom SVEMO, handledarna, får utbildning för ändamålet genom en utbildningsansvarig som reser runt i Sverige och utbildar lokalt i mindre grupper. Om en handledare inte följer reglerna får han eller hon inte fortsätta att utbilda för organisationen. En utbildare som inte har varit aktiv under en längre period måste på nytt genomgå handledarutbildningen innan han eller hon kan börja utbilda igen. Fortbildning av handledarna bör ske med ca två års intervall.

För att bli examinator inom SVEMO krävs det först en genomgången handledarutbildning och därutöver en endagsutbildning till examinator.

För att provverksamheten skall fungera bra krävs det att en hög tillgänglighet till provlokaler erbjuds eleverna. Att behöva åka

långa sträckor för att kunna avlägga kunskapsprovet kan i glesbygden innebära att färre tar förarbevis för snöskoter, vilket skulle vara olyckligt. Om en god tillgänglighet kan upprätthållas med Vägverket som anordnare av kunskapsproven, är SVEMO positiv till att Vägverket får anordna proven. Det skulle leda till enhetliga prov och möjligheter att köra direkt efter avlagt godkänt prov. I dag tar SVEMO fram sina provfrågor genom att anlita certifieringsföretag. Detta medför höga kostnader.

#### *SNOFED:s synpunkter*

SNOFED bedrev utbildning för terrängkotrar redan innan den nuvarande lagen trädde i kraft. Den dåvarande utbildningen ledde till ett frivilligt förarbevis. SNOFED har utarbetat utbildningsmaterial och prov som används av många utbildare och examinatore, även av sådana som inte är anslutna till SNOFED. Vid internutbildning av utbildare och examinatore ingår moment om hur man skall bemöta elever med läs- och skrivsvårigheter, eftersom dessa ofta behöver avlägga provet muntligt i stället för skriftligt. SNOFED för egen statistik över sina utbildare och examinatore på grundval av elevernas provresultat.

De efterfrågar en dialog med Vägverket i frågor om utbildning och examination. De anser att utbildningens innehåll bör kompletteras med information om vad som händer när man med en snöskoter hamnar i vattnet, eftersom det är en vanlig olycks-situation.

De är positiva till att införa enhetliga prov och att eleverna får köra direkt efter avlagt godkänt prov. De anser emellertid att SNOFED borde ansvara för administrationen av provförfarandet i hela landet.

### **5.8 Studiebesök hos Ö-B:s Terrängtjänst i Västerhaninge i juni 2004**

Några företrädare för utredningen deltog i ett studiebesök vid företagets verksamhet på Berga Naturbruksgymnasium. Detta skedde i syfte att få ytterligare kunskaper om terränghjulingen, dess risker och hur utbildning bedrivs för terränghjuling. Vid detta tillfälle fick vi prova på att köra terränghjuling i terräng, och vi fick

förevisat för oss den speciella körteknik som krävs för att kunna köra upp och över t.ex. en stor sten och genom djupa diken. Körtekniken innebär att man genom att kraftigt förflytta kroppsvikten åt olika håll kan klara av betydande lutningar hos fordonet utan att välta. Vid besöket upplystes följande.

Företaget ger bl.a. en tvådagars utbildning för terränghjuling, som är utarbetad av STHR och ger kompetens för att använda terränghjulingen yrkesmässigt. Man ger också en utbildning omfattande en dag och som leder till Vägverkets förarbevis för terrängskoter. I en sådan utbildning utförs de obligatoriska körmomenten med en terränghjuling, men eleverna får efter att de har klarat förarbeviset också köra snöskoter. Många av dem som genomgår tvådagarsutbildningen avlägger också prov för förarbevis för terrängskoter.

## 5.9 Samråd med ungdomar i mopedfrågor

Vi har i enlighet med tilläggsdirektiven (dir 2004:30) inhämtat synpunkter från ungdomar rörande mopeder klass II. Genom att skicka ut frågehäften till bl.a. två skolor i glesbygd och genom kontakter med organisationer (MHF Ungdom och Fritidsforum) har vi fått in svar från ca 45 personer, främst i åldrarna 15 – 16 år. Frågorna avsåg hur ungdomarna använde sin moped samt ålderskrav och behörighetskrav för mopeder klass I, mopeder klass II och mopedbilen m.m. De slutsatser som kan dras och som är av intresse för vårt arbete är följande.

Mopeden används ofta för resor mellan skolan och hemmet och mellan hemmet och fritidsaktiviteter eller kamrater. Som alternativ till mopeden nämndes cykel, buss eller skjutsning av vuxna. Majoriteten av de unga var nöjda med dagens ålderskrav på 15 år, men ett flertal var positiva till att en moped klass I skulle kräva 16 år och att 15-årskravet behölls för mopeder klass II. Det fanns ett stort stöd för att även förare av mopeder klass II skulle genomgå en utbildning för att få köra och även för att förarbevisen skulle kunna återkallas. Mopedbilen var inte något attraktivt fordon att skaffa sig för de unga som vi haft kontakt med. Som skäl till varför en del körde en moped klass II och inte en moped klass I angavs bl.a. att en moped klass II får köras på cykelbana, att den är billigare, att man inte behöver förarbevis för den och att den är lättare att trimma.

## 5.10 Slutsatser

Man kan konstatera att många åtgärder vidtas på olika håll för att förbättra trafiksäkerheten för framför allt mopedisterna. Fakta-insamlingen ger stöd för att mopeder klass I och II bör få en mer enhetlig behandling vad gäller exempelvis utbildningskrav m.m. men att det är lämpligt att behålla en viss skillnad mellan fordons-behörigheterna för de två slagen av mopeder.

Riskfaktorerna i mopedanvändningen synes främst vara låg ålder och avsaknad av utbildning.

Riskfaktorerna vid snöskoterkörning framstår som främst knutna till alkoholförtäring, för höga hastigheter och körning på is.

Det finns mycket som talar för att en uppdelning av begreppet terrängkotrar bör ske i terränghjuling och snöskoter med olika utbildningar etc.

Det finns anledning att närmare undersöka om det sätt som utbildning och examination sker på i dag skall behållas. Detta gäller främst i fråga om mopedbehörigheten, men även i fråga om utbildningen och examinationen för snöskoterbehörighet finns det motiv härför; bl.a. därför att en relativt stor del av den verksamheten sker utanför de etablerade snöskoterorganisationerna.

## 6 Utvärdering av nuvarande regelverk för förarbevis

### 6.1 Utgångspunkter

I det nuvarande systemet för förarbevis för moped klass I och för terrängskoter har Vägverket ett övergripande ansvar för administration, utbildning, kunskapsprov, registrering och tillverkning av förarbevisen. Det som skiljer systemet för förarbevis från systemet för körkort är att systemet för förarbevis är mindre reglerat avseende tillstånd att bedriva utbildning, utbildningens former och tillsynen över utbildningen samt att anordnande av kunskapsprov där får lämnas över av Vägverket till en fysisk eller en juridisk person. Det förekommer därför inte något enhetligt kunskapsprov.

Enligt utredningsdirektiven (dir. 2003:105) skall utredaren utvärdera hur det nuvarande regelverket har fungerat i praktiken. Till grund för denna utvärdering ligger givetvis de fakta och synpunkter som presenterats i avsnitt 5, bl.a. de av Vägverket initierade enkäterna. I detta avsnitt redovisas emellertid ytterligare material som ligger till grund för utvärderingen. Avsnittet avslutas med en probleminventering kombinerad med utredningens slutsatser om det nuvarande regelverket.

### 6.2 Förarbeviset

För att Vägverket skall kunna utfärda ett förarbevis för moped klass I till någon krävs det enligt 1 § LFB att han eller hon har *fyllt 15 år* samt *genomgått föreskriven utbildning* och *godkänts i ett kunskapsprov*.

Förutsättningarna för att få ett förarbevis för *terrängskoter* är desamma med undantag av ålderskravet som är *16 år*, se 2 § LFB. Härav framgår att utöver ålderskravet krävs det både genomgången utbildning och ett godkänt kunskapsprov för att få ett förarbevis.

Av 2 § FFB framgår att bara sådan utbildning som har bedrivits efter tillstånd av Vägverket berättigar till ett förarbevis. Av 3 § FFB framgår att en ansökan om ett förarbevis skall vara skriftlig och att sökanden till ansökningen skall foga ett bevis om att han eller hon har godkänts vid ett kunskapsprov. I 4 § FFB anges att ett förarbevis gäller från och med den dag då det utfärdas och av 5 § samma förordning framgår att ett förarbevis skall innehålla innehavarens fullständiga namn och personnummer eller samordningsnummer samt att Vägverket kan meddela ytterligare föreskrifter om förarbevisets innehåll och utseende i övrigt. Om ett förarbevis har förstörts eller kommit bort eller om en uppgift har ändrats i det får Vägverket efter ansökan av innehavaren utfärda ett nytt. Till ansökan skall det gamla förarbeviset om möjligt bifogas och om ett förkommet förarbevis senare hittas skall det genast överlämnas till Vägverket, 6 § FFB.

Av reglerna framgår det vidare bl.a. att ett förarbevis utfärdas utan krav på körkortstillstånd eller liknande, att det gäller utan tidsbegränsning och att själva behörighetshandlingen inte innehåller foto eller namnteckning av innehavaren.

### 6.3 Utbildningen enligt LFB och FFB

Av 3 § LFB framgår det att utbildning enligt lagen endast får bedrivas efter tillstånd av Vägverket och att Vägverket får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Vägverket får enligt 4 § återkalla ett tillstånd till utbildning, om förutsättningarna för tillstånd enligt 3 § inte längre finns.

Av 7 § FFB framgår att utbildningen skall innehålla såväl teoretiska som praktiska moment enligt Vägverkets närmare föreskrifter.

I 8 § FFB sägs att en ansökan om tillstånd att bedriva utbildning skall vara skriftlig, att sökanden skall ge in sådana handlingar som visar att denne har förutsättningar att bedriva en god utbildning och att sökanden alltid skall bifoga den utbildningsplan enligt vilken utbildningen avses att bedrivas.

Vägverket får enligt 9 § LFB begära in de uppgifter som behövs för att pröva en ansökan om tillstånd att bedriva utbildning.

### 6.3.1 Vägverkets föreskrifter om utbildning

#### *Allmänt*

Av 1 kap. i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2000:90) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter framgår att ansökan om tillstånd att bedriva utbildning för förarbevis skall ges in till Vägverkets förarprovskontor (1 kap. 1 §).

#### *Ansökans innehåll m.m.*

Ansökan skall göras på ett av Vägverket fastställt formulär. Till ansökan skall fogas en utbildningsplan och ett bevis om att sökanden inte är försatt i konkurs, om sökanden är en fysisk person, eller ett registreringsbevis som är högst tre månader gammalt, om sökanden är en juridisk person (1 kap. 2 §).

#### *Personliga grundförutsättningar*

Av 1 kap. 3 § i föreskrifterna framgår att det krävs en ålder om lägst 21 år och innehav av körkort med behörigheten A (motorcykel) eller A1 (lätt motorcykel) för att få verka som utbildare för förarbevis för moped klass I. Av 1 kap. 4 § framgår det att för att få verka som utbildare för förarbevis för terrängskoter krävs det utöver en ålder av lägst 21 år innehav av körkort och förarbevis för terrängskoter.

#### *Uppgifter för utbildningsansvarig person*

Den som ansvarar för utbildningsverksamheten skall enligt 1 kap. 5 § i föreskrifterna föra register (elevmatrikel) över elever som genomgår utbildning. Matrikeln skall för varje elev innehålla uppgifter om namn och personnummer, datum för anmälan till utbildningen, datum för avslutad utbildning och datum för godkänt kunskapsprov. Elevmatrikeln för innevarande och föregående kalenderår skall hållas tillgänglig vid tillsyn, jfr 6 § i föreskrifterna.

Den som har tillstånd att bedriva utbildning skall till Vägverkets förarprovskontor anmäla när verksamheten skall påbörjas.

Tillståndshavaren skall också anmäla ändringar i fråga om personal som verkar som utbildare ( 1 kap. 7 §).

Av 1 kap. 8 § i föreskrifterna framgår att den som har meddelat utbildningen skall utfärda ett intyg till den som har genomgått utbildningen.

#### *Utbildningens innehåll*

I 1 kap. 9 och 10 §§ i Vägverkets föreskrifter anges vilka kunskapsområden som utbildningarna för moped klass I och terrängskoter skall omfattat och vad utbildningarna skall syfta till inom varje område.

### **6.3.2 S.k. paraplytillstånd**

#### *Allmänt*

Det är vanligt att en ideell organisation eller ett branschförbund har själva tillståndet till utbildning men att utbildningen utförs av medlemmar i organisationen eller förbundet. Många mopedhandlare utbildar t.ex. för förarbevis med stöd av en organisations utbildningstillstånd. Sådana tillstånd kallas i detta sammanhang fortsättningsvis paraplytillstånd. Tillstånden är alltså inte knutna till de personer som utför utbildningen utan till en organisation till vilken utbildaren är ansluten. Tillståndsinnehavaren, dvs. organisationen, blir på detta sätt underkastad de regler som gäller för utbildning enligt lag, förordning och föreskrifter. Om ett tillstånd återkallas drabbar det således alla som är anslutna till den organisation som återkallelsen gäller. Organisationen tar fram en utbildningsplan (se 8 § FFB) som ligger till grund för tillståndet till utbildning. Denna plan skickas ut till de anslutna medlemmarna för att användas i deras utbildningar. Eftersom utbildningsplanen inte är utarbetad av den som skall utföra utbildningen är det inte säkert att en anpassning av utbildningen till lokala förhållanden sker. Organisationerna förutsätter att de anslutna medlemmarna följer utbildningsplanerna, men det har visat sig att detta brister i verkligheten.



### *Fördelar med paraplytillstånd*

Det finns, trots ovan påpekade nackdelar, vissa fördelar med paraplytillstånd. Antalet tillstånd blir färre och hanteringsmässigt blir det smidigare för Vägverket med paraplytillstånd än om varje utbildare skall ha ett eget tillstånd. Många utbildare är samtidigt detaljister och erbjuder utbildning i samband med köp av en moped klass I eller en terrängskoter. Bland dessa återfinns både små enmansfirmor, t.ex. cykelhandlare och större återförsäljare som har många olika fordon i sitt utbud. En enskild handlare har nytta av att en stor organisation sköter det administrativa förfarandet och står för tillståndet till utbildningen. Om de administrativa svårigheterna blir för stora för en enskild utbildare, kommer denne inte att kunna bedriva någon utbildning, vilket i konkurrenshänseende är negativt jämfört med en stor återförsäljare med större personalresurser m.m.

I den utsträckning organisationerna tar på sig ett ansvar för att utbilda och vidareutbilda de anslutna utbildarna och förser dem med uppdaterat utbildningsmaterial, är det en klar fördel för de anslutna medlemmarna att utbilda med stöd av ett paraplytillstånd jämfört med om de skulle ha ett eget tillstånd. Exempel på ett sådant ansvar finns hos skoterorganisationerna SNOFED och SVEMO.

Om ett paraplytillstånd återkallas kan en enskild utbildare söka ett eget tillstånd.

## **6.4 Kunskapsprov och tillsyn enligt lag och förordning**

Av 5 § LFB framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov, att utfärda bevis om avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven samt att Vägverket skall utöva tillsyn över utbildning och kunskapsprov. Eftersom anordnande av kunskapsprov omfattar vissa moment av myndighetsutövning har termen *överlämna* använts, se Näringsdepartementets *Promemoria med förslag till lag om förarbevis för moped klass I m.m.* (N 1999/5304/RS) s. 40 och jfr 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen.

Av 10 och 15 §§ FFB framgår att Vägverket får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov. Ett

sådant överlämnande får ske endast till den som bedöms ha tillräcklig kompetens att anordna ändamålsenliga kunskapsprov och inte kommer att ta ut andra avgifter än sådana som är skäligen och inte överstiger anordnarens självkostnader. Av 11 § FFB framgår att kunskapsprovet skall avse samtliga de kunskapsmoment som utbildningen omfattar och att Vägverket får meddela närmare föreskrifter om kunskapsprovets innehåll. Endast den som har genomgått sådan utbildning som har bedrivits med tillstånd av Vägverket får avlägga kunskapsprov (12 §).

I 13 § FFB finns en jävsregel som anger att den som har anordnat utbildning inte får anordna kunskapsprov för den som har genomgått utbildningen. Den som anordnar kunskapsprov skall utfärda ett bevis om godkänt kunskapsprov till den som har genomgått utbildningen med godkänt resultat (14 §).

#### **6.4.1 Vägverkets föreskrifter om kunskapsprov**

I 2 kap. i VVFS 2000:90 finns föreskrifter om kunskapsprov. Av 2 kap. 2 § framgår att ansökan om att få anordna kunskapsprov skall ges in till Vägverket. Av 2 kap. 3 § framgår att ansökan skall göras på ett av verket fastställt formulär och att det till ansökan skall fogas en egenhändig namnteckning i original med namnförtydligande och personnummer för den eller de som skall utfärda bevis om godkänt kunskapsprov, en version av de frågor som skall ingå i provet, uppgift om avgift för genomförande av provet, handlingar som visar tidigare erfarenhet av utbildning eller undervisning samt ett högst tre månader gammalt bevis om att sökanden inte är försatt i konkurs, om sökanden är en juridisk person.

I 2 kap. 4 och 5 §§ anges de personliga grundförutsättningarna för att få förrätta kunskapsprov. För moped klass I gäller ett ålderskrav på minst 21 år och innehav av körkort (A1 eller A) samt att man i övrigt är lämplig att få förrätta kunskapsprov och utfärda bevis om godkända prov. Motsvarande bestämmelse för terrängskoter är 21 år och innehav av körkort och förarbevis för terrängskoter samt krav på att man i övrigt är lämplig.

### 6.4.2 Tillsyn enligt Vägverkets föreskrifter

I 4 kap. 1–4 §§ i VVFS 2000:90 har Vägverket meddelat föreskrifter om tillsynen över utbildning och kunskapsprov.

Tillsynen kan genomföras i form av besök eller tillsynssamtal och den skall i första hand vara rådgivande. Vid tillsynen skall följande kontrolleras: att utbildningen genomförs enligt inlämnad utbildningsplan, att den bedrivs av personal som är anmäld till Vägverket, att elevmatrikel förs och att provverksamheten genomförs enligt gällande bestämmelser (1–2 §§). Av 3 § framgår att den som uppgivits som ansvarig för utbildningsverksamheten skall stå till förfogande vid tillsynen och att detsamma gäller den som anordnar kunskapsprov och utfärdar bevis om godkänt kunskapsprov. Den som genomför tillsynen skall dokumentera gjorda iakttagelser och lämna ett exemplar av dokumentationen till den som berörs.

## 6.5 Hur går handläggningen till i praktiken?

### *Tillstånd till utbildning*

Utbildningstillstånd meddelas av Vägverkets förarprovskontor. Det finns 31 sådana kontor i Sverige. Dessa är indelade i sju geografiska avdelningar: Norr, Mitt, Stockholm, Mälardalen, Sydöst, Väst och Skåne. I förhållande till förarprovskontorens övriga arbetsuppgifter, t.ex. rörande trafikskolorna, utgör arbetet med förarbevisen i dag en liten del.

Den som söker utbildningstillstånd bör ha erfarenhet av tidigare utbildning i någon form, vilket kontrolleras av förarprovskontoren. Exempel på tidigare erfarenhet av utbildning som anses tillräcklig är att den sökande har varit studiecirkelledare i ett studieförbund. Bedömningarna är individuella och förarprovskontoren avgör själva om de vill ha någon form av dokumentation avseende tidigare utbildningserfarenheter. Även utbildningsplanen granskas av förarprovskontoren, och det förekommer vissa riktvärden angående minimikrav för hur många lektionspass som bör ingå i utbildningarna. I vissa fall behövs det en del kontakter mellan den sökande och förarprovskontoret innan en ansökan kan godkännas.

Vägverkets prövning av ansökningar om tillstånd att få anordna kunskapsprov innebär bl.a. att en granskning sker av de inskickade provfrågorna för att se om de är utformade på ett lämpligt sätt i

förhållande till vad de är avsedda att pröva. Kontakter mellan den sökande och Vägverket kan behövas för att t.ex. komplettera frågorna innan tillstånd kan ges. De som arbetar med dessa uppgifter på Vägverket har erfarenhet av provkonstruktion för andra behörigheter och kan ge råd och anvisningar utifrån sin kompetens på området.

Vägverket kontrollerar också att den som skall anordna kunskapsprov har tidigare erfarenhet av utbildning eller undervisning. Kravet motsvarar det krav som ställs på den som ansöker om att få anordna utbildning.

#### *Tillsyn och återkallelse av tillstånd*

Inom varje förarprovsavdelning finns det en person som är ansvarig för tillsynen över all förarbevisutbildning som bedrivs inom avdelningen. Tillsynen är i första hand rådgivande och sker vanligen genom tillsynssamtal, vilket innebär att utbildaren eller examinatorn träffas i Vägverkets lokaler för samtal. I viss mån sker också tillsynsbesök och då följer tillsynsmannen en viss utbildning eller examination på plats. Ofta ligger någon form av anmälan bakom ett initiativ till att utöva tillsyn över en viss utbildning eller examination. Syftet med samtalen och besöken är att eventuella missförhållanden som uppdagas skall rättas till på frivillig väg av utbildare eller examinatorer. Dialog och förståelse är viktiga komponenter i tillsynsverksamheten. Först när vilja och förmåga att ändra på missförhållanden saknas blir det aktuellt att gå vidare och eventuellt återkalla ett utbildningstillstånd och återta ett överlämnande av att anordna kunskapsprov.

Ett beslut om återkallelse av ett tillstånd att bedriva utbildning gäller först när det har vunnit laga kraft. Detsamma är fallet med ett beslut om att återta ett överlämnande av att anordna kunskapsprov. Besluten kan överklagas till de allmänna förvaltningsdomstolarna. Någon möjlighet att i stället för återkallelse meddela varning finns inte.

### *Rättsfall*

Något avgörande från Regeringsrätten angående återkallelse av tillstånd till utbildning eller återtagande av överlämnande att anordna förarprov finns inte. Det finns emellertid ett avgörande från Kammarrätten i Sundsvall, vilket är överklagat till Regeringsrätten (återges nedan). Det förekommer också minst ett ärende där utbildningstillståndet är återkallat av Vägverket men beslutet inte har överklagats.

#### **6.5.1 Kammarrättens i Sundsvall dom den 12 januari 2004**

##### *Inledning*

Den 12 januari 2004 avgjorde Kammarrätten i Sundsvall (mål nr 360-03) det enda mål angående återkallelse av utbildningstillstånd och återtagande av överlämnande att anordna kunskapsprov som hittills har prövats av en högre instans. Målet ger en bild av vissa problem som är förknippade med systemet för förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Genom en kort beskrivning av det händelseförlopp som lett fram till domen ges en inblick i det administrativa systemet.

##### *Bakgrund*

Ett aktiebolag (servicebolag för en branschorganisation) hade tillstånd till utbildning för moped klass I. Till grund för tillståndet fanns en utbildningsplan som Vägverket hade godkänt. Vägverket hade också överlämnat rätten att anordna kunskapsprov till två personer som tillhörde organisationen. Återförsäljare av mopeder som var anslutna till organisationen hade med stöd av tillståndet startat utbildning för moped klass I på olika orter i Sverige. Vägverket utövade tillsyn genom besök på plats hos samtliga fem återförsäljare som vid tillfället hade anmält att de påbörjat utbildning. Syftet med tillsynen var att få vetskap om hur examination och utbildning genomfördes med stöd av det tillstånd som förelåg. Tillsynen ägde bl.a. rum i februari 2002.

Med stöd av tillsynsrapporter från respektive förarprovsavdelning beslutade Vägverket den 27 maj 2002 om återkallelse av tillståndet att utbilda och återtaga överlämnandet av rätt att anordna kunskapsprov.

Verket sammanfattade i sitt beslut vilka iakttagelser som skett vid tillsynen. Härav framgår bl.a. följande. Liknande iakttagelser hade gjorts hos i stort sett samtliga utbildare inom organisationen som varit föremål för tillsynen. Den teoretiska utbildningstiden varierade mellan en och sex timmar. Det förekom att hela utbildningen och examinationen genomfördes på en och samma dag. Den teoretiska utbildningen skedde i vissa fall i grupp om några elever och i andra fall med endast en elev. Lokalerna var företagets lunchrum, personalrum etc. De praktiska övningarna varierade mellan 10 och 40 minuter per elev på olika typer av områden, såsom t.ex. avspärrade parkeringsplatser. På vissa övningsområden gavs inte möjlighet att köra i den hastighet som Vägverkets föreskrifter anger för bromsövningarna, dvs. 45 kilometer i timmen. Det förekom att eleverna fick genomföra kunskapsprovet innan de genomgått den praktiska delen av utbildningen, vilket strider mot LFB. Pedagogiska hjälpmedel, såsom whiteboard, blädderblock eller video, användes endast i ett fall. Av de fem utbildarna hade fyra inte tagit del av lagen, förordningen eller de föreskrifter som styr utbildningen och två hade inte någon utbildningsplan. Det förkom att proven förvarades hos utbildaren. När proven skrivits inför den som genomfört utbildningen skickades de för rättning till den person som var godkänd examinator. Denne hade inte i något fall varit närvarande vid provens genomförande. Resultaten skickades sedan tillbaka till den som utbildat eleverna.

#### *Vägverkets motivering*

Vägverket motiverade beslutet sammanfattningsvis med att utbildningen i praktiken stred mot den utbildningsplan som tillståndshavaren hade lämnat in i samband med sin ansökan och mot gällande regler. Planen angav bl.a. att utbildningen skulle ges under fem lektionspass och att hjälpmedel som video och overhead skulle användas vid tre av passen. Den praktiska delen av undervisningen skulle innehålla träning i kurvtagning och bromsteknik. Utbildningarna uppfyllde inte den omfattning som angetts i planen, och de praktiska övningarna hade inte haft vare sig föreskriven omfattning eller innehåll. Utbildningarnas genomförande stred både mot utbildningsplanen och mot Vägverkets föreskrifter.

Kunskapsproven fick i något fall avläggas innan den obligatoriska praktiska undervisningsdelen var avslutad, och det fanns i vissa fall bara *en* provversion, vilket innebar att vid ett omprov fick eleverna samma prov. Proven genomfördes på plats och skickades till den godkända provanordnaren som rättade dem och skickade tillbaka dem till utbildarna. Detta förfarande strider mot 13 § FFB som anger att samma person inte får anordna både utbildning och kunskapsprov. Enligt verkets uppfattning skall den som får anordna kunskapsprov vara fysiskt närvarande vid provens genomförande, bl.a. för att en sådan person har bedömts lämplig för uppgiften och kan t.ex. behöva besvara frågor från eleverna eller ta hand om elever med läs- och skrivsvårigheter.

Bolaget överklagade Vägverkets beslut till länsrätten.

#### *Länsrättens bedömning*

Länsrätten i Dalarnas län avslog överklagandet den 10 januari 2003.

#### *Kammarrättens bedömning*

När kammarrätten dömde i målet, den 12 januari 2004, hade en hel del av bristerna rättats till under hand. Kammarrätten fann därför vid en samlad bedömning att förhållandena inte längre kunde anses sådana att förutsättningar för att återkalla tillståndet förelåg. Överklagandet skulle därför bifallas i den del som gällde själva tillståndet.

I fråga om återtagande av överlämnandet att anordna kunskapsprov var den enda grund som återstod egentligen det förhållandet att den som var anmäld som anordnare av kunskapsprov inte var närvarande vid provens genomförande utan endast rättade proven efter det att de skickats till honom. Kammarrätten uttalade följande. Gällande bestämmelser (13 § FFB) i frågan är otydliga och några bindande föreskrifter har inte visats föreligga. Något hinder mot att personer med läs- och skrivsvårigheter kunde kontakta provanordnaren för att få göra ett muntligt prov har inte visats föreligga. Eftersom några faktiska felaktigheter eller olägenheter inte har påvisats med den tillämpade ordningen skall överlämnandet av kunskapsprov inte återtas. Kammarrätten biföll alltså överklagandet även i denna del.

## 6.6 Probleminventering – slutsatser

Av den sammanställning av fakta och synpunkter som redovisats i avsnitt 5 och av Vägverkets enkäter m.m. samt av utvärderingen i detta avsnitt kan man urskilja vissa brister i det nuvarande regel-systemet.

Genom en mer omfattande tillsynsverksamhet, vilket förutsattes vid reglernas tillkomst, skulle kvaliteten på utbildningarna ha kunnat kontrolleras och missförhållanden rättats till tidigt. En utökad tillsynsverksamhet i det befintliga systemet kan emellertid, mot bakgrund av de olika typer av problem som framträder, enligt utredningens bedömning inte anses tillräcklig för att råda bot på missförhållandena.

De brister som vi har funnit inom själva systemet för utbildning och examination och som det ingår i vårt uppdrag att försöka åtgärda är följande.

### *Utbildningen*

- Det finns inga enhetliga kompetenskrav för dem som skall bedriva utbildning, vilket leder till skiftande kvalitet hos utbildarna.
- Reglerna om ansvarsfördelningen mellan tillståndshavaren och utbildaren är otydliga.
- Det finns inga krav på att utbildarna skall fortbilda sig löpande.

### *Kunskapsproven*

- Reglerna om anordnare respektive förrättare av prov är oklara.
- Säkerhetsregler kring genomförandet saknas (problem med identitetskontroll, fusk, utbyte av prov etc.).
- Systemet saknar möjlighet till uppföljningar.
- Behörighet att köra direkt efter godkänt prov erhålls inte i dag men är önskvärd.



*Tillsynsverksamheten*

- Resurser har saknats för att genomföra en ordentlig tillsynsverksamhet.
- Tillsyn endast efter anmälningar är inte tillräckligt.

*Återkallelse av tillstånd till utbildning*

- Reglerna för återkallelse är för vaga – en precisering och en utvidgning av återkallelsemöjligheterna bör övervägas.
- Ett beslut om att återkalla ett tillstånd att utbilda bör gälla omedelbart.

*Återtagande av överlämnande av rätten att anordna kunskapsprov*

- Det är i dag oklara regler om vad som gäller för anordnare och förrättare av kunskapsprov, deras närvaro vid provets genomförande etc.
- Ett beslut om att ta tillbaka ett överlämnande om att få anordna kunskapsprov bör gälla omedelbart.

De problem som har angetts ovan gäller givetvis inte alla utbildare och examinatorer. Problemen är större på mopedsidan än på skotersidan. Även i fråga om utbildningen för terrängskoter är emellertid bilden inte entydig. Framför allt gäller detta i fråga om examinationen.