

8 Utländska körkort

8.1 Utredningsdirektiven

I de ursprungliga direktiven (dir. 2006:119) anges att utredningen ska ägna särskild uppmärksamhet åt vissa frågor som berör utländska körkort. Vi ska bl.a. se över bestämmelserna om förnyelse av körkort för svenskar som bor permanent i annat land och analysera reglerna för utbyte av körkort för medborgare från länder utanför EES.

8.2 Allmänt

Ett utländskt körkort behandlas i huvudsak som ett svenskt körkort vid körning i Sverige. Om en situation uppstår i Sverige som skulle medföra ett ingripande mot ett svenskt körkort, behandlas ett utländskt på samma sätt. I stället för att det återkallas med spärrtid blir körkortet ogiltigt i Sverige under viss tid. Körkortet kan även bytas ut mot ett svenskt körkort för vilket sedan en sanktion bestäms, jfr avsnitt 8.4.2. När giltighetstiden går ut för ett utländskt körkort gäller som huvudregel att det förnyas i det land som utfärdade det. För körkort utfärdat av land utanför EES, tredje land, gäller att sådant körkort kan användas i Sverige under obegränsad tid om personen i fråga inte folkbokförs i Sverige och under ett år efter folkbokföring i Sverige. Körkort från Japan och Schweiz kan bytas mot ett svenskt körkort. Andra körkort från tredje land kan inte bytas ut mot svenskt körkort. Det innebär att ett svenskt körkort måste förvärfvas av den som avser att köra körkortspliktigt fordon efter ett års folkbokföring i Sverige.

Ett utländskt körkort ska alltid medföras vid körning eftersom utländska körkortshavare inte kan kontrolleras i vägtrafikregistret av polisen.

8.3 Giltigheten av utländska körkortsdokument i Sverige

Utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Körkort utfärdade av en stat inom EES gäller utan inskränkning och körkort utfärdade utanför EES, tredje land, gäller med vissa ytterligare krav. Om ett körkort utfärdat av tredje land inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de internationella konventionerna om vägtrafik och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska gäller det endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av de nämnda språken eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

8.3.1 Internationella körkort ska godtas

Utredningens förslag: Det bör framgå av KKL att ett internationellt körkort godtas i Sverige om det är utfärdat enligt någon av de internationella vägtrafikkonventionerna. Det ska framgå av lagtexten att ett internationellt körkort endast gäller tillsammans med ett giltigt nationellt körkort.

Ett internationellt körkort är en handling som är upprättad enligt någon av de tre internationella vägtrafikkonventionerna; 1926 års Pariskonvention, 1949 års Genèvekonvention och 1968 års Wienkonvention. Flertalet av världens stater är anslutna till någon av dessa tre överenskommelser. För Sveriges del gäller alla tre konventionerna. I takt med att alltfler länder har ratificerat antingen 1949 års eller 1968 års konventioner har 1926 års konvention numera begränsad betydelse. För Sveriges del är den såvitt utredningen förstår gällande i förhållande till Irak.

Vägtrafikkonventionerna innehåller olika mallar för utformning av såväl nationella körkort som internationella körkort. Sverige utfärdar internationella körkort enligt 1949 och 1968 års konventioner men inte enligt 1926 års konvention. Ett internationellt körkort som är utfärdat enligt 1949 års konvention gäller i högst ett år medan ett internationellt körkort utfärdat enligt

1968 års konvention gäller så länge det nationella körkortet gäller, dock högst i tre år.

Vilken mall det internationella körkortet ska vara utfärdat enligt vid utlandsresa utanför EES får bestämmas mot bakgrund av vilken konvention som besökslandet har tillträtt. Det finns exempel på länder som inte godtar några utländska eller internationella körkort alls, t.ex. Somalia, Etiopien, Bermuda. I många utomeuropeiska länder är det obligatoriskt med internationellt körkort, t.ex. i Ryssland, Egypten och Thailand. För bilkörning i USA rekommenderas internationellt körkort.

I KKL nämns inte dokumentet internationellt körkort. Att ett sådant kan utfärdas i Sverige framgår av KKF. Det sägs i 6 kap. 9 § KKF att ett internationellt körkort bara kan utfärdas till den som har ett gällande svenskt körkort och att det inte gäller för färd i landet. Internationella körkortet får utfärdas av Försvarets Motorcykelklubb, Kungl. Automobilklubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, OK Förlaget AB, Sveriges motorcyklisters Centralorganisation och Caravan club of Sweden. Det framgår inte uttryckligen av KKL att Sverige godkänner internationella körkort. En orsak till det kan vara att man kan se ett internationellt körkort som en handling som endast utgör en översättning av ett nationellt körkort och inte som en självständig handling.

Utredningen anser dock att bestämmelserna blir tydligare och att den praktiska tillämpningen underlättas om det framgår att ett internationellt körkort, utfärdat enligt någon av de konventionerna, godkänns i Sverige. Det ska dock bara gälla tillsammans med det nationella körkortet och inte som ett självständigt dokument.

8.4 Anpassning till det tredje körkortsdirektivet

Den svenska körkortslagstiftningen är anpassad till det andra körkortsdirektivet. Ömsesidigt godkännande av EES-körkort är den bärande principen. Principen utvecklas ytterligare i det tredje körkortsdirektivets artikel 11. Ömsesidigt godkännande innebär att den som har ett giltigt körkort utfärdat inom EES kan använda detta enligt sitt innehåll i annan EES-stat. Att en person bara får ha ett EES-körkort är en annan bärande princip i körkortsdirektivet. Huvuddelen av det tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpas

den 19 januari 2013. Några artiklar ska dock börja tillämpas redan den 19 januari 2009, bland annat artikel 11.1 och 11.3–6 som berör utländska körkort.

Vi har i avsnitt 5.1.2 tagit upp kravet på permanent bosättning i Sverige som gäller för att kunna få ett svenskt körkort. I avsnitt 5.1.3 föreslår utredningen att ett körkort utfärdat i en annan medlemsstat inom EES och som är föremål för en åtgärd som är att likställa med en återkallelse i utfärdandelandet ska utgöra hinder för beslut om behörighet i Sverige. Detta följer av artikel 11.4 första stycket i det tredje körkortsdirektivet. I samma avsnitt behandlas också våra skäl till att inte föreslå ett införande av den enligt direktivet frivilliga möjligheten att ett EES-körkort som är föremål för åtgärd som är likställd återkallelse i annat land än i utfärdande landet ska utgöra hinder för beslut om behörighet i Sverige, jämför 11.4 tredje stycket i det tredje körkortsdirektivet. Övriga delar av artikel 11 behandlas nedan.

8.4.1 Frivilligt utbyte av körkort utfärdat inom EES

Av artikel 11.1 i det tredje körkortsdirektivet framgår följande. Den som är innehavare av ett giltigt nationellt körkort utfärdat av en medlemsstat och som förlägger sin permanenta bosättning till en annan medlemsstat får begära att körkortet byts ut mot ett likvärdigt körkort. Den medlemsstat som verkställer utbytet ska kontrollera för vilken kategori det inlämnade körkortet fortfarande är giltigt. Obligatoriska utbyten får inte krävas mellan EES-länderna. Detta moment av artikel 11, som ska börja tillämpas den 19 januari 2009, föranleder inte någon materiell ändring av KKL.

8.4.2 Utbyte vid körkortsingripande

Av artikel 11.2 i det tredje körkortsdirektivet framgår följande. Den medlemsstat där en person är permanent bosatt får tillämpa sina nationella bestämmelser på ett körkort som är utfärdat i en annan medlemsstat ifråga om begränsning, omhändertagande, återkallelse och ogiltigförklaring av körkort samt om det behövs, byta ut körkortet. I 6 kap. 5 och 6 §§ KKL finns redan motsvarande regler. Utbyte sker i sådana fall då det enligt de svenska reglerna i kap. 5 skulle krävas något mer än en ansökan om nytt körkort för

att få tillbaka behörigheten, dvs. när det krävs körkortstillstånd med eller utan förarprov. Rattfylleri är ett exempel på fall när ett utbyte vanligtvis sker. Först sker ett utbyte till ett svenskt körkort och därefter återkallas det svenska körkortet.

Den medlemsstat som verkställer utbytet ska återlämna det gamla körkortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat körkortet och ange skälen för detta, se 11.3 i direktivet. Också detta gäller redan enligt nuvarande 6 kap. 8 § KKF.

8.4.3 Ersättning av körkort

Utredningens förslag: När ett körkort anmäls förlorat eller förstört ska ett duplikat utfärdas om körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige. Även den som har svensk körkortsbehörighet och är bosatt i en stat utanför EES har samma rättighet. Duplikatet ska innehålla samma uppgifter som det förlorade eller förstörda körkortet och giltighetstiden ska vara densamma.

Av 3 kap. 14 § KKL framgår att förnyelse av ett körkort, förutom vid tioårsfristens utgång, också ska ske om körkortet har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats. I 3 kap. 16 § KKF anges hur man ska gå tillväga i sådana fall. Innehavaren ska anmäla förlusten av körkortet till Vägverket och till anmälningen om möjligt foga det förstörda körkortet. Om ett körkort som kommit bort sedan hittas ska det genast överlämnas till länsstyrelsen.

Av artikel 11.5 i det tredje körkortsdirektivet framgår att vid exempelvis förlust eller stöld av ett körkort får endast de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där innehavaren har sin permanenta bosättningsort utfärda ett körkort som ersätter det förlorade. Bestämmelsen ska tillämpas från och med den 19 januari 2009. Den kräver av Sverige att svenskt körkort bara utfärdas till den som uppfyller bosättningskravet och att svenskar som bor permanent i annat EES-land inte vid förlust eller stöld av körkort ska få ett nytt körkort i Sverige utan i bosättningslandet. Det innebär en form av tvångsutbyte till ett EES-körkort i bosättningslandet.

En person som har ett svenskt körkort och t.ex. bor permanent i Spanien ska vid förlust av körkortet ansöka om ett spanskt körkort som ersättning för det förlorade. I ett sådant fall ska inte något nytt svenskt körkort utfärdas av t.ex. Sveriges ambassad i Spanien. Det spanska körkortet behandlas enligt de spanska reglerna avseende t.ex. förnyelse. Detta är ett förfarande som måste införas genom det tredje körkortsdirektivet. Det har inte tillämpats tidigare. Det medför nya rutiner för myndigheterna vid ersättning av förlorade körkort.

Då det gäller personer som har svensk körkortsbehörighet och är bosatta i en stat utanför EES har dessa personer rätt att få sitt körkort ersatt med ett motsvarande körkort om körkortet förstörts eller kommit bort.

8.4.4 Åldersgränser

Utredningens förslag: För att utländska körkortsbehörigheter ska gälla i Sverige ska det krävas att innehavaren uppfyller de ålderskrav som gäller i Sverige för respektive behörighet.

Enligt nu gällande bestämmelser i Sverige är 18 år lägsta ålder för att få rätt att köra bil med stöd av ett utländskt körkort (6 kap. 3 § KKL). I samma kapitel 4 § anges att moped klass I, trots behörighetskraven i 2 kap., får köras av en person som fyllt 15 år om denne har fört in mopeden i landet och får köra den i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling. Dessa bestämmelser har ursprungligen sin grund i vägtrafikkonventionerna, se 4 kap. artikel 41 i 1968 års konvention. För EES-staterna gäller de åldersgränser som bestämts som minimikrav i det tredje körkortsdirektivet.

Enligt artikel 4.6 i det tredje körkortsdirektivet kan medlemsstaterna höja eller sänka åldersgränser för vissa kategorier. För kategori AM kan ålderkravet variera mellan 14 och 18 år. För kategori A1 är det tillåtet att bestämma 17 eller 18 år och för kategori B och BE tillåts 17 år. Det anges att körkort som utfärdas till personer vid en lägre ålder endast ska vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess körkortshavaren har nått de åldersgränser som direktivet ställer upp som harmoniserade krav. Det anges i artikel 4.6 tredje stycket att

medlemsstaterna får godkänna giltigheten på sitt territorium av körkort som utfärdats till förare under den åldersgräns som anges i punkterna 2–4 i första stycket.

Enligt utredningen saknas anledning att för utländska körkort godta lägre ålderskrav än vad som gäller nationellt. För tydlighetens skull bör detta framgå av lagtexten. För moped klass I har Sverige en lägre behörighetsålder (15 år) än den harmoniserade som är 16 år. I Sverige ska därför 15 år godtas även för utländska förare av en moped klass I.

8.5 Utbyte av körkort utfärdade av tredje land

Utredningens bedömning: Möjligheten att byta ut ett körkort utfärdat av tredje land mot ett svenskt bör inte utvidgas.

Att ett körkort utfärdat i en stat utanför EES ska gälla i ett år i Sverige från och med det att personen är folkbokförd här följer av de internationella vägtrafikkonventionerna som Sverige är bunden av.

Enligt 6 kap. 1–3 §§ KKL gäller ett körkort som inte är utfärdat av en stat inom EU eller EES, dvs. utfärdat av tredje land, enligt sitt innehåll i Sverige under vissa förutsättningar. Körkortet måste vara försett med fotografi av innehavaren, i annat fall gäller det endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi (6 kap. 1 §). Dessutom måste det vara giltigt i utfärdandestaten, det får inte vara bytt mot svenskt körkort och innehavaren får inte ha ett svenskt återkallat eller omhändertaget körkort (6 kap. 2 § 1–3 KKL). Med ett sådant körkort kan innehavaren köra i Sverige i ett år. Därefter måste personen, om han eller hon avser att fortsätta att köra i Sverige, förvärva ett svenskt körkort, dvs. genomföra både kunskapsprov och körprov.

Med Schweiz och Japan har Sverige bilaterala avtal om utbyte av körkort. Vid sådant utbyte måste dock de personliga och medicinska kraven för körkortstillstånd vara uppfyllda enligt 6 kap. 7 § 2 KKL.

Det finns önskemål från flera andra länder utanför EES om utbyte av körkort till svenskt.

8.5.1 Svenska regler om utbyte – kort historik

Godkännande av ett utländskt körkort innebär att ett annat nationellt körkort likställs med det egna landets nationella körkort och ger samma rättigheter. Ett utbyte innebär däremot enbart ett administrativt förfarande som går ut på att innehavaren av ett utländskt körkort har rätt att byta ut detta mot ett nationellt körkort i det land där han eller hon vistas annat än tillfälligt.

Före 1950-talet gällde mer generösa regler om byte av utländskt körkort mot svenskt. År 1955 infördes att utbytesrätt av körkort förutsatte ett bilateralt avtal med utbytesstaten.¹ År 1956 infördes förordningen (1956:524) om rätt för person, som i främmande stat äger framföra motorfordon, att erhålla körkort utan att undergå förarprov. Genom den förordningen gavs körkortshavare från de nordiska länderna en utbytesrätt för körkort (bytesrätt för innehavare av körkort från Island tillkom 1960). Rätten till utbyte utvidgades till att omfatta andra länder än de nordiska genom SFS 1962:262. Vissa krav ställdes upp för utbyte, bland annat ett körvaneintyg. Utvidgningen syftade till ett mer praktiskt och rationellt system av utlänningars och utlandssvenskars körkort.² Utredningen *Fortsatt körkortsreform*, SOU 1978:27, behandlade bl.a. reglerna om utländska körkort och kravet på körvaneintyg, vilket föreslogs tas bort. År 1981 sammanfördes bestämmelserna om godkännande och utbyte i förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort, den s.k. utbytesförordningen, vilken upphävdes den 1 juli 1996 när bestämmelserna fördes över till körkortslagen. Ursprungligen kunde ett utländskt körkort från alla länder, som var giltigt i Sverige enligt 7 § utbytesförordningen, bytas ut mot ett svenskt körkort om innehavaren uppfyllde de personliga och medicinska kraven för körkort och var kyrkobokförd i Sverige. Om det rörde ett körkort som var utfärdat utanför Norden fick det svenska körkortet endast utfärdas för behörigheten B. De generösa bestämmelserna om utbyte ändrades genom SFS 1991:741 efter förslag av Utredningen Körkort 2000.³ De reformer som då föreslogs berodde på följande iakttagna problem. Utbytesrätten innebar trafiksäkerhetsproblem. Utländska körkort kunde ha erhållits genom betydligt lägre krav än vad som gällde för svenska körkort. De kunde också vara förfalskade eller

¹ Se 31 § sjätte momentet vägtrafikförordningen (1951:648) och prop. 1955:95. Se vidare i *Utbyte av utländska körkort*, SOU 1990:52, delbetänkande av kommittén Körkort 2000.

² Se prop. 1962:155 s. 24.

³ Se regeringens förordningsmotiv 1991:4.

vara tillkomna på otillbörligt sätt. Äktheten var svår att kontrollera vid byte. Det svenska körkortets ställning som identitetshandling ställde höga säkerhetskrav. Giltighetskontrollen av de utländska körkorterna var svår att genomföra. Kostnaderna för den administration som utbytesrätten krävde var höga. Resurserna borde läggas på kontroll av förarnas kompetens i stället för kontroll av körkortens äkthet. Ett körkort skulle utgöra ett kompetensbevis och garantera vissa kunskaper. Det generösa utbytessystemet ansågs riskera att urholka den garanterade nivån för kompetens. En rättviseaspekt fanns också. Utbytesförfrågningarna följde samma mönster som flyktingströmmarna. Jämfört med vad som gällde på 1950-talet när de nordiska länderna stod för huvuddelen av invandringen till Sverige kom de flesta förfrågningarna om utbyte under 90-talet från utomnordiska länder. Utredningen föreslog sammanfattningsvis att utbytesmöjligheten skulle slopas förutom för de nordiska länderna, där Sverige var bunden av avtal. Förordningen ändrades på så sätt att utbytesrätten behölls för de nordiska körkorterna. Körkort utfärdade av medlem i EG eller Liechtenstein, Schweiz eller Österrike tilläts också bytas mot ett svenskt körkort om utbyte av svenska körkort medgavs i den andra staten (SFS 1991:741). Genom SFS 1993:1385 gjordes bl.a. en ändring av utbytesförordningen som innebar att japanska körkort även fick bytas till svenskt under tidigare nämnda förutsättningar. Genom SFS 1994:2091 justerades 7 § i utbytesförordningen på så sätt att utbytet gällde EES-stater, Liechtenstein, Schweiz och Japan under förutsättning att personliga och medicinska krav var uppfyllda, personen var folkbokförd i Sverige och utbyte av svenska körkort medgavs i den andra staten. När det andra körkortsdirektivet genomfördes fördes bestämmelserna om utländska körkort in i körkortslagen (1977:477). En ny paragraf (31 a §) reglerade utbytesrätten. Samtidigt ändrades bestämmelserna materiellt bl.a. på så sätt att det inte krävdes någon personlig eller medicinsk prövning avseende innehavare av EES-körkort vid ett utbyte. Giltigheten av ett utländskt körkort ändrades på så sätt att ett utländskt körkort inte gäller om personen samtidigt har ett svenskt körkort som är återkallet eller omhändertaget. Möjligheten till tvångsutbyte i en situation då ett utländskt körkort blivit ogiltigt på grund av återkallelse i Sverige infördes också. Vid denna lagändring togs det tidigare angivna kravet för utbyte mellan ett körkort utfärdat i Schweiz eller Japan mot ett svenskt som innebar

att utbyte skulle vara tillåtet i den andra staten bort, se prop. 1995/96:118.

8.5.2 Hur gör andra länder?

Nedan redogörs i korthet för hur några andra länder inom EU reglerat frågan om utbyte av körkort utfärdade i stat utanför EES.

Norge

Den som har körkort utfärdat av Schweiz får byta det till ett norskt körkort inom ett år från det att personen blev registrerad som bosatt i Norge. Den som har högre behörighet än B på det schweiziska körkortet och önskar motsvarande behörighet på det norska måste genomgå förarprov i den mest omfattade körkorts-kategorin av de som personen har. Den som har schweiziskt körkort i kategori A måste genomgå ett praktiskt körprov för att få kategori A på det norska körkortet.

För personen med ett körkort utfärdat av Albanien, Österrike, Bosnien-Hercegovina, Brasilien, Canada, Chile, Egypten, Filippinerna, Hong Kong, Vitryssland, Indonesien, Israel, Japan, före detta Jugoslavien, Kina, Kroatien, Makedonien, Malaysia, Mexico, Moldavien, Monaco, Montenegro, Nya Zeeland, Peru, Ryssland, San Marino, Singapore, Serbien (tidigare Serbien Montenegro), tidigare Sovjet, Sydafrika, Sydkorea, Taiwan, Thailand, Tunisien, Ukraina, USA och Venezuela kan det utländska körkortet bytas mot ett norskt efter det att personen har genomfört ett praktiskt körprov i den mest omfattade körkorts-kategorin. Bytet måste ske inom ett år från det att personen permanent bosatte sig i Norge. För kategori A1 eller A krävs det också ett praktiskt förarprov. Ett körkort från Grönland som är utfärdat efter den 1 januari 1995 får bytas mot ett norskt körkort efter ett praktiskt körprov.

Körkort från andra stater än de uppräknade kan inte bytas mot ett norskt.

Danmark

Den som inte har ett körkort utfärdat inom EES och som vistas tillfälligt i Danmark kan använda ett internationellt körkort eller ett giltigt nationellt körkort. Om sådant inte finns kan man efter ett kontrollerande förarprov få ett turistkörkort. Ett utländskt körkort kan bytas mot ett danskt efter ett kontrollerande förarprov. Ett sådant förarprov krävs dock inte för att byta ut körkort utfärdade i Japan, Sydkorea, Ryssland och Schweiz.

Finland

Nationella och internationella körkort som uppfyller bestämmelserna i 1949 eller 1968 års års vägtrafikkonventioner kan bytas mot finskt körkort i kategorierna A1, A eller B utan förarexamen om övriga krav för att få körkort i Finland är uppfyllda (giltigt nationellt körkort, körkortstillstånd, ålderskrav, permanent bosättning i Finland och körförbud får inte gälla i annan EES-stat eller i Finland) och ett intyg bifogas som visar att personen i fråga har kört bil eller motorcykel i Finland i minst sex månader. Polisen kan också utfärda ett temporärt körkort för högst ett år för kategorierna A1, A och B utan att förarexamen behöver avläggas, för person som är varaktigt bosatt utomlands.

Storbritannien

Storbritannien godtar utbyte av körkort från Nordirland, Jersey, Guernsey och Isle of Man, Gibraltar samt med 15 andra stater med vilka de har avtalat om utbyte (Australien, Barbados, Jungfruöarna, Canada, Falklandsöarna, Färöarna, Hong Kong, Japan, Monaco, Nya Zeeland, Sydkorea, Singapore, Sydafrika, Schweiz och Zimbabwe). Inskränkningar finns i bytesrätten, dels beträffande motorcykelbehörighet, dels beträffande rätten att köra tunga fordon, vilken kräver att ett brittiskt förarprov avläggs.

Nederländerna

Nederländerna godtar utbyte med sju stater utanför EES (Taiwan, Israel, Japan, Singapore, Andorra, Sydkorea och Kanada, provinsen Quebec). Utbytesrätten är begränsad till kategori B och i ett fall till kategori A och B.

Frankrike

Ett körkort utfärdat av en stat utanför EES kan bytas mot ett franskt körkort om innehavaren uppfyller vissa krav, bl.a. får inte det utländska körkortet vara föremål för indragning i utfärdandelandet eller i Frankrike. Permanent bosättning i Frankrike kärvs liksom att de franska ålderskraven är uppfyllda.

8.5.3 Utredningens övervägande angående utbyte

Utredningen körkort 2000 angav följande skäl mot generell utbytesrätt. Körkortsdokumentets äkthet är svår att kontrollera. Det innebär en onödigt stor administration att kontrollera äkthet och andra dokument för att möjliggöra utbyten. Det är inte oskäligt att en skillnad upprätthålls mellan körkort utfärdade inom EES och körkort utfärdade av tredje land. Ett EES-körkort har bl.a. harmoniserade säkerhetskrav avseende dokumenten, minimikrav för förarprov, medicinska krav och behörighetskrav. Utredningen finner att dessa skäl fortfarande är aktuella och i linje med det tredje körkortsdirektivets syften att minska förfalskningsmöjligheterna och öka trafiksäkerheten. Det bör därför även fortsättningsvis krävas fullständigt förarprov (dvs. kunskapsprov och körprov) av den som vill köra bil i Sverige efter ett års folkbokföring här. För den som redan har ett utländskt körkort innebär inte det svenska systemet, med endast få obligatoriska utbildningsdelar (riskutbildningen) innan förarprovet, något större besvär eller någon betydande kostnad.

Det är av stort värde att alla nya förare i Sverige får genomgå riskutbildning. Halkkörning är bl.a. av stor vikt i ett nordligt land som vårt. Genom att behålla de nuvarande bestämmelserna minimeras administrationen beträffande kontroll av giltigheten av utländska körkortshandlingar och myndigheternas resurser kan

användas på ett mer effektivt sätt. Vägverkets förarprov kan avläggas på 11 olika språk och det går att få tolk vid förarprovet.

I 8 kap. 10 § KKF ges dispensmöjligheter som rör utländska körkorts giltighet i Sverige. Länsstyrelsen kan, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten medge att ett körkort utfärdat av en stat utanför EES är giltigt i Sverige under begränsad tid även om körkortshavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år, om körkortshavaren avser att vistas här under en begränsad tid. Det finns alltså en möjlighet att söka dispens för att kunna fortsätta att köra körkortspliktigt fordon med stöd av ett utländskt körkort, om den tid som utlänningen avser vistas här överstiger ett år men det ändå rör sig om en begränsad tid och det kan ske utan att någon trafikfara uppkommer. Dispensmöjlighet infördes i samband med att den tidigare friare utbytesrätten för utländskt körkort mot svenskt körkort infördes genom ändringar i dåvarande förordningen (1981:96) om godkännande och utbyte av utländska körkort och det angavs i förordningsmotiven 1991:4, utfärdade av Kommunikationsdepartementet, bland annat att en kategori körkortshavare som kan komma i fråga för undantaget från ettårsregeln är personal vid utländska beskickningar, om de undantagsvis har folkbokförts i Sverige.

Utländska diplomater och deras medföljande familj folkbokförs normalt sett inte i Sverige, se 5 § folkbokföringslagen (1991:481) och 4 § lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall. De kan därför fortsätta att använda sitt utländska körkort under tjänstgöringen i Sverige.

8.5.4 Körkortshavare från tredje land - gemenskapskörkort genom utbyte

Utredningens förslag: Ett gemenskapskörkort som förvärvats genom utbyte av ett nationellt körkort från tredje land mot ett körkort utfärdat inom EES ska erkännas i Sverige.

Av artikel 11.6 första stycket i det tredje körkortsdirektivet framgår att om en medlemsstat byter ut ett körkort som har utfärdats av tredje land mot ett körkort enligt gemenskapsmodellen ska utbytet samt förnyelser eller utbyten som sker senare registreras på det nya körkortet. Artikeln ska tillämpas från och med den

19 januari 2009. Tidigare utbyten anges nu genom ett kodsysteem som följer andra körkortsdirektivets bestämmelser. I Vägverkets föreskrifter anges vad koderna innebär.

Av artikel 11.6 andra stycket framgår att ett byte av ett körkort utfärdat av tredje land mot ett körkort enligt gemenskapsmodell endast får göras om körkortet från tredje land lämnas in till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som gör utbytet. Det framgår också av detta stycke att om innehavaren av ett körkort som har utfärdats på detta sätt flyttar sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat behöver inte principen om ömsesidigt godkännande i artikel 2 tillämpas.

Kodsysteem för körkort, vilket är harmoniserat, innebär att det går att se att ett körkort är förvärvat genom byte från en stat utanför EES. Direktivet anger att en medlemsstat inte behöver erkänna ett körkort som är förvärvat genom utbyte med ett körkort från tredje land, trots att det är ett körkort som är utfärdat enligt gemenskapsmodell.

Flera länder har en generösare utbytesordning än Sverige med tredje land. Storbritannien och Frankrike godtar t.ex. utbyte av körkort från tidigare kolonier till EES-körkort. Avsikten med att det i det tredje körkortsdirektivet finns en möjlighet att vägra godkännande av dessa gemenskapskörkort är att förhindra körkortsturism, dvs. ett kringgående av reglerna och kraven för att förvärva körkort.

Utredningen gör följande bedömning. Att utnyttja undantaget i artikel 11 andra stycket och inte godkänna ett gemenskapskörkort som är tillbytt mot ett körkort från tredje land är i linje med den restriktiva hållning Sverige har till byte av körkort från tredje land. Med en sådan hållning skulle endast sådana tillbytta EES-körkort för vilka ett japanskt eller schweiziskt körkort fanns i botten, kunna bytas till svenskt körkort. Å andra sidan har det påtalats att problemen med s.k. körkortsturism har minskat och kommer att minska ännu mer genom det tredje körkortsdirektivet. En kontroll av att ett körkort är giltigt i utfärdandelandet ska alltid ske vid byte. Sammantaget är det vår uppfattning att ett gemenskapskörkort, även när det är förvärvat genom inbyte av ett körkort från tredje land, ska godkännas i Sverige. Det är mest rationellt, kräver mindre administration och kan inte anses leda till någon försämrade trafiksäkerhet.

8.6 Mopeder, snöskotrar och terränghjulingar i internationell trafik

Utredningens förslag: Rätt att köra en moped klass II utan körkort eller annat behörighetsbevis ska omfatta den som är bosatt utomlands men tillfälligt visats här, om han eller hon fört in mopeden i Sverige, fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hemlandet och han eller hon har rätt att köra fordonet där utan körkort eller jämförlig handling. Detsamma gäller rätten att köra moped klass I för den som är bosatt i en stat utanför EES. Den som är 16 år och bosatt utomlands och tillfälligt vistas här föreslås under samma förutsättningar få köra snöskoter eller terränghjuling.

Såväl 1949 års som 1968 års vägtrafikkonventioner innehåller bestämmelser om mopeder i internationell trafik. Ett fordon används i internationell trafik; då det ägs av en fysisk eller juridisk person som normalt är bosatt utom den ifrågavarande staten, det inte är registrerat i den staten och det tillfälligt är infört i den staten (1 kap. 1 artikeln i 1968 års konvention). Vidare anges i artikel 3.5 i 1968 års konvention att fördragsslutande parter inte får kräva körkort av förare av cyklar och mopeder, vilka normalt är bosatta i annan fördragsslutande parts territorium. De fördragsslutande parter som har förklarat att de behandlar mopeder som motorcyklar får dock kräva körkort av förare av mopeder i internationell trafik.

Det finns i 6 kap. 4 § KKL ett undantag från behörighetskraven för moped klass I som innebär att när det gäller körning av en moped klass I som föraren själv har fört in i landet och han eller hon har rätt att köra den utan körkort eller liknande i hemlandet också ska få köras i Sverige utan körkort. Definitionerna av moped m.fl. fordon och behörighetskraven ändras genom det tredje körkortsdirektivet och genom tyvgodkännandedirektivet. Detta gäller dock enbart för boende i EES-stater. För dessa kommer det att krävas körkort, lägst i kategori AM, för att köra en moped klass I. För den som tillfälligt vistas i Sverige och inte är bosatt i en EES stat gäller dock vägtrafikkonventionernas regler. Dessa regler är mindre ingripande eftersom de innebär att körkort inte får krävas av den som inte behöver körkort i sitt hemland när denna person i Sverige kör en moped klass I som han eller hon har fört in i landet.

Konventionsregeln ska bara gälla gentemot stater utanför EES som också är bundna av någon av konventionerna. KKL måste ändras utifrån de nya reglerna. Utgångspunkten bör vara att i största möjliga mån ha regler som behandlar boende inom EES och i tredje land lika.

Såvitt gäller moped klass II ska dock fortsatt gälla att den som fyllt 15 år och är bosatt utomlands och tillfälligt vistas här får köra en sådan moped som han eller hon har fört in i landet, om fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hemlandet och han eller hon har rätt att köra fordonet där utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Utredningen föreslår även en motsvarande bestämmelse beträffande den som är 16 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här och som har fört in en snöskoter eller terräng-hjuling.

9 Förfaranderegler m.m.

9.1 Allmänt

De fyra avslutande kapitlen i körkortslagen innehåller förfaranderegler (7 kap.), regler om överklaganden (8 kap.), ansvarsbestämmelser (9 kap.) och bemyndiganden m.m. (10 kap.).

I dag delas i huvudsak ansvaret mellan länsstyrelserna och Vägverket. Polismyndigheterna står dock för vissa av de omedelbara insatserna såsom omedelbart omhändertagande av körkort och kontroll av behörigheten att köra fordon, körkortskontroll m.m. Förändringar kommer inom en snar framtid att ske beträffande länsstyrelsernas och Vägverkets ansvar för vissa av de uppgifter som regleras i körkortslagen. Detta följer av de förslag som Transportstyrelseutredningen har lagt fram i sitt delbetänkande *Transportinspektionen – En myndighet för all trafik* (SOU 2008:9). Efter det att delbetänkandet remissbehandlats under våren 2008 har regeringen beslutat att myndigheten, som ska heta Transportstyrelsen, ska inrättas från och med den 1 januari 2009 och att del av Vägverkets uppgifter förs över dit. Länsstyrelsernas verksamhet i den del den avser körkort och yrkes trafik ska föras över till Transportstyrelsen den 1 januari 2010.

Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhet ska vara normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet.

9.2 Forumregler

Länsstyrelserna ansvarar i dag för en omfattande materiell prövning enligt körkortslagen.

Vilken länsstyrelse som formellt sett ska pröva ett körkortsärende framgår av 10 kap. 4 § KKL. Det är som huvudregel länsstyrelsen i det län där personen som frågan rör är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, av länsstyrelsen i det

län där han eller hon vistas. Om personen saknar bestämd vistelseort i Sverige, handläggs frågan om giltighet av ett utländskt körkort eller om körkortsingripande av länsstyrelsen i det län där ett ingripande eller en straffbelagd handling har skett och övriga körkortsärenden avseende personer som saknar bestämd vistelseort i Sverige handläggs av den länsstyrelse som meddelat det senaste gällande körkortstillståndet eller, om något körkortstillstånd inte meddelats, av den länsstyrelse som beslutat om det senaste gällande körkortet. Det finns en möjlighet för en länsstyrelse i alla de uppräknade fallen att hänskjuta ett ärende till annan länsstyrelse om sökande begär det och länsstyrelsen finner det lämpligt.

9.2.1 Ärende från Körkortsföreningen

Näringsdepartementet har till utredningen överlämnats en skrivelse från Körkortsföreningen angående ändring av forumregeln i 10 kap. 4 § KKL. Körkortsföreningen är en arbetsgrupp bestående av representanter från länsstyrelserna.¹ I skrivelsen föreslås att forumregeln i 10 kap. 4 § ändras på så sätt att den länsstyrelse som har påbörjat ett körkortsärende också formellt kan avsluta ärendet även i sådant fall när körkortshavaren har bytt folkbokföringslän under ärendets handläggning. Bakgrunden till att frågan uppmärksammas är utgången i några domar från förvaltningsdomstol. Forumregeln i 10 kap. 4 § har tolkats på så sätt att en länsstyrelse, som när handläggningen av ett ärende är behörig förlorar behörigheten att handlägga ärendet om körkortshavaren folkbokförs i ett annat län. Enligt Körkortsföreningen blir konsekvensen av en sådan tolkning att en länsstyrelse måste kontrollera en persons folkbokföringsadress två gånger, först i samband med anhängiggörandet av ärendet och sedan en andra gång innan avgörandet sker. Det leder till orimliga hanteringsmässiga konsekvenser. Registrering av ny folkbokföringsadress sker visserligen i vägtrafikregistret men först cirka tre veckor efter registreringen i folkbokföringsregistret. Det bör räcka att en länsstyrelse kontrollerar folkbokföringen mot vägtrafikregistret innan beslut fattas och någon ytterligare kontroll mot folkbokföringsregistret ska inte behöva ske. De domar vilka refereras till är Kammarrättens i Sundsvall dom den 24 juni 2002 i mål nr 3303-2001 och Länsrättens i Östergötlands län beslut den

¹ Ärendet inkom till Näringsdepartementet den 22 november 2002, dnr. N2002/11197/TP.

28 oktober 2002 i mål nr 3168-02. Utgången i båda målen innebär att en länsstyrelse förlorar sin behörighet i ett körkortsärende när körkortshavaren flyttar till annat län innan beslut fattas. Något avgörande från regeringsrätten i denna forumfråga finns inte.

Tidigare har Länsstyrelsernas Arbetsgrupp för Körkort och Yrkestrafikfrågor, LAKY och Länsstyrelsen i Norrbottens län i yttrande över Ds 2002:17, *Vissa frågor om alkohol m.m.*, framfört samma önskemål som nu framförs av Körkortsförbundet.

I och med inrättandet av Transportstyrelsen och beslutet om att överföra dessa frågor till den nya myndigheten från och med den 1 januari 2010 blir Körkortsförbundets specifika förslag inte längre aktuellt. Regler om instansordning och forum kvarstår dock även när Transportstyrelsen övertar länsstyrelsernas frågor, se 9.4.

9.3 Överklagande

Länsstyrelsens beslut kan enligt KKL i de flesta fall överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Beslut som gäller godkännande som handledare ska dock överklagas till Vägverket.

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § KKL, beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 7 kap. 4 § eller riskutbildning enligt 7 kap. 7 § och beslut om att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 7 kap. 5 § eller riskutbildning enligt 7 kap. 8 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas samt beslut om utfärdande av körkort eller förarbevis och beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § KKL.

Såvitt gäller föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får dessa frågor överklagas endast tillsammans med beslut genom vilket ärendet avgörs.

Transportstyrelseutredningen har i SOU 2008:44 s. 278 och 475-504, lämnat förslag angående instansordning och forumregler. Transportstyrelseutredningen har föreslagit att de beslut som i dag meddelas av länsstyrelsen och överklagas till Vägverket, ska överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Den nuvarande ordningen att vissa beslut inom körkorts- och yrkestrafikområdet inte får överklagas föreslås kvarstå. Transportstyrelseutredningens betänkande har remissbehandlats och forumfrågor kommer även att behöva behandlas i anslutning till de lagändringar som ska tas

fram i samband med överflyttning av länsstyrelsernas körkorts-uppgifter till Transportstyrelsen, dvs. innan denna utrednings förslag föreslås träda i kraft. Utredningen har därför valt att utforma dessa bestämmelser i linje med Transportstyrelse-utredningens förslag.

9.4 Ansvar

Utredningen har i avsnitt 4.3.1 utvecklat att reglerna om olovlig körning i trafikbrottslagen inte borde omfatta den som kör ett fordon som antingen kräver förarbehörighet eller kategori AM, A1, A2, A, B, BE eller utökad B-behörighet och föraren inte förnyat behörighetsbeviset vid den administrativa giltighetstidens utgång. Penningböter ska dock kunna dömas ut i sådana fall.

9.5 Övergångsbestämmelser

Vi har enligt det ursprungliga direktivet (dir. 2006:119) fått i uppdrag att utarbeta de författningsförslag med övergångsbestämmelser som behövs. De lagförslag som vi lämnar föreslås träda i kraft först den 19 januari 2013. Vissa bestämmelser enligt tredje körkortsdirektivet ska dock börja tillämpas redan i januari 2009. Med hänsyn till att tidpunkten för ikraftträdande ligger mer än fyra år framåt i tiden och då det parallellt pågår ett omfattande arbete med andra utredningar inom denna utrednings område som Transportstyrelseutredningen, Alkolåsutredningen, Förarbevisutredningen, Vägtrafikregisterutredningen m.fl. har vi inte ansett det meningsfullt att i betänkandet lämna förslag till övergångsbestämmelser. Det är dessutom sannolikt att förslagen i dessa andra utredningar kommer att behandlas före förslagen i detta betänkande

10 Läkares anmälningsplikt m.m.

10.1 Bakgrund

I vårt uppdrag ingår att se över systemet med läkares anmälningsplikt (dir. 2006:119).

Regeringen har gett Vägverket i uppdrag att se över läkares skyldighet att till länsstyrelsen anmäla den som på grund av medicinska faktorer är uppenbart olämplig att framföra ett körkortspliktigt fordon. Bakgrunden till Vägverkets uppdrag var att systemet med anmälningsplikt av olämpliga förare inte ansågs fungera väl. Få anmälningar gjordes, bl.a. beroende på att många läkare ansåg att en anmälan skulle äventyra förtroendet mellan dem och patienterna. Uppdraget redovisades i december 2005 – ”Uppdrag rörande läkares skyldighet att anmäla olämpliga förare”. I redovisningen av uppdraget har Vägverket framfört vissa förslag till förbättringar av bestämmelserna om läkares anmälningsplikt. Vägverket föreslog också att trafikmedicinska centra och trafikmedicinska enheter borde införas. Enligt Vägverkets bedömning skulle införandet av ett sådant system förbättra möjligheterna att genomföra de utredningar som är nödvändiga för att avgöra om en person av medicinska skäl är olämplig att framföra ett körkortspliktigt fordon. Systemet skulle enligt Vägverket innebära att behovet av trafikmedicinsk utbildning vid bl.a. grundutbildning av läkare skulle kunna tillgodoses och att förutsättningarna för forskning inom områden som t.ex. trafikmedicin och trafikolycksfall skulle öka.

10.2 Historik

Redan i 1945 års trafiksäkerhetskommittés betänkande – SOU 1948:20 – föreslogs att läkare till körkortsmyndigheten skulle anmäla vissa sjukdomar och sjukdomstillstånd som kunde utgöra

synnerlig fara för trafiksäkerheten. Läkarförbundet avstyrkte förslaget och det stannade vid att frivillig anmälan skulle prövas.

1953 års trafiksäkerhetsutredning (SOU 1957:18) konstaterades att läkare underlät att anmäla sjukdomar och sjukdomstillstånd som utgjorde fara för trafiksäkerheten. Kommittén föreslog därför att en tvingande föreskrift skulle införas i läkarinstruktionen. Medicinalstyrelsen delade inte den uppfattningen och någon tvingande föreskrift infördes inte.

I betänkandet ”Körkort och trafikutbildning” år 1965 togs anmälningsskyldigheten åter upp. Utredningen ansåg att någon anmälningsplikt inte borde införas.

En bestämmelse om att läkare ska anmäla vissa sjukdomar som kunde utgöra fara för trafiksäkerheten infördes år 1981 i 87 a § KKF (1977:722). Bestämmelsen överfördes till 17 a § KKL (1977:477) och därefter till 10 kap. 2 § i KKL.

10.3 Nuvarande reglering

I 10 kap. 2 § KKL stadgas att en läkare är skyldig att anmäla till länsstyrelsen om han vid undersökning av en körkortshavare finner att han eller hon av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort,. Anmälan behöver dock inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon. Bestämmelsen, som även gäller den som har körkortstillstånd och traktorkort, innebär att läkarens tystnadsplikt bryts i nämnda situation.

10.4 Sanktionsmöjligheter

Bestämmelsen om anmälningsplikt saknar sanktionsmöjligheter. Regeringsrätten har i RÅ 1997 ref. 17 funnit att endast sådana föreskrifter som tar sikte på den medicinska vården och behandlingen av en patient i denna egenskap faller inom Hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnds (HSAN) tillämpningsområde för disciplinpåföljdslagen (numera lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område). Av rättsfallet framgår att disciplinpåföljdslagen inte var tillämplig när det var fråga om försummelse att fullgöra anmälningskyldighet till socialnämnd enligt socialtjänstlagen. Med ledning av nämnda rättsfall

torde även läkares anmälningsskyldighet enligt KKL falla utanför disciplinpåföljdsregleringen.

En muntlig överenskommelse mellan läkare och patient om att patienten ska avstå från att köra körkortspliktigt fordon behöver inte journalföras. Det är därför svårt att utreda om en läkare faktiskt gett ett muntligt körförbud.

10.5 Allmänna bestämmelser om läkares anmälningsskyldighet

Bestämmelser om anmälningsskyldighet för läkare finns även i andra lagar. I socialtjänstlagen (2001:453) finns regler om anmälningsskyldighet för läkare vid misstanke om att barn far illa och i smittskyddslagen (2004:168) regleras att läkare ska göra anmälan till smittskyddsläkare i vissa fall. I vapenlagen (1996:67) 6 kap. 6 § föreskrivs en skyldighet för en läkare, som bedömer att den patient av medicinska skäl är olämplig att inneha skjutvapen att omedelbart anmäla detta till polismyndigheten.

Reglerna i vapenlagen är de som närmast liknar körkortslagens bestämmelser. Någon möjlighet till muntlig överenskommelse finns dock inte när det gäller innehav av vapen. Vapenlagen är därför i detta avseende strängare än körkortslagen. I en promemoria om förstärkt kontroll av vapen m.m. Ds 2004:32 anges att antalet anmälningar är lågt och att ett betydande antal personer, som polismyndigheten skulle ha bedömt vara olämpliga som vapeninnehavare om den vårdgivande läkaren hade gjort en anmälan, inte har kunnat prövas på ett tillräckligt underlag av polismyndigheten. I promemorian förs fram att anledningarna till att antalet anmälningar inte svarar mot antalet fall där en anmälan borde ha gjorts är att det finns ett motstånd från läkarnas och sjukvårdens sida eftersom en anmälan skulle äventyra patientens förtroende för läkaren och på så sätt försämra förutsättningarna för vården. Många läkare uppges känna en oro för att människor undviker att söka vård av rädsla för att bli av med sina vapentillstånd. En annan orsak kan vara att det är obehagligt att göra en anmälan som kan leda till att en patient mister möjligheten att ägna sig åt en uppskattad fritidssysselsättning.

10.6 Vägverkets förslag om läkares anmälningskyldighet och trafikmedicinska enheter

Vägverket har föreslagit att om en läkare finner det sannolikt att en patient är olämplig att inneha körkort men patienten motsätter sig fortsatt utredning för att utröna om så är fallet ska läkaren kunna anmäla förhållandet till länsstyrelsen.

Vägverket har också föreslagit att specialiserade trafikmedicinska enheter ska inrättas. I dag bedrivs trafikmedicinsk verksamhet på Karolinska institutet i Huddinge. Denna verksamhet består bl.a. i att utreda medicinsk lämplighet för körkortsinnehav avseende sjukdomar som drabbar kognitiva funktioner, att anpassa fordon för funktionshindrade och att medverka vid utredning av synfältsdefekters och reaktionsförmågans inverkan på uppmärksamhet. Vägverkets förslag om att inrätta trafikmedicinska enheter på fler platser i landet syftar till att avlasta den behandlande läkaren från den kontrollerande myndighetsroll som läkaren har vid diskussion, utredning och bedömning av körkortsfrågan. Offentlig sjukvård utsätts för stränga prioriteringar och de enheter som arbetar med specialiserade trafikmedicinska frågor har fått minskade anslag. Bedömningen av medicinsk lämplighet att ha körkort utgör en del av trafiksäkerhetsarbetet och ligger i gränsområdet till sjukvården. Enligt Vägverkets förslag skulle mycket vara vunnet om det skulle finnas specialiserade enheter som kunde forska om de mer grundläggande sambanden mellan olika sjukdomar och trafiksäkerhet samt bedriva utveckling och utvärdering av medicinska metoder.

Det bör enligt förslaget finnas en möjlighet för den ordinarie läkaren att remittera patienten till en specialiserad trafikmedicinsk enhet. Vägverket anser att sådana enheter ska förläggas till orter där grundutbildning av läkare sker och där vetenskaplig forskning av god kvalitet bedrivs.

Vägverket har i sitt förslag angett att oklarhet råder om var finansieringsansvaret för trafikmedicinska centra ska ligga. Verksamheten ligger i gränlandet mellan trafiksektorn och hälso/sjukvårdssektorn. Vägverket har uppdragit åt ett utredningsföretag – Transek – att göra en beräkning av den samhälls-ekonomiska nyttan som ett inrättande av ett antal trafikmedicinska centra och enheter skulle kunna leda till. Transek har beräknat kostnaden för 6 trafikmedicinska centra och 18 trafikmedicinska

enheter till knappt 80 miljoner kronor per år. Mobilitetsförlusterna som kan bli en följd av fler indragna körkort beräknas till drygt 20 miljoner kronor per år.

10.6.1 Vägverkets samråd med socialstyrelsen

Vägverket har i sitt arbete med uppdraget samrått med Socialstyrelsen. Vad gäller införandet av ansvarsbestämmelser för läkarna framgår följande. I 2 kap. 4 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område finns en regel om läkares allmänna skyldigheter när det gäller intygsskrivande. Socialstyrelsen anser att man i denna bestämmelse kan föra in att det åligger läkaren att vid kontakt med körkortshavare se till att vad som sägs i 10 kap. 2 § KKL ska efterföljas. Detta ger en möjlighet att ställa den läkare som inte följer KKL:s bestämmelser till ansvar i HSN på samma sätt som det gör när man inte efterlever vad som sägs om intygsskrivande. Enligt 5 kap. 3 § lagen om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område är en förutsättning för disciplinpåföljd att underlåtenheten att inte fullgöra en sådan skyldighet som anges i bland annat 2 kap. 4 § är av direkt betydelse för säkerheten i vården. Att inte fullgöra anmälningskyldigheten enligt KKL kan inte ha direkt betydelse för säkerheten i vården vilket gör att bestämmelsen i 5 kap. 3 § i så fall måste ändras.

Både Vägverket och Socialstyrelsen anser att möjligheten till s.k. muntligt körförbud ska finnas kvar. De anser dock att för att det ska vara möjligt att pröva läkares ansvar att anmäla behövs en reglering i journalföringsföreskriften (SOSFS 1993:20) och allmänna råd om patientjournalagen (1985:562). Det skulle därigenom framgå att det är obligatoriskt att i journalen anteckna att man gett ett s.k. muntligt körförbud enligt 10 kap. 2 § KKL. Enligt Socialstyrelsen krävs då även ett förtydligande i patientjournalagen om att både anmälningar om körkortshavare (uppenbart olämpliga) och muntliga tillsägelser att avstå från att köra ska journalföras.

Vägverket och Socialstyrelsen är överens om att en muntlig överenskommelse bör kunna tidsbegränsas samt att man i vissa fall helt ska kunna avstå från en sådan anmälan om körkortshavaren uppenbart aldrig mer kommer att köra, t.ex. vid kroniskt sängläge. De anser vidare att läkaren vid ett tidsbegränsat muntligt körförbud har en skyldighet att följa upp och ompröva kör-

förbudet. Socialstyrelsen stöder Vägverkets förslag om tillkomsten av Trafikmedicinska centra och enheter.

Anmälningskyldighet för läkare förekommer i Portugal, Norge, Danmark och Finland. I Storbritannien läggs motsvarande skyldighet på körkortshavaren men läkaren har ett ansvar att se till att patienten verkligen informerar körkortsmyndigheten.

10.6.2 Remissinstansernas uppfattningar

Vägverkets förslag har skickats på remiss till ett fyrtiotal remissinstanser.

Flera remissinstanser har tillstyrkt förslagen.

Svenska Läkarförbundet har motsatt sig förslaget att utebliven journalföring av muntliga körförbud och underlåten anmälan till länsstyrelsen ska kunna leda till en prövning i HSAN. Vidare har Läkarförbundet ifrågasatt om den ordinarie sjukvården kan belastas med skyldighet att följa upp och ompröva körförbud i de fall där hälsotillståndet inte indikerar ett återbesök.

JO har ansett att förslaget är ofullständigt och att frågor om huvudmannaskap och finansiering är outredda.

Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen är positiva till förslaget om att inrätta trafikmedicinska centra men ifrågasätter omfattningen av verksamheten.

10.7 Utredningens förslag och bedömning

Utredningens förslag och bedömning: Bestämmelsen om läkares anmälningsplikt ändras så att rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. Vidare ska en läkare som vid undersökning av en körkortshavare finner det sannolikt att denne av medicinska skäl är olämplig att ha sådan behörighet och körkortshavaren motsätter sig fortsatt utredning kunna anmäla detta förhållandet till Transportstyrelsen. Såväl en anmälan som ett s.k. muntligt körförbud bör journalföras. Vägverkets förslag om Trafikmedicinska centra och trafikmedicinska enheter kan inte läggas till grund för något ställningstagande.

Bestämmelsen i 10 kap. 2 § är i dag utformad så att körkortshavaren ska vara uppenbart olämplig att ha körkort för att en anmälningskyldighet för läkaren ska inträda. Om en körkortshavare är ”uppenbart olämplig” kan vara mycket svårt att bedöma och kan bidra till att läkare inte anmäler. Utredningen anser att rekvisitet ”uppenbart olämplig”, som i juridiska sammanhang är ett mycket starkt rekvisit, bör ändras till ”olämplig”. En körkortshavare som av medicinska skäl är olämplig att ha körkort ska således kunna anmälas till Transportstyrelsen.

När en läkare anser att en patient sannolikt är olämplig att ha körkortsbehörighet, men patienten vägrar att låta sig utredas ska läkaren också ha möjlighet att anmäla detta förhållande till Transportstyrelsen.

Möjligheten för läkaren att inte anmäla en patient om det finns anledning att anta att denne kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon bör finnas kvar och undantag från anmälningsplikten bör också uttryckligen gälla sådana situationer när det är uteslutet att en patient kommer att kunna föra körkortspliktigt fordon.

Med de justeringar av reglerna som utredningen föreslår finns det ingen anledning att även införa sanktionsmöjligheter mot läkare som försummar sin anmälningsplikt. Det torde vara tillräckligt om de trafikmedicinska aspekterna belystes vid grundutbildning och vidareutbildning av läkare. Det framstår dock som rimligt att såväl anmälningar som muntliga körförbud antecknas i journalen. Detta bör därför regleras. Utredningen avstår dock från att lämna något författningsförslag i denna del.

Det förslag som Vägverket lämnat om trafikmedicinska centra och trafikmedicinska enheter är i flera avseenden intressanta och framåtsyftande. En fördel med förslaget är att den behandlande läkaren inte behöver ta det fortsatta ansvaret i frågan om körkortet ska återkallas eller inte. Risken för att förtroendet mellan patienten och den behandlande läkaren äventyras minskar på detta sätt. Det synes också ändamålsenligt att samla kunskap om trafikmedicinska frågor på speciella enheter, såsom i dag på Karolinska institutet, Huddinge sjukhus.

De centrala frågorna om huvudmannaskap och finansiering är dock inte tillräckligt genomlysta i Vägverkets förslag. Att utreda dessa frågor ingår inte heller i denna utrednings uppdrag. Med hänsyn härtill finner vi att förslaget i dess nuvarande skick inte kan läggas till grund för något ställningstagande.

10.8 Periodiska läkarundersökningar av körkortshavare

Utredningens bedömning: Periodiska läkarundersökningar av körkortshavare med behörigheterna AM, A, A1, A2 eller B bör inte införas.

I dag gäller enligt 3 kap. 12 § KKL återkommande medicinska undersökningar från 45 år för alla högre behörigheter. Dessa krav skärps ytterligare genom det tredje körkortsdirektivet.

Vägverket har i sin tidigare nämnda rapport även behandlat frågan om återkommande medicinska undersökningar. Där framgår att periodiska läkarundersökningar av alla körkortshavare är mycket resurskrävande och kostsamt. Det måste dessutom finnas tillgång till läkare som prioriterar sådan verksamhet framför annan sjukvård. Utifrån en värdering av att en läkarundersökning i genomsnitt tar 20 minuter och att man skulle undersöka alla 3 300 000 körkortshavare som i december 2005 uppnått 45 års ålder skulle det enligt Vägverkets beräkning krävas 688 läkararbetsårskrafter. Detta skulle motsvara en kostnad av 610 156 000 kr. Enligt Vägverkets förslag skulle under åren 2006–2015 ytterligare ungefär 500 000 förare beröras. Sammanfattningsvis skulle periodiska medicinska kontroller av alla körkortshavare över 45 år under de närmaste tio åren betinga en kostnad för enbart läkarundersökningar på mer än 700 miljoner kr.

Av Vägverkets förslag framgår att det i många andra europeiska länder förekommer medicinska kontroller för kategorierna A1, A, B och BE (körkort grupp I). Periodiska undersökningar förekommer också i flera länder. Den vanligaste startåldern för sådan undersökning är 70 år. Periodiciteten varierar från vart tionde till varje år.

Erfarenheter från länder som har återkommande medicinska kontroller av alla äldre körkortshavare visar dock att ett sådant system inte har några effekter på trafiksäkerheten, eftersom det inte innebär att fler medicinskt olämpliga personer upptäcks.

Finland hade t.ex. under en period återkommande kontroller för äldre förare. Av Vägverkets rapport framgår att det finska systemet inte visat på några trafiksäkerhetsvinster utan, istället visar att krav på hälsokontroller kan verka avskräckande på äldre människor. Friska personer kan begränsa sin körning eller upphöra helt med

den. Finland har därför tagit bort dessa medicinska kontroller av äldre och i stället infört en skyldighet för läkare att anmäla olämpliga förare. Anmälningsskyldigheten i Finland gäller bara sådana tillstånd som kan beräknas bli varaktiga och där tillståndet bedöms ha nått en stationär fas. För mer akuta eller tillfälliga medicinska tillstånd som gör att en körkortshavare är olämplig att köra gäller en informationsplikt gentemot patienten. Anmälan ska ske direkt till polisen och inte till en administrativ myndighet som i Sverige.

Det finns i dag inga studier som visar att ökande ålder i sig innebär en ökad trafikolycksrisk. Flertalet äldre förare anpassar körningen till sin förmåga. Det finns dock en växande grupp äldre förare som på grund av synproblem eller trafikfarlig sjukdom inte bör köra alls. Några bärande trafiksäkerhetsmässiga skäl för att införa periodiska läkarundersökningar för äldre förare finns inte och de erfarenheter som andra länder har av sådana system visar inte heller på några effekter på trafiksäkerheten. Av Vägverkets rapport framgår dessutom att ett system med återkommande läkarkontroller av äldre körkortshavare skulle bli mycket resurskrävande och kostsamt.

Sammantaget anser utredningen att avsaknaden av behovet, bristen på visad effekt där det införts samt de mycket stora kostnader som ett system med periodiska läkarundersökningar skulle leda till utgör skäl att inte införa en sådan regel.

11 Alkolås

11.1 Utredningens uppdrag enligt tilläggsdirektiven

En särskild utredare fick i december 2007 i uppdrag att föreslå ett system där de som dömts för rattfylleri i princip bara kan ta nytt körkort eller få tillbaka sitt körkort på villkor att de enbart använder fordon med alkolås (dir. 2007:157). Utredningen, med namnet Alkolåsutredningen, har under oktober 2008 överlämnat sitt betänkande, Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84), som bl. a. innehåller ett förslag till lag om alkolås vilken föreslås träda i kraft den 1 januari 2010.

Enligt tilläggsdirektiv beslutade i juni 2008 (dir. 2008:76) har körkortsutredningens uppdrag utökats. Vi ska i vårt betänkande ta ställning till om personer med alkoholproblem ska kunna få alkolåsvillkor för körkort utan att de kört onyktra, i stället för att få sitt körkort återkallat. Denna fråga har inte ingått i alkolåsutredningens uppdrag. Vi ska även ta hänsyn till de förslag som lämnas av alkolåsutredningen och med beaktande av dessa lämna de förslag på författningsändringar som kan behövas.

Vägverket har i en promemoria, som överlämnats till utredningen, lämnat förslag till ökad trafiknykterhet.¹ Vägverkets förslag tar dels upp ett system för dömda rattfyllerister, dels hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkolåsvillkor för körkort utan att de kört onyktra, i stället för att få sitt körkort återkallat. Vägverket har i maj 2008 utarbetat en förtydligande promemoria om alkolås som villkor för körkortsinnehav, vilken körkortsutredningen tagit del av.²

¹ Vägverket, Vägverkets förslag för ökad trafiknykterhet, 2007, TR65A 2007:26002.

² Vägverket, *PM om möjlighet att besluta om alkolås som villkor för körkortsinnehav*, 2008-05-19.

11.2 Gällande rätt

Ett körkort ska enligt 5 kap. 3 § KKL återkallas om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort (punkt 5) samt om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom att han inte längre bör ha körkort (punkt 7). Alkoholberoende anses i detta sammanhang som sjukdom. Opålitlighet i nykterhetskänslighet aktualiseras främst när någon blir omhändertagen enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. Om någon vid flera tillfällen under loppet av ett par år blivit omhändertagen tyder det på olämplighet som fordonsförare och att fortsatt körkortsinnehav inte ska accepteras. Om någon antas vara olämplig i nykterhetskänslighet ska länsstyrelsen enligt 5 kap. 2 § KKF utreda lämpligheten. Socialnämnden kan i detta sammanhang höras. En läkare ska enligt 10 kap. 2 § KKL till länsstyrelsen anmäla att en patient är uppenbart olämplig som körkortshavare till följd av sjukdom. Som sjukdom räknas även alkoholberoende.

11.3 Alkolåsutredningens överväganden och förslag

Alkolåsutredningen har i sitt betänkande (SOU 2008:84) ansett att körkortsinnehav villkorat av alkolås, att gälla inom Sverige, ska kunna medges den som begått trafiknykterhetsbrott på grund av alkoholförtäring. Det nya systemet ska tillämpas för alla vilkas körkort ska återkallas på grund av rattfylleri till följd av alkoholpåverkan. Ansökan om körkort villkorat av alkolås ska kunna meddelas om sökanden inte bedöms som olämplig på grund av personliga eller medicinska förhållanden. Ansökan ska ges in inom viss tid – enligt Alkolåsutredningen bör det finnas möjlighet att ge in ansökan fram till dess ett slutligt beslut om återkallelse ska fattas. Ansökningstiden ska bestämmas till senast två veckor från det att sökanden givits tillfälle att yttra sig inför ett sådant beslut. Ett läkarintyg ska ges in tillsammans med ansökan. Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska inte beviljas om det kan visas att sökanden missbrukar andra droger än alkohol. Ett beslut om alkolås medför en hel del åtaganden för sökanden, bl.a. att köpa eller hyra ett alkolås, få det installerat och regelbundet kontrollerat.

Beslut om alkolås ska meddelas i stället för interimistisk eller slutlig återkallelse av körkort. Alkolåsutredningen anser att det nya regelsystemet bör kunna omfatta även de som begår rattfylleribrott under prøvotid, vilket inte varit möjligt enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Reglerna bör endast gälla de som redan har gällande körkort.

Krav på alkolås ska enligt Alkolåsutredningens förslag gälla under en tvåårig villkorstid för de som dömts för grovt rattfylleri, de som återfallit i rattfylleribrott och de som är beroende av eller missbrukar alkohol. En villkorstid om ett år ska bestämmas för de som dömts för rattfylleri av normalgraden och som inte omfattas av tidigare nämnda kategorier. Samtliga fordonstyper för vilka krävs körkort ska omfattas av regelsystemet. Ansökan om utfärdande av nytt körkort ska inte kunna prövas innan villkorstiden löpt ut. Nytt körkort får utfärdas endast om sökanden har körkortstillstånd. Något nytt förarprov ska inte krävas. Om en ansökan om körkortsinnehav villkorat av alkolås inte ges in eller avslås, ska körkortet återkallas och spärrtid bestämmas till lägst den villkorstid som skulle ha bestämts vid bifall till en ansökan.

När det gäller konsekvenser av misskötsamhet har Alkolåsutredningen föreslagit att om körkortshavaren bryter mot uppställda villkor ska beslutet om alkolås undanröjas och frågan om körkortsingripande tas upp till förnyad prövning. Spärrtiden vid återkallelse ska lägst bestämmas till vad som återstår av villkorstiden. Villkorstiden ska förlängas från ett till två år om körkortshavaren påvisas vara beroende av alkohol eller missbruka alkohol under villkorstiden. Beslut om villkorstidens längd ska kunna överklagas. Alkolåsutredningen anser att ett misslyckat startförsök inte bör leda till några rättsverkningar för den enskilde, om denne inte har försökt att starta fordonet med en straffbar mängd alkohol i utandningsluften.

De alkolås som används i alkolåssystemet ska vara godkända av ett ackrediterat organ för att användas i systemet. De verkstäder som ska utföra installation, kalibrering och kontroll ska vara ackrediterade.

Ett körkort med villkor alkolås ska inte vara giltigt när villkorstiden löpt ut. Ansökan om beslut om nytt körkort ska inte kunna prövas innan villkorstiden löpt ut. Krav på körkortstillstånd ska då gälla, men inte krav på förarprov. Även de som begått rattfylleri under prøvotiden ska slippa avlägga förarprov vid ansökan om beslut om nytt körkort.

Den enskilde ska enligt alkolåsutredningen själv stå för de kostnader som uppkommer i alkolåssystemet.

Bestämmelserna om alkolås ska införas i en egen lag med tillhörande förordning vilka ska benämnas lagen respektive förordningen om alkolås. Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010. Alkolåsutredningens överväganden och förslag till lagtext framgår av SOU 2008:84.

11.4 Vägverkets förslag

Vägverket konstaterar i sin promemoria att med dagens körkortslagstiftning finns det endast en möjlighet att besluta om alkolåsvillkor för innehav av körkort, nämligen med stöd av lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse i samband med begånget rattfylleribrott. Vägverket anser att alkolåsprogrammets rehabiliterande effekt också bör tas tillvara för den som har diagnosen missbruk eller beroende och den som bedöms vara opålitlig i nykterhetshänseende men inte gjort sig skyldig till något trafiknykterhetsbrott. Enligt 10 kap. 2 § KKL har läkare skyldighet att till länsstyrelsen anmäla den patient som av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort (se vidare om läkares anmälningsplikt, kapitel 10). Ett diagnostiserat alkoholberoende eller missbruk utgör ett sådant medicinskt skäl. Med stöd av 5 kap. 3 § punkt 5 KKL kan ett körkort återkallas på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende. Vägverket hänvisar till rapporten *Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse* från 2004 där en enkätstudie som riktar sig till läkare redovisas.³ Av studien framgår att endast en av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende anmäls enligt 10 kap. 2 § KKL. Mot bakgrund av vad som framkommit om det låga antalet anmälda patienter menar Vägverket att antalet anmälningar troligen kommer att öka om det finns ett alternativ till körkortsåterkallelse i form av deltagande i ett alkolåsprogram. Vägverket menar att det är orimligt att personer som har begått ett trafiknykterhetsbrott ska hamna i ett bättre läge än den som inte begått ett sådant brott. Om risken för bruk av annat medel än alkohol kan kontrolleras innan alkolås medges ska det vara möjligt att ha körkort även i dessa fall.

³ Vägverket, *Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse – En attitydundersökning bland läkare*, Bo Bjerre, Birgitta Heed, Sarah Kers, publikation 2004:31.

Körkort med villkor om alkolås ska enligt Vägverket kunna medges efter ansökan av den enskilde och efter en inledande prövning i form av läkarundersökning och provtagning avseende droger. Vägverket anser att ansökan ska kunna ske efter återkallelse tills vidare eller efter slutlig återkallelse av körkort eller av den som inte haft körkort tidigare. Den vars körkort återkallats på grund av diagnosen missbruk eller beroende eller opålitlighet i nykterhets-hänseende ska i stället kunna medges körkort med villkor om alkolås under samma förutsättningar som efter ett trafiknykterhetsbrott. Det alkolåsprogram som ska genomgå ska vara detsamma som efter ett trafiknykterhetsbrott. Det föreslagna alkolåsprogrammet ska ersätta den verifiering av nykterhet avseende alkohol som i dag sker vid diagnosen missbruk eller beroende då något trafiknykterhetsbrott inte har begåtts.

Enligt verkets mening måste bruk av droger kontrolleras både före och under alkolåsprogrammet. Provtagning avseende droger ska i första hand ske genom analys av hårprov vid ett tillfälle. Om sådan provtagning inte är möjlig kan provtagning ske genom två oannonserade urinprov med minst två veckors mellanrum. Om det genom läkarintyg styrks att de medicinska kraven är uppfyllda och om redovisade drogprov är invändningsfria medges körkort med villkor alkolås. Alkolåset ska kontrolleras var tredje månad.

Om grund för återkallelse av körkortet uppstår på grund av rattfylleri ska, enligt Vägverket, körkortet återkallas. Om lämplighetsprövningen påbörjats kan denna tid inte tillgodoräknas. Om grund för återkallelse uppstår av annan anledning än trafiknykterhetsbrott ska körkortet återkallas. Efter spärrtidens slut ska körkort med villkor alkolås återfås.

År 2006 återkallades cirka 14 000 körkort till följd av rattfylleri på grund av alkoholpåverkan. Endast 11 procent av dem som dömdes för trafiknykterhetsbrott på grund av alkoholpåverkan har deltagit i försöksverksamheten med alkolås. Vägverkets förslag innebär enligt verket att ytterligare cirka 9 000 personer kommer att omfattas av förslaget om alkolåsprogram. Kostnaden för deltagande i dagens alkolåsprogram uppgår till ca 60 000 kr.

11.5 Utredningens förslag

Utredningens förslag: Det ska vara möjligt för personer med alkoholproblem att få körkortsinnehavet villkorat av alkolås utan att de gjort sig skyldiga till rattfylleri.

Utredningen som ansluter sig till de skäl som Vägverket anfört anser att det ska vara möjligt att besluta om alkolåsvillkor för innehav av körkort även för den som missbrukar eller är beroende av alkohol eller är opålitlig i nykterhetskänslighet men som inte har begått något rattfylleribrott. Denna möjlighet bör dock begränsas till personer som redan har körkortsbehörighet. För den som inte fått körkortsbehörighet bör nuvarande regler gälla även i fortsättningen.

Möjligheten att besluta om alkolåsvillkor för innehav av körkort kan också komma att ge positiva effekter såvitt avser läkares benägenhet att anmäla patienter enligt 10 kap. 2 § KKL. Sannolikt kommer antalet anmälningar att öka om det finns ett alternativ till återkallelse av körkortet.

11.5.1 Förfarandet

Utredningens förslag: Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska medges den som annars skulle fått sitt körkort återkallat på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet eller på grund av sjukdom i form av alkoholberoende. Ett sådant beslut ska meddelas efter ansökan som ska ges in inom viss tid. Ansökan ska bifallas om sökanden inte anses olämplig för sådant körkortsinnehav på grund av personliga eller medicinska förhållanden. Beslutet ska meddelas i stället för återkallelse. Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska gälla inom Sverige.

Det är i dag länsstyrelsen som ska besluta om ett körkortsingripande i nämnda fall. I stället för att besluta om återkallelse bör länsstyrelsen (efter den 1 januari 2010 Transportstyrelsen) efter ansökan av körkortshavaren kunna besluta om körkortsinnehav villkorat av alkolås om även övriga förutsättningar är uppfyllda.

Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska gälla istället för återkallelse på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet eller

sjukdom i form av missbruk eller beroende av alkohol. För att få körkort villkorat av alkolås ska krävas att körkortsinnehavaren ger in en ansökan till Transportstyrelsen. Alkolåsutredningen har föreslagit att ansökan ska ges in senast inom två veckor från det att sökanden getts tillfälle att yttra sig inför ett slutligt beslut om återkallelse. Samma regel bör kunna användas för sökande vars körkort kan komma att återkallas på grund av opålitlighet i nykterhethänseende eller på grund av sjukdom. Liksom då det gäller personer som gjort sig skyldiga till rattfylleri bör en lämplighetsprövning ske innan körkort villkorat av alkolås kan beviljas. Det ska då kunna konstateras att sökanden inte har något annat drogmissbruk än alkohol och i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten samt att han eller hon kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Om ansökan inte beviljas ska återkallelse av körkortsbehörigheten ske.

11.5.2 Villkorstidens längd

Utredningens förslag: Vid beslut om körkort villkorat av alkolås på grund av alkoholberoende ska villkorstidens längd bestämmas till två år.

En villkorstid med alkolås är en form av lämplighetsprövning för ett kommande körkortsinnehav utan villkor om alkolås. Enligt Alkolåsutredningen kan de som begått grovt rattfylleri, de som återfaller i rattfylleribrott och de som har alkoholproblem i form av ett missbruk eller ett beroende anses tillhöra en högriskgrupp. När det gäller denna grupp bör villkorstiden bestämmas till två år. När det gäller rattfylleri av normalgraden bör villkorstiden bestämmas till ett år. Alkolåsutredningen anser i sitt betänkande, SOU 2008:84 s. 91–93, att villkorstiden för de personer som har begått rattfylleribrott och har diagnosen alkoholberoende eller alkoholmissbruk bör bestämmas till två år. En tvåårig villkorstid överensstämmer med villkorstiden i nuvarande försöksverksamhet med alkolås. Den prövning som sker av personer som har diagnosen alkoholberoende eller alkoholmissbruk uppgår till cirka två år. Vi anser, i likhet med alkolåsutredningen att villkorstidens längd ska bestämmas till två år

för någon som missbrukar eller är beroende av alkohol eller är opålitlig i nykterhetskänslighet.

11.5.3 Övriga frågor

Som framgår av avsnitt 11.3 har Alkolåsutredningen föreslagit

- att körkortshavaren under villkorstiden endast ska få köra det fordon som är utrustat med alkolås och att han eller hon måste följa föreskrifterna om installation, användning och kontroller av alkolås. Gör körkortshavaren inte det ska beslutet om körkort villkorat av alkolås undanröjas, om körkortshavaren bedöms som olämplig för fortsatt innehav av körkort villkorat av alkolås. Följden blir då att körkortsbehörigheten i stället återkallas. Spärrtiden får i dessa fall inte understiga vad som återstår av villkorstiden, SOU 2008:84 s. 96.
- att ansökan om beslut utan villkor om alkolås inte prövas innan villkorstiden har löpt ut. För att därefter få körkort utan villkor om alkolås ska krävas att sökanden har körkortstillstånd, SOU 2008:84 s. 91.
- att uppsikt under övningskörning inte ska få utövas av den som har ett körkort villkorat av alkolås. Förarprov eller kunskapsprov ska inte heller kunna avläggas under tid då villkorstid löper, SOU 2008:84 s. 103.
- att den enskilde själv får svara för kostnader som uppkommer för läkarkontroll och alkolås, SOU 2008:84 s. 106.

Utredningen instämmer i nu nämnda frågor i Alkolåsutredningens förslag. Körkortsbehörighet villkorad av alkolås på grund av alkoholproblem bör enligt utredningen regleras i lagen (0000:00) om alkolås och förordningen om alkolås.

12 Körkortsbehörighet och yrkeskompetens vid gods- och persontransporter

12.1 Förvärvsmässiga gods- och persontransporter

Som tidigare framgått kommer ålderskravet för att få körkortsbehörighet kategori C, lastbil, och D, buss, att vara högre jämfört med dagens krav när det tredje körkortsdirektivet genomförs. Vidare måste Sverige göra det möjligt att kunna förvärva körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, D1 och D1E. Dessa frågor har särskild betydelse för vad som ska gälla när det är frågan om transporter som utförs förvärvsmässigt.

I yrkesförardirektivet behandlas kraven på den kompetens som ska gälla för att förare förvärvsmässigt ska få framföra persontransporter med buss (körkortsbehörighet kategorierna D1, D1E, D, DE) och godstransporter med lastbil (körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, C, CE). Det är här frågan om transporter som inte utförs i privat regi utan på kommersiell basis. Direktivet har i huvudsak genomförts i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens när det gäller körkortsbehörighet kategorierna C, CE, D och DE.¹

Vårt uppdrag har kompletterats med att också omfatta vissa frågor om ålderskrav för att få utföra persontransporter med buss och taxi, tilläggsdirektiv (dir. 2007:128). I följande avsnitt kommer frågor om körkortsbehörighet som berör yrkesförare att behandlas närmare med anledning av att tredje körkortsdirektivet ska genomföras.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG.

Lagen om yrkesförarkompetens

I lagen om yrkesförarkompetens regleras förutsättningarna för att en yrkesförare ska kunna skaffa sig den kompetens som krävs för att han eller hon ska få utföra godstransporter med lastbil och persontransporter med buss.

Av 3 kap. 1 § framgår att yrkesförare av gods- eller persontransporter måste ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Vidare följer att viss ålder krävs för att föraren ska få utföra förvärvsmässiga transporter. Ålderskravet är beroende av dels vilken typ av transport det är frågan om dels utbildningens längd. Enligt 4 kap. 1 och 2 §§ framgår att en förare förvärvar sin grundläggande kompetens genom att delta i en grundutbildning som avslutas med prov. Grundutbildning ska uppgå till 280 timmar eller om det är en förkortad grundutbildning till 140 timmar. Obligatorisk körträning ingår grundutbildningen. Yrkesföraren måste med jämna mellanrum fortbilda sig för att ha rätt att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter. Av 5 kap. 2 § framgår att förare måste genomgå fortbildningen inom fem år från den dag yrkeskompetensbeviset om grundläggande kompetens utfärdades för att bibehålla sin kompetens som yrkesförare. Därefter måste yrkesföraren genomgå en ny fortbildning inom vart femte år, 5 kap. 4 §.

De nya reglerna som innehåller ett krav på genomförd grundutbildning för att få ett yrkeskompetensbevis gäller inte de förare som redan har rätt att utföra förvärvsmässiga transport när de nya regler införs, de har s.k. hävdvunna rättigheter, jfr. 3 kap. 2 §. Sådana förare måste dock genomgå fortbildningskurser regelbundet för att bibehålla sin rätt att få utföra förvärvsmässiga transporter.

12.1.1 Yrkeskompetens för yrkesförare med körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, D1 och D1E m.m.

Utredningens förslag: Yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning ska vara möjligt att förvärva i Sverige för körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, D1 och D1E.

Körkortsbehörighet kategori C1, C1E, D1 eller D1E ska inte längre jämföras med C, CE, D eller DE.

EES körkort med körkortsbehörighet kategori C1, C1E, D1 eller D1E ska uttryckligen omfattas av principen om hävdvunna rättigheter.

I dag saknas möjligt att förvärva ett svenskt körkort med behörighet att framföra fordon i någon av kategorierna C1, C1E, D1 eller D1E. Körkortsbehörighet med dessa kategorier är dock möjliga att förvärva hos flera andra EES-stater. Enligt tredje körkortsdirektivet ska en körkortsbehörighet med någon av dessa kategorier vara möjlig att förvärva hos samtliga medlemsstater. Det innebär att det även ska vara möjligt att skaffa sig en körkortsbehörighet med dessa kategorier i Sverige. Av artikel 4.4 d) och e) i tredje körkortsdirektivet framgår att åldersgränsen för körkortsbehörigheterna C1 eller C1E är 18 år. Vidare framgår av artikel 4.4 h) och i) att åldersgränsen för körkortsbehörigheterna D1 eller D1E är 21 år. I avsnitten 4.8.2 och 4.8.4 framgår att det från och med år 2013 även kommer att vara möjligt att förvärva körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, D1 och D1E.

I yrkesförorddirektivet finns särskilda bestämmelser som behandlar krav på ålder och kompetens för förare som vill utföra förvärvsmässiga godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1 eller C1E och förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver D1 eller D1E. Enligt yrkesförorddirektivet måste sådana yrkesförare skaffa sig en grundläggande kompetens och därefter bibehålla sin kompetens genom återkommande fortbildningar. Mot bakgrund av att det kommer att bli möjligt att förvärva körkortsbehörighet C1, C1E, D1 och D1E i Sverige ska det även vara möjligt för en blivande yrkesförare att kunna förvärva ett yrkeskompetensbevis för fordon som kräver körkortsbehörighet med dessa kategorier.

12.2 Förvärvsmässiga godstransporter

12.2.1 Kraven vid förvärvsmässiga godstransporter

I Sverige finns för närvarande endast körkortsbehörighet kategori C, dvs. tung lastbil med endast ett lätt släp tillkopplat och kategori CE, dvs. tung lastbil med släpfordon oavsett vikt och antal. Åldersgränsen för att få köra tung lastbil, såväl förvärvsmässigt som privat är i dag 18 år. Som framgått tidigare är det i dag inte

möjligt att i Sverige förvärva körkortsbehörighet kategori C1 eller C1E. Genom det tredje körkortsdirektivet måste Sverige dock införa underkategorierna C1 och C1E och dessutom justera åldersgränserna.

För den förvärvsmässiga godstransporten gäller med stöd av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 att lägsta åldern för förare är 18 år för fordon som har en högsta tillåten vikt av högst 7,5 ton. För övriga fordon gäller en lägsta ålder om 21 år, men om föraren har ett bevis på yrkeskompetens är ålderskravet lägst 18 år.

Yrkesförardirektivet genomförs i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Lagen har trätt i kraft den 1 januari 2008 men de nya reglerna ska börja att tillämpas på förare som utför förvärvsmässiga godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna C och CE från och med den 10 september 2009.

För att en yrkesförare ska ha rätt att utföra förvärvsmässiga godstransporter kommer att krävas följande. Från och med 18 års ålder får en förare utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C eller CE under förutsättning att han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning som motsvara 280 timmar. Från och med 21 års ålder räcker det med att en förare genomgår en förkortad grundutbildning för att han eller hon ska få ett sådant yrkeskompetensbevis, jfr 3 kap. 2 och 3 §§ lagen om yrkesförarkompetens. Körträning ingår i utbildningarna. De förändrade reglerna inom godstransportområdet gäller inte de som redan har rätt att köra godstransport när nya regler införs, de har s.k. hävdvunna rättigheter. För att bibehålla sin rätt att utföra förvärvsmässiga godstransporter måste föraren regelbundet genomgå fortbildningskurser. Genomförandet av yrkesförardirektivet kommer alltså inte innebära att *dagens ålderskrav* för att få framföra förvärvsmässiga godstransporter med ett fordon som kräver körkortsbehörighet C eller CE sänks. Däremot kommer det, med hänsyn till blivande yrkesförares ålder, att krävas olika längd på den grundutbildning han eller hon måste genomgå för att få rätt att framföra förvärvsmässiga godstransporter.

Skillnaden mellan tidigare krav och de som kommer att börja tillämpas hösten 2009 är framför allt att utbildningens innehåll ändras och att alla kommer att behöva ha ett yrkeskompetensbevis. Det blir inte tillåtet att utföra godstransporter för nytillkomna förare enbart i kraft av viss högre ålder.

I gymnasieskolan finns i dag utbildning på fordonsprogrammet med inriktning transport. Utbildningen är tre år och innehåller 15 veckors arbetsplatsförlagd utbildning. Utbildningen syftar till att lära sig arbeta med godshantering och köra olika slags fordon. Möjlighet finns att erhålla körkortsbehörighet kategorierna BE och CE. De yngsta yrkesförarna som utför förvärvsmässiga gods-transporter kan alltså vara 18 år både enligt nuvarande regler och kommande reglering med anledning av att yrkesförardirektivet genomförs i svensk rätt.

12.2.2 Kompetens- och ålderskrav vid förvärvsmässiga godstransporter

Utredningens förslag: En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten C1 eller C1E får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon. Grundutbildningen ska motsvara 280 timmar med prov.

Från och med 21 års ålder får grundutbildningen motsvara 140 timmar med prov.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och som får utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av kategorierna C1, C1E, C eller CE behöver inte på nytt förvärva ett sådant yrkeskompetensbevis för att få utföra gods-transporter med ett fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av den andra kategorin.

Körkortsbehörighet vid förvärvsmässiga godstransporter

Den som är 18 år får i dag köra fordon som kräver innehav av körkortsbehörighet kategori C eller CE. När tredje körkortsdirektivet genomförs i svensk rätt kommer ålderskravet att skärpas. Det framgår av artikel 4.4 f) och g) tredje körkortsdirektivet att åldersgränsen ska vara 21 år i stället för 18 år. Vidare framgår att den nya åldersgränsen inte ska påverka tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon som följer av

yrkesförardirektivet. Det innebär att ålderskravet kan sättas lägre för en yrkesförare om det är möjligt enligt yrkesförardirektivet.

Enligt 3 kap. 3 § lagen om yrkesförarkompetens får en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna C och CE från och med 18 års ålder. Utredningen anser att det även fortsättningsvis ska vara möjligt för den som är under 21 år att utföra förvärvsmässiga godstransporter. För att möjliggöra detta har föreslagits att körkortslagen medger lägre ålderskrav för vissa körkortsbehörigheter om den blivande föraren har ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens eller en hävdvunnen rättighet enligt lagen om yrkesförarkompetens, jfr. avsnitt 4.10.3.

Av artikel 5.2 a) yrkesförardirektivet framgår att lägsta ålder för att utföra förvärvsmässiga godstransporter med körkortsbehörighet kategori C1 och C1E är 18 år. När det gäller fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna C1 och C1E så framgår av artikel 4.4 d) och e) tredje körkortsdirektivet att föraren måste vara 18 år för att få framföra ett fordon som kräver sådan körkortsbehörighet. Som tidigare redovisats i avsnitt 4.2.2 och 4.10.2 föreslås att bestämmelser med ett sådant innehåll införs i körkortslagen.

Kompetens- och ålderskrav

Det ska även fortsättningsvis vara möjligt för den som är 18 år att förvärva en körkortsbehörighet kategorierna C och CE under förutsättning att det är fråga om att utföra förvärvsmässiga godstransporter. Av 3 kap. 3 § lagen om yrkesförarkompetens framgår att en förare som är 18 år får utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C eller CE under förutsättning att han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Kompetensen förvärvas genom en grundutbildning som motsvara 280 timmar och att föraren avlagt godkänt prov, jfr 4 kap. 1 §. Från och med 21 års ålder räcker det med att föraren har genomgått en förkortad grundutbildning som motsvarar 140 timmar och avlagt godkänt prov för att han eller hon ska kunna förvärva ett yrkesförarkompetensbevis om grundläggande kompetens, jfr. 3 kap. 4 § och 4 kap. 2 §.

När det gäller körkortsbehörighet kategori C1 och C1E så behöver regleringen i lagen om yrkesförarkompetens ses över. För att få utföra förvärvsmässiga godstransporter med fordon som kräver sådan körkortsbehörighet krävs att föraren är minst 18 år och har förvärvat ett yrkeskompetensbevis. Av artikel 5.2 yrkesförardirektivet a) ii) framgår att det är möjligt för föraren att förvärva yrkeskompetensbeviset genom en förkortad grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar. Utredningen anser inte att detta är en tillräcklig längd för så unga blivande yrkesförare. I stället ska samma krav ställas på denna unga grupp yrkesförare som i dag gäller för 18 åringar vilka förvärvar yrkeskompetensbevis för att utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C eller CE, dvs. en grundutbildning som motsvarar 280 timmar. Utredningen anser dock att det från och med 21 års ålder ska räcka med en förkortad grundutbildning för att förvärva ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1 eller C1E.

Undantag

Utan att det påverkar tillämpningen av de åldersgränser som anges i yrkesförardirektivet följer av artikel 5.4 yrkesförardirektivet att förare av fordon som utför godstransporter och som innehar ett yrkeskompetensbevis för någon av kategorierna C1, C1E, C eller CE inte på nytt behöver förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för de övriga kategorierna. En bestämmelse med motsvarande innehåll ska införas i lagen om yrkesförarkompetens.

12.3 Förvärvsmässiga persontransporter

12.3.1 Kraven vid förvärvsmässiga persontransporter

För att erhålla körkortsbehörighet för kategori D, vilket är en grundförutsättning för att köra buss, krävs det för närvarande att föraren har fyllt 21 år. Detta ålderskrav infördes i Sverige den 1 juli 1996 när vi anpassade den gamla körkortslagen (1977:477) till det andra körkortsdirektivet. Det framgår av förarbetena, prop. 1995/96:118 s. 18, att 21 års kravet var en ren anpassning till det då gällande andra körkortsdirektivet. Tidigare hade vi ett krav på 20 år för denna körkortsbehörighet under den gamla körkortslagens

tillämpning. Även under tid då Körkortskungörelsen (1972:592) reglerade ålderskrav för olika behörigheter gällde kravet på 20 år.

Yrkesförardirektivet genomförs i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. De nya reglerna har börjat att tillämpas från och med den 10 september 2008 på yrkesförare som utför förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna D och DE.

I dag gäller att en förare från och med 21 års ålder får utföra förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE under förutsättning att han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Kompetensen förvärvas genom en grundutbildning som motsvara 280 timmar och att den blivande föraren avlägger godkänt prov, jfr. 3 kap. 5 § och 4 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens. Vidare gäller att en förare från och med 21 års ålder får utföra persontransporter i linjetrafik vars längd inte överstiger 50 kilometer om han eller hon har genomgått en förkortad grundutbildning, som motsvarar minst 140 timmar, för att få ett yrkeskompetensbevis, jfr. 3 kap. 6 § och 4 kap. 2 §. Från och med 23 års ålder räcker det med att föraren har genomgått en förkortad grundutbildning när han eller hon skaffar sig sitt yrkeskompetensbevis för att få utföra persontransporter oavsett längd jfr. 3 kap. 7 §. Körträning ingår i utbildningarna.

För att bibehålla sin rätt att utföra förvärvsmässiga persontransporter måste föraren genomgå fortbildningskurser regelbundet. Genomförandet av yrkesförardirektivet kommer alltså inte innebära att *dagens ålderskrav* för att få framföra förvärvsmässiga persontransporter med ett fordon som kräver körkortsbehörighet D eller DE sänks. Däremot kommer det, med hänsyn till blivande yrkesförares ålder, att krävas olika längd på den grundutbildning han eller hon måste genomgå för att få rätt att framföra transporten.

Skillnaden mellan tidigare krav och de som nu krävs genom de bestämmelser som har börjat att tillämpas hösten 2008 är framför allt att utbildningens innehåll ändrats och att föraren kommer att behöva ha ett yrkeskompetensbevis. Någon utbildning till bussförare inom gymnasieskolan finns inte i dag. Ålderskravet är 21 år och en gymnasieutbildning skulle inte med dagens regler kunna resultera i direkt anställning. Det finns däremot påbyggnadsutbildningar inom kommunala vuxenutbildningen för bussförare på ett flertal orter i landet. För att bli antagen till en sådan utbildning

krävs det att man har fyllt 21 år, att man har fullföljt en gymnasieutbildning på ett nationellt eller specialutformat program och att man har svenskt körkort för personbil (B-körkort). Dessutom måste man ha ett körkortstillstånd för körkortsbehörighet kategori D som visar att man uppfyller de personliga och medicinska lämplighetskraven för behörigheten. I dessa fall ingår själva körkortsutbildningen för D i utbildningen. Den som redan har körkortsbehörighet kategori D när lagen om yrkesförarkompetens började att tillämpas får utföra förvärvsmässiga persontransporter utan att inneha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens, de har en s.k. hävdvunnen rättighet, jfr 3 kap. 2 §. Vissa bussbolag anordnar internutbildning i samband med en anställning.

12.3.2 Kan ålderskraven vid förvärvsmässiga persontransporter sänkas?

Tredje körkortsdirektivet

Av artikel 4.4 h) och i) tredje körkortsdirektivet framgår att en förare som vill framföra en mindre buss eller en mindre buss med släp som kräver en körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E normalt ska ha fyllt 21 år. Kategori D1 avser buss som är högst 8 meter lång med mer än 8 men högst 16 sittplatser utöver förarplatsen. Vidare framgår av samma artikel j) och k) att för den som vill framföra en större buss eller en större buss med släp som kräver en körkortsbehörighet kategori D eller DE normalt gäller att föraren har fyllt 24 år. Av samma artikel framgår också att ålderskraven får vara lägre för yrkesförare i enlighet med vad som följer av regleringen i yrkesförardirektivet. För körkortsbehörighet kategorierna D1 och D1E kan ålderskravet sänkas till 18 år. För körkortsbehörighet kategorierna D och DE kan ålderskravet sänkas till 18 år.

Tillåter yrkesförardirektivet sänkt ålder?

Enligt artikel 5.3 a i) yrkesförardirektivet får förare av fordon som är avsett för persontransporter från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategori D och DE när dessa används i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1E under förutsättning att föraren

förvärvat yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Det räcker med att föraren förvärvat den grundläggande kompetensen genom en förkortad grundutbildning dvs. 140 timmar.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon avsedda för sådana persontransporter som nu omnämns att från och med 18 års ålder på deras territorium framföra nämnda fordon om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1. Det innebär att unga blivande yrkesförare ska förvärva den grundläggande kompetensen genom en grundutbildning som är längre dvs. 280 timmar.

Enligt artikel 5.3. a ii) är det vidare möjligt för förare som genomgått grundutbildning som motsvarar 280 timmar att från och med 20 års ålder förvärvsmässigt framföra en buss som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE inom landet. Dessutom får medlemsstaten sätta ned ålderskravet till 18 år om bussen är tom på passagerare.

I motsats till yrkesförardirektivet följer av det tredje körkortsdirektivet en höjning av ålderskravet för att köra buss från dagens krav på 21 år till 24 år

Yrkesförardirektivet öppnar således upp för medlemsstaterna att tillåta 18-åringar som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens att förvärvsmässigt framföra bussar i Sverige på sträckor som inte överstiger 50 km. 18-åringar får även tillåtas att förvärvsmässigt utföra persontransporter med buss som kräver behörighet kategori D1 inom landet.

Gymnasieutredningens förslag

Gymnasieutredningen som tillsattes den 1 februari 2007 (dir. 2007:08) med tilläggsdirektiv (2007:143) har i mars 2008 lämnat betänkandet *Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola*, SOU 2008:27, vari ges förslag till bl.a. nya yrkesprogram för gymnasieskolan, dvs. program som ska leda till en yrkesexamen och direkt anställbarhet efter genomgången program för eleven. Programmet för Fordon och Transporter föreslås ersätta dagens Fordonsprogram.² Exempel på yrkesutgångar som detta program ska kunna leda till är lastbils- och personbilmekaniker, bilskadetekniker, lackeringstekniker, lastbilsförare och terminal- och lagerarbetare. Fler utbildningar som leder till yrkesutgångar kommer att tydliggöras i och med att olika programfördjupningspaket tas fram.

² Se SOU 2008:27 s. 416 ff.

I betänkandet anges vidare att det nya programmet är tänkt att leda längre mot yrket än dagens utbildning inom Fordonsprogrammet. De fyra inriktningarna föreslås vara Fordonsteknik, Karosseriteknik, Godstransporter och Godshantering. I utredningen sägs att det inom fordons- och transportbranscherna sker en snabb utveckling av bl.a. digital teknik och att det förutspås att transporterens roll kommer att öka i samhället samt att hänsynen till miljökrav blir allt större. Skolverket föreslås tillsammans med branscherna ta fram vad som ska ingå i de olika programinriktningarna. Utredningen föreslår att bestämmelserna om de nya gymnasieprogrammen ska tillämpas för utbildning som påbörjas efter den 1 juli 2010.

Denna utredning har haft samråd med Gymnasieutredningen, enligt våra direktiv. Vi har även såsom remissinstans yttrat oss över Gymnasieutredningens betänkande. Sammanfattningsvis har vi funnit att det föreslagna programmet för Fordon och Transporter skulle kunna anpassas till att även innehålla en utbildningsgren omfattande persontransporter med buss.

Arbetsmarknaden

Av Arbetsmarknadsstyrelsen beskrivs bussföraryrket på följande sätt. En bussförare kan arbeta inom lokal eller regional linjetrafik eller köra flygbuss eller färdtjänst. Även turist- och beställningstrafik sysselsätter bussförare. Bussföraryrket är ett ansvarsfullt serviceyrke. En förare i lokal eller regional trafik kör bestämda linjer efter tidtabell. I arbetet ingår att sälja och kontrollera biljetter och färdbevis och att ropa ut hållplatserna. Efter avslutat pass redovisas kassan. En bussförare kan också hantera paket och annat gods som skickas med bussen. En bussförare är anställd vid ett kommunalt- eller privatägt busstrafikföretag eller arbetar som egen företagare. Att vara bussförare är ett serviceyrke. Som chaufför möter man dagligen många passagerare och det är viktigt att kunna bemöta dem på ett trevligt sätt. Serviceinriktad, flexibel och stresstålig är bra egenskaper för bussförare. Eftersom bussföraren har ansvar för bussen och framför allt passagerarnas säkerhet under körningen, är det viktigt att också vara noggrann och ansvarsfull. Oregelbunden arbetstid förekommer ofta. Att köra beställningstrafik i utlandet, t.ex. förare av turistbuss, kräver språkkunskaper på färjor etc. samt att man under perioder kan vara borta från

hemmet. Att vara förare av färdtjänst innebär att man kör specialbyggda fordon för funktionshindrade passagerare. Då kör man turer på fasta tider eller på beställning. Den framtida arbetsmarknaden för bussförare beskrivs som god, framför allt i storstäderna där det kommer att vara en viss brist, bland annat genom hög personalomsättning. Under de närmaste tio åren kommer behovet av nyrekrytering av bussförare öka. Det beror dels på en fortsatt satsning på kollektivtrafiken, främst i storstäderna och att pensionsavgångarna blir mycket stora. Allt för få utbildar sig till bussförare för närvarande.

Svenska Bussbranschens Riksförbund och Bussarbetsgivarnas inställning

Utredningen har haft kontakt med Svenska Bussbranschens Riksförbund, (BR) och Bussarbetsgivarna varvid följande framkommit från organisationerna. Organisationerna önskar att det i Sverige med stöd av yrkesförardirektivet införs en lägsta åldersgräns om 18 år för bussförare. Detta bör ske i kombination med att ett program införs inom gymnasieskolan som ger en utvecklad yrkesutbildning till bussföraryrket. De skäl som anförs av organisationerna för att möjligheterna till sänkt åldersgräns ska utnyttjas är följande.

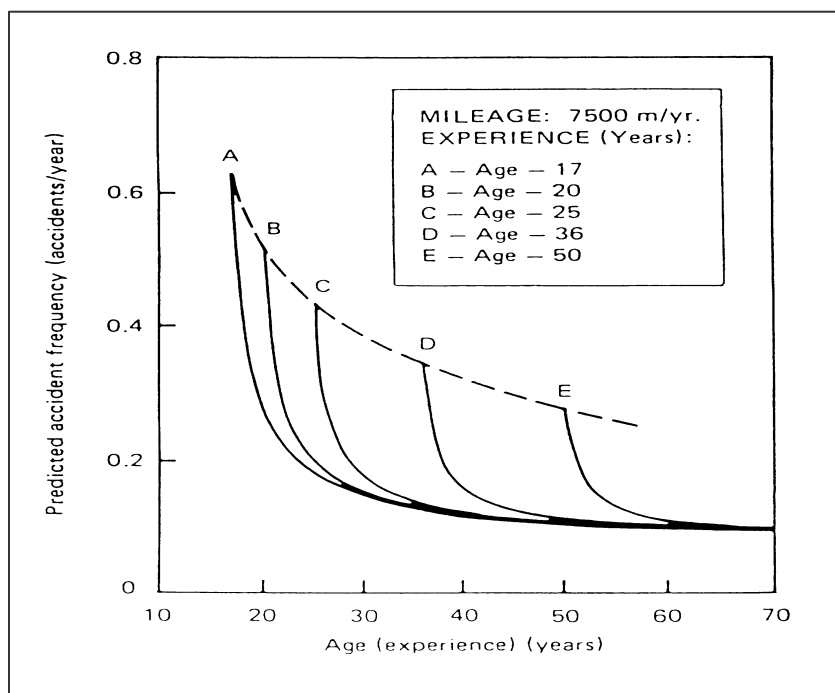
- Bussbranschen måste bredda sin rekryteringsbas och locka till sig fler ungdomar. Den nuvarande basen är inte tillräcklig för att klara av framtidens rekryteringsbehov.
- Möjligheterna att locka ungdomar till bussföraryrket ökar väsentligt om det införs en gymnasieutbildning som leder till yrkesbehörighet för bussförare.
- En utbyggd gymnasieutbildning ska ge en gedigen yrkesutbildning, vilket medför goda förutsättningar för en förbättrad trafiksäkerhet och en större trygghet för föraren i arbetet.

Trafiksäkerhetsfrågor

Är en ung förare farligare i trafiken?

Den statistik för bussförare som finns tillgänglig i Sverige visar att det finns mycket få innehavare av D-behörighet och därmed bussförare som är 21 år, dvs. den lägsta möjliga åldern. Det beror av förklarliga skäl på dagens regler och utbildningssystem. Det går inte att dra några statistiska slutsatser om unga bussförares trafiksäkerhet utifrån dagens förhållanden. Det finns däremot internationell statistik som tar sikte på personbilsförares ålder och risken att råka ut för olyckor.

Figur 12.1. Beräknad effekt av ålder och körefarenhet på olycksrisk



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

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

I studien beräknades erfarenheten svara för 59 procent och åldersfaktorn för 31 procent av de första åtta årens olycksminskning.

Det är enligt utredningens bedömning svårt att utifrån denna studie och annan tillgänglig statistik som rör personbilsförare dra slutsatser som är applicerbara på ett system som skulle innebära att 18-åringar fick rätt att efter en adekvat utbildning köra buss med vissa begränsningar (stadstrafik och begränsad rutt om 50 kilometer eller D1-buss). En av svårigheterna med att jämföra med personbilsförare är att det i många länder inte krävs någon viss utbildning för att kunna ta körkort utan det är prov som kvalificerar till körkort.

Eftersom ålderskravet är 21 år i dag går det inte att utröna om en ännu yngre förare skulle vara mindre säker i trafiken. Av de två större bussolyckor som inträffade under år 2007 var förarnas ålder 21 år vid den ena och 42 år vid den andra olyckan.

Kollektivtrafik och trafiksäkerhet

Vägverket redovisar i rapporten *Kollektivtrafik och trafiksäkerhet* 2003:119 bl.a. vissa trafiksäkerhetsproblem relaterade till buss, se s. 2 ff. I rapporten sägs följande. Buss är det dominerande färd sättet i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Att färdas med buss är i förhållande till övriga vägtransportmedel ett säkert sätt att färdas. Bussens tyngd och storlek skyddar i de flesta fall passagerarna vid en eventuell kollision. Med tanke på antalet passagerare i en buss får en enda svår olycka med många omkomna statistiken att ändras

helt. Det finns exempel på sådana olyckor. Bussens tyngd och storlek innebär att risken för att allvarligt skada andra trafikanter är stor. Av en temastudie, som Vägverket hänvisar till i sin rapport, utförd under perioden 1997–2001 framgår att 76 trafikanter omkommit i kollision med buss. Av dessa var 40 bilister, 5 motorcyklister, 2 mopeder, 10 cyklister och 19 gående. 32 av dessa hade förolyckats inom tätbebyggt område. Bussens största trafiksäkerhetsproblem är alltså den risk den utgör för andra trafikanter än passagerarna. I rapporten diskuteras vad som kan göras för att öka trafiksäkerheten. Följande nämns. Med hänsyn till att en bussförare har sin arbetsplats i trafiken och dessutom passageraransvar, behövs utbildning i första hjälpen, krishantering etc. I tider med svårighet att rekrytera förare, då kraven från arbetsgivaren måste sänkas, blir den fortlöpande utbildningen extra viktig. För att klara sitt ansvarsfulla jobb att köra bussen trafiksäkert behövs stöd från arbetsgivaren i form av bra och sammanhängande arbetstider, god arbetsmiljö, att inte pressas av tidtabeller. Yrket behöver få en högre status. Med hjälp av kvalitetssystem skulle en bussförare kunna veta att den buss han eller hon ska köra är i trafiksäkert skick vid arbetspassets början. Arbetsgivaren ska se till att förutsättningarna finns att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt. I det här sammanhanget innebär det att säkerhetsbestämmelser i trafiken ska kunna respekteras med tanke på hastighet, rätt till pauser, att fordonet är lämpligt utrustat och att alkohol och droganvändning inte förekommer. Temastudiet visar att 80 procent av dödsolyckorna där en buss varit inblandad beror på misstag eller medvetet felaktigt beteende hos andra trafikanter. Det sker ett trafiksäkerhetsarbete inom branschen, bl.a. av Bussbranschens Riksförbund och Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF).

Jämförelser med andra länder

Ålderskraven för att få utföra förvärvsmässiga persontransporter med buss är i några andra länder följande.

Norge har för den som har genomgått den långa utbildningen ålderskravet 21 år för kategori D1 och D och för den som genomgått den korta utbildningen 21 år för kategori D1 och för D med begränsningen till en rutt om högst 50 kilometer. Någon ändring av reglerna synes inte vara planerad för närvarande.

Finland, som tidigare har haft en åldersgräns på 21 år för buss, har utnyttjat yrkesförardirektivets möjligheter till 18 års krav. Huvudregeln för kategorierna D och DE är 21 år om lång utbildning genomgått och 23 år om kort utbildning genomgått. 21 år och kort utbildning ger också rätt att köra kategori D1 och D1E. Om den korta utbildningen genomgått är åldersgränsen 21 år för att få köra kategori D och DE. Undantag gäller i fråga om minimiåldern för den som har förvärvat grundläggande kompetens för körning i Finland. Då gäller 18 år under förutsättning att körningen sker i linjetrafik där linjen är högst 50 kilometer eller med kategorierna D1-buss eller D-buss utan passagerare.

I Danmark är åldersgränsen 21 år. För att få köra linjer över 50 km krävs ett års erfarenhet och för internationell busstrafik två års erfarenhet samt en ålder på 23 år.

I Tyskland gäller 18 årsgräns för kategori D1 och D (högst 50 km sträcka) om yrkesförarutbildning genomgått. Om grundutbildning genomgått hos godkänd utbildningssamordnare och teoretiskt prov har avlagts är ålderskravet 21 år. En 20 åring som har genomgått yrkesutbildning för yrkesförare får köra kategori D utan begränsning. För förare som avlagt teoretiskt och praktiskt prov gäller 21 år och för den som genomgått grundutbildning och avlagt teoretiskt prov gäller 23 år.

Storbritannien har behållit 18 år som de tidigare har haft. Här gäller 17 år för att få ta B-körkort. 18 år gäller för den som har lång utbildning och kör en högst 50 kilometer lång rutt. Åldersgränsen 21 år gäller för övriga.

Ålderskravet för att framföra förvärvsmässiga persontransporter kan sänkas

<p>Utredningens bedömning: Under förutsättning att utbildning för bussförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta ålder för att få framföra buss förvärvsmässigt till 18 år.</p>
--

Yngre bilförare är inblandade i fler olyckor än äldre. Det är dock inte bara ålder utan också erfarenhet som minskar risken för olyckor.

Det finns argument såväl för som emot en sänkning av lägsta ålder för rätten att få köra buss i kommersiell trafik. För en

sänkning talar det faktum att branschen har rekryteringsproblem till bussföraryrket. Vid en sänkning till 18 år krävs att en gymnasieutbildning införs för att en yrkesmässig utbildning ska garanteras. Det skulle innebära en positiv utveckling för kommande generationers bussförare. Statistiken kan varken bevisa eller motbevisa att antalet olyckor med buss skulle öka om en större andel av förarna var yngre än i dag. Det finns enbart 52 stycken 21-åringar som för närvarande har D-behörighet (juli 2008). En gymnasieutbildning skulle leda till att ett visst antal färdigutbildade bussförare tillkom varje år. De skulle vara 18 år eller redan ha fyllt 19 år. De skulle teoretiskt sett inte kunna ha någon längre erfarenhet av egen bilkörning eftersom det krävs 18 år för att få körkortsbehörighet kategori B. Däremot skulle de ha kunnat övningsköra ett antal år.

Mot en sänkning av ålderskravet till 18 år talar yrkets karaktär. Det innebär ett stort personansvar att köra en buss. Passagerarna kan ställa till problem för föraren på olika sätt under färden – bråk, fylleri, biljettfusk kan tas som exempel. Den omgivande trafiken kan innebära oväntade problem. Tidtabeller att följa kan leda till ytterligare stressmoment. Det framstår som klart att en stor simultankapacitet krävs av den som kör buss. Mognadsmässigt är människor vid 18 års ålder inte biologiskt färdigutvecklade vad gäller förmågan att bedöma konsekvenser. En 18 åring har ingen eller mycket liten erfarenhet av körning i trafik.

Det sker fler olyckor med lastbil än med buss i dag. Det finns 851 stycken 18-åringar (juli 2008) som för närvarande har körkortsbehörighet kategori C. Av det totala antalet olyckor med skadade eller dödade personer står 18–19-åringarna för 3,9 procent. Den yngsta åldersgruppen bussförare, 20–24 år, har varit inblandade i 2,1 procent av det totala antalet olyckor med skadade och dödade personer.

Utredningen har inte funnit någon statistik som visar att en 18-årig bussförare skulle utgöra en större trafiksäkerhetsrisk än en 21-årig bussförare. Det för gymnasieskolan av Gymnasieutredningen föreslagna programmet för Fordon och Transporter bör kunna anpassas till att även innehålla en utbildningsgren omfattande persontransporter med buss. Utbildning i gymnasieskolan i kombination med utbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens kombinerad med prov garanterar enligt vår mening kravet på trafiksäkerhet. Om en utbildning för persontransporter

med buss införs i gymnasieskolan kan lägsta ålder för att köra buss sänkas till 18 år.

12.3.3 Kompetens- och ålderskrav vid förvärvsmässiga persontransporter

Utredningens förslag: En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE får från och med 20 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Om fordonet körs utan passagerare får transporten utföras av föraren från och med 18 års ålder.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E får från och med 18 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Från och med 21 års ålder får en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar utföra persontransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE får från och med 18 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och som får utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna D1, D1E, D eller D behöver inte förvärva ett nytt sådant yrkeskompetensbevis för att få utföra persontransporter med ett fordon som kräver körkortsbehörighet enligt någon av de övriga kategorierna.

Körkortsbehörighet vid förvärvsmässiga persontransporter

Den som är 21 år får i dag köra fordon som kräver innehav av körkortsbehörighet kategorierna D eller DE. Av artikel 4.4 j) och k) tredje körkortsdirektivet framgår att åldersgränsen kommer att skärpas till 24 år. När det gäller fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna D1 eller D1E så framgår av artikel 4.4 h) och i) tredje körkortsdirektivet att föraren måste vara 21 år för att få framföra ett fordon som kräver sådan körkortsbehörighet. Som tidigare redovisats föreslås att bestämmelser med ett sådant innehåll införs i körkortslagen, jfr. avsnitten 4.2.2, 4.10.4 och 4.10.5. Enligt artikel 4.4 framgår vidare att åldersgränsen får sättas lägre för körkortsbehörighet kategorierna D1, D1E, D och DE om det är möjligt enligt yrkesförardirektivet.

Enligt 3 kap. 5 § lagen om yrkesförarkompetens får en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategorierna D och DE från och med 21 års ålder. Av artikel 5.3 a) yrkesförardirektivet framgår att lägsta ålder får vara 18 år för att framföra ett fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1, D1E, D eller DE. Utredningen anser att det ska vara möjligt för den som är under 21 respektive 24 år att utföra förvärvsmässiga persontransporter. Som tidigare har redovisats föreslås att en förare från och med 18 år kan förvärva körkortsbehörighet kategorierna D1, D1E, D och DE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter enligt lagen om yrkesförarkompetens. Vidare följer en rätt att få utföra förvärvsmässiga persontransporter vid en lägre ålder än vad som kommer att följa av körkortslagen om förare sedan tidigare har en hävdvunnen rättighet enligt lagen om yrkesförarkompetens, jfr. avsnitten 4.2.2, 4.10.4 och 4.10.5.

Kompetens och ålder

Av artikel 5.3 a) yrkesförardirektivet framgår vilka utbildningskrav som ska ställs på den blivande yrkesföraren. Kraven är kopplade till hur gammal föraren är.

Enligt artikel 5.3 a) i) får en förare som är 18 år utföra persontransporter i reguljär trafik på sträckor som inte sträcker sig över 50 km med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D

och DE under förutsättning att han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning som uppgår till 280 timmar. Om föraren är 21 år räcker det med att han eller hon förvärvar sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar, detta är i dag möjligt enligt 3 kap. 6 § lagen om yrkesförarkompetens.

Vidare framgår att en förare som är 18 år får utföra persontransporter oavsett längd med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 och D1E under förutsättning att han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning som uppgår till 280 timmar. Om föraren är 21 år räcker det med att han eller hon förvärvar sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar. Några bestämmelser om körkortsbehörighet kategori D1 och D1E finns inte i dag.

Enligt artikel 5.3 a ii) får medlemsstaterna tillåta förare från och med 20 års ålder framföra fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D och DE att på deras territorium utföra persontransporter om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning som uppgår till 280 timmar. Av 3 kap. 5 § lagen om yrkesförarkompetens framgår att en förare som förvärvat ett sådant yrkeskompetensbevis i Sverige i dag måste vara minst 21 år för att få utföra persontransporten. Enligt artikel 5.3. a ii) framgår vidare att åldersgränsen för sådana transporter får sänkas till 18 år när föraren kör fordonet utan passagerare, någon sådan rätt har inte införts i svensk rätt.

Av artikel 5.3 a i) och ii) yrkesförardirektivet framgår att rätten för en ung förare som får utföra persontransporter är begränsad till medlemsstater som har accepterat ett ålderskrav under 21 år. Sådana yrkeskompetensbeviset erkänns inte automatiskt ömsesidigt av andra medlemsstaterna.

Kompetens- och ålderskrav

Utredningen har föreslagit att det ska vara möjligt att kunna skaffa sig yrkeskompetensbevis för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 och D1E även i Sverige, jfr avsnitt 12.1.1. Vilken grundutbildning som ska krävas är beroende av vilket

ålderskrav som uppställs. Som framgått tidigare anser utredningen att ålderskravet för att ha rätt att utföra förvärvsmässiga persontransporter ska sänkas till 18 år om utbildning med buss kan integreras i gymnasieskolan. Frågan har främst fokuserat på körkortsbehörighet kategori D och DE.

Utredningen anser att det även ska vara möjligt att framföra fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 och D1E från 18 års ålder vilket också yrkesförorddirektivet medger. För att möjliggöra så att den som är 18 år får utföra förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av kategorierna D1, D1E, DE och DE behöver lagen om yrkesförarkompetens ändras. Utredningen föreslår därför att lagens ålders- och utbildningskrav anpassas så att de överensstämmer med yrkesförorddirektivets bestämmelser så att det är möjligt att utföra förvärvsmässiga persontransporter från 18 års ålder.

Utredningen anser att det även finns skäl att se över de ålderskrav som reglerar persontransporter oavsett längd med fordon som kräver körkortsbehörighet D och DE. Utredningen föreslår att nuvarande ålderskrav på 21 år ska sänkas till 20 år för sådana förare. Dagens krav på en grundutbildningen som motsvarar minst 280 timmar för att kunna förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens ska alltså gälla, jfr 3 kap. 5 § lagen om yrkesförarkompetens. Utredningen föreslår vidare att en förare som är 18 år och har ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar får utföra transporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D och DE om fordonet saknar passagerare.

Undantag

Av artikeln 5.4 yrkesförorddirektivet följer att utan att det påverkar de åldersgränser som anges i direktivet behöver förare av fordon som utför persontransporter och som innehar ett yrkeskompetensbevis för någon av kategorierna D1, D1E, D eller DE inte förvärva ett nytt sådant yrkeskompetensbevis för övriga kategorier. En bestämmelse med motsvarande innehåll ska införas i lagen om yrkesförarkompetens.

12.4 Ålder för taxiförare

Utredningens bedömning: Under förutsättning att utbildning för taxiförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta ålder för att erhålla taxiförarlegitimation till 18 år.

Enligt 3 kap. 3 § 1–2 yrkestrafiklagen (1998:490) får taxiförarlegitimation ges till den som fyllt 21 år och sedan minst två har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Det krävs vidare att sökanden uppfyller nödvändiga medicinska krav, att han eller hon bedöms vara lämplig i fråga om yrkeskunnande och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt prov för taxiförarlegitimation vilket anordnas av Vägverket. I samband med att taxiförarlegitimation infördes 1998 höjdes taxiföraråldern från 19 år till 21 år. Höjningen motiverades av det ansvar det innebär att handha persontransporter (prop. 1997/98:63 s. 88).

Utredningen ska enligt tilläggsdirektiv (dir. 2007:128) analysera om ålderskravet för taxiförare bör ändras. Analysen ska göras med beaktande av det trafiksäkerhetskrav som finns.

För att erhålla taxiförarlegitimation ställs inte samma krav på utbildning som för att erhålla behörighet för kategori D vid yrkesmässig trafik. Någon garanti för trafiksäkerhet som utbildningen ger för bussförare finns inte beträffande taxiförarlegitimationen.

Utredningens anser dock att med en gymnasieutbildning för persontransporter med inriktning taxi där trafiksäkerhetsfrågor och körträning ges en framskjuten plats kan även åldern för att få köra taxi sänkas. För den som inte genomgått sådan utbildning i gymnasieskolan ska det nuvarande ålderskravet på 21 år samt kravet på att sedan minst två år ha haft körkortsbehörighet kategori B eller ha körkortsbehörighet kategori D fortfarande gälla.

13 Trafikskolor

13.1 Gällande regler om trafikskolor och befattningshavare på trafikskolor

När körkortsförordningen (1977:722) ersattes av den nu gällande körkortsförordningen (1998:980) fördes bestämmelserna om trafikskolor och deras verksamhet över till lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL, och förordningen (1998:978) om trafikskolor. Anledningen till att bestämmelserna om trafikskolor och deras verksamhet fördes över till en särskild lag var att bestämmelserna ansågs artfrämmande i körkortslagstiftningen, se prop. 1997/98:124 s. 63.

För att trafikskola ska få bedrivas krävs tillstånd av behörig myndighet (tidigare Vägverket, numera Transportstyrelsen). Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett. En trafikskola ska enligt TskL ha en godkänd trafikskolechef och en eller flera godkända utbildningsledare.

Trafikskolechefen ska ansvara för att utbildningsledare och trafiklärare som verkar vid skolan är godkända, att lokalerna som används är lämpliga, att personalen får tillgång till gällande föreskrifter och att dessa följs, att personalen fortlöpande får utbildning inom författnings- och trafiksäkerhetsområdena och att register förs över eleverna vid skolan. Trafikskolechefen har även till uppgift att bl.a. se till att de fordon som används för övningskörning är i trafiksäkert skick och kontrollbesiktigade.

Utbildningsledaren ska följa utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets- och undervisningsområdet, upprätta en undervisningsplan, följa undervisningen, handleda trafiklärarna, ansvara för att läromedlen är anpassade till den utbildning som bedrivs, anvisa

lämpliga övningsområden, svara för utbildningskort och stå till förfogande vid tillsyn över trafikskolan.

Trafiklärarens ansvar är att följa utvecklingen inom författnings-, trafiksäkerhets- och undervisningsområdet, hålla sig underrättad om de författningar som berör undervisningen, undervisa enligt den undervisningsplan som trafikskolan upprättat, föra utbildningskort och stå till förfogande vid tillsyn över trafikskolan.

Frågor om godkännande prövas av Transportstyrelsen.

Utbildning i trafikskola är inte nödvändig utan även privat övningskörning tillåts för flertalet behörigheter. För behörigheter som anges på förarbevis, dvs. för terrängskoter och moped klass I är dock privat övningskörning inte tillåten.

13.1.1 Möjlighet till återkallelse av tillstånd m.m.

Transportstyrelsen kan återkalla tillståndet att driva trafikskola om tillståndshavaren visar sig vara olämplig att driva trafikskola, utbildningen bedrivs i strid med gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt samt om undervisning inte har bedrivits vid skolan under de senaste tolv månaderna. Transportstyrelsen kan vidare återkalla ett godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare om personen är olämplig. Det finns även en möjlighet att meddela varning om trafikskolans tillståndshavare, trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare har gjort sig skyldig till något förfarande eller någon allmän försummelse som kan leda till att tillståndet eller godkännandet återkallas, men det kan antas att han kommer att rätta till felet eller bristen utan sådan åtgärd.

Om en polismyndighet finner att ett tillstånd för trafikskola eller ett godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare bör återkallas ska myndigheten anmäla detta till Transportstyrelsen.

13.1.2 Tillsyn

Transportstyrelsen utövar tillsyn över trafikskolor och kan innan tillstånd meddelas begära in yttrande från länsstyrelsen (1 och 2 §§ förordningen om trafikskolor). Tillsyn ska ske genom förarprov, särskilt tillsynssamtal och besök.

13.1.3 Formella krav på trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare

Av Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:65) framgår att till ansökan om godkännande som trafikskolechef ska bifogas ett bevis om att sökanden inte är försatt i konkurs.

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare måste sökanden ha fyllt 21 år, ha ett körkort med förarbehörigheten B och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett körkort med sådan behörighet samt ha den behörighet som utbildningen avser.

Till ansökan om godkännande som utbildningsledare ska handlingar bifogas som visar att sökanden arbetat som godkänd trafiklärare i minst två år, ett betyg från godkänd utbildning till utbildningsledare avslutad senast tre år före ansökan och ett intyg från polismyndigheten som visar att sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som utbildningsledare. Utbildningen för att bli utbildningsledare ska bestå av en högskolekurs om minst 20 poäng där psykologi/trafikpsykologi, pedagogik, arbets- och personalledning, forskningsmetodik och utvecklingsarbete, medie- och läromedelskunskap, samhälls- och trafikutveckling, författningskunskap och myndighets- och mediekontakter ska ingå.

För att godkännas som trafiklärare måste den sökande ha genomgått påbyggnadsutbildning i kommunala vuxenutbildningen enligt Statens skolverks föreskrifter eller annan likvärdig utbildning och med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som utbildningsledare. Intyg om att en sökande med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som utbildningsledare eller trafiklärare utfärdas av polismyndigheten i sökandens folkbokföringsort.

13.2 En jämförelse med ansvarsregleringen i yrkestrafiklagen (1998:490)

Enligt yrkestrafiklagen (1998:490), YTL, får yrkesmässig trafik drivas endast av den som har trafiktillstånd. Frågor om trafik-tillstånd prövas av länsstyrelse eller, i fråga om linjetrafik som berör flera län, av Transportstyrelsen. Innehavare av trafiktillstånd kan vara fysisk eller juridisk person.

För all yrkesmässig trafik gäller att tillstånd enligt YTL får ges endast till sådana fysiska eller juridiska personer som bedöms vara lämpliga att bedriva verksamheten. Endast den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten kan erhålla trafik-tillstånd. Vid prövningen av sökanden i fråga om gott anseende ska beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse. Kravet på gott anseende anses inte uppfyllt av den som har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, allvarliga eller upprepade överträdelser av YTL eller föreskrifter som har meddelats med stöd av YTL, författningar och föreskrifter om vägtrafik eller bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

Hos juridiska personer som har trafik-tillstånd ska det finnas en eller flera personer som har särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt. Dessa personer benämns trafikansvariga och tillståndsprövningen ska även avse dem.

Den som söker trafik-tillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid prövningen ska främst likviditet och soliditet beaktas. Som tillräckliga resurser avses kapital och reserver om minst 100 000 kr för ett fordon och 50 000 kr för varje ytterligare fordon. Den som innehar ett trafik-tillstånd måste fortlöpande kunna styrka att han eller hon uppfyller kraven på ekonomiska resurser.

Kravet på yrkeskunnande hos den som söker trafik-tillstånd ska anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnas av Vägverket. Provet ska avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst rättsregler, företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag, tekniska normer och driftsförhållanden och trafiksäkerhet.

13.3 En internationell jämförelse

I Norge kan en trafikskola ägas av vem som helst, men vid trafikskolan måste finnas en person som har genomgått trafikläroutbildning (två år på högskola), har tre års erfarenhet av yrket och en utbildning som är anpassad för ledarskapet vilket

innebär minst 15 poäng på högskola. Befattningen kan jämföras med utbildningsledare i Sverige. I Norge är det tillåtet att verka vid flera trafikskolor. Vägtillsynet godkänner en trafikskola och dess personal.

Även i Finland kan en trafikskola ägas av vem som helst, men även här krävs att det finns en person som har genomgått trafiklärarutbildning samt företagsutbildning (chefsutbildning på 6 månader). Det krävs fyra års erfarenhet i yrket innan man kan starta en trafikskola. Den lokala länsstyrelsen beviljar tillstånd. Den befattningshavare som genomgått trafiklärarutbildning och företagsutbildning kan endast verka på en trafikskola. Har trafikskolan flera filialer kan han eller hon dock ansvara för samtliga. Vid ansökan om tillstånd erhåller man initialt ett grundtillstånd, vilket innebär tillstånd för behörigheterna ABC och E (personbil). Grundtillståndet kräver banktillgångar eller bankgaranti om 17 000 euro. Ytterligare behörigheter eller utökande från en till två bilar kostar 3 500 euro per behörighet. Vid ansökan kontrollerar staten att den blivande ägaren inte är försatt i konkurs eller har någon form av näringsförbud.

13.4 Erkännande av yrkeskvalifikation

Rådets direktiv 92/51/EEG av den 18 juni 1992 om en andra generell ordning för erkännande av behörighetsgivande högre utbildning, en ordning som kompletterar den som föreskrivs i direktiv 89/48/EEG, infördes i fråga om trafiklärare och utbildningsledare i svensk lagstiftning genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 1995:568) om erkännande av behörighetsgivande utbildning m.m. för godkännande som trafiklärare och utbildningsledare. Detta direktiv har ersatts av ett mer övergripande direktiv; Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer.

Artikel 10–15 i det nya direktivet återger den s.k. generella ordningen som innebär ett ömsesidigt erkännande av bevis på yrkeskvalifikationer. Ordningen bygger på olika nivåer för yrkeskvalifikationer och ett system med kompletteringsåtgärder i form av anpassningsperiod eller lämplighetsprov. Det är denna ordning som är tillämplig på trafiklärare och utbildningsledare. Innehållsmässigt skiljer sig kraven inte på något avgörande sätt från den tidigare gällande ordningen enligt direktiv 92/51/EEG.

Artikel 5–9 avser frihet att tillhandahålla tjänster. Reglerna är helt nya och avser att underlätta ett tillfälligt tillhandahållande av tjänster. En EU-medborgare som är lagligt etablerad i ett medlemsland får tillhandahålla tidsbegränsade och tillfälliga tjänster i ett annat medlemsland under den yrkestitel som används i etableringsmedlemsstaten, utan att behöva ansöka om erkännande av sina kvalifikationer.

Utöver nu angivna krav av materiell natur, innehåller direktivet bestämmelser som tar sikte på ansökningsförfarandet (beträffande etableringsfrihet) och samarbete mellan medlemsstaterna för att underlätta tillämpningen av direktivet.

Direktivets krav föranleder vissa ändringar i TskL.

13.5 Utredningens bedömning och förslag

13.5.1 Tillståndskravet

Utredningens bedömning: Trafikskoleverksamhet ska alltjämt vara föremål för prövning, genom krav på tillstånd samt viss kunskaps- och lämplighetsnivå, för att bedrivas.

Rätten att driva näring eller yrke är reglerad i grundlag. Begränsningar i rätten får införas endast för att skydda angelägna allmänna intressen och inte i syfte enbart att gynna vissa personer eller företag. I prop. 1997/98:124, Ny körkortslag m.m., uttalade regeringen att trafiksäkerhetsskäl talar för att viss kunskaps- och lämplighetsnivå ska upprätthållas för verksamhet som bedrivs i trafikskola. De krav som ska ställas på den som driver trafikskola eller som i den verksamheten undervisar elever föreslogs därför lagregleras.

Utredningen delar den tidigare uppfattningen i frågan och anser därför att den grundläggande regleringen med krav på såväl tillstånd som kunskaps- och lämplighetskrav ska kvarstå.

13.5.2 Definition av begreppet trafikskola

Utredningens förslag: Definitionen av trafikskola justeras så att begreppet avser yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver körkortsbehörighet, dock inte mopedutbildning.

I 1 § TskL definieras begreppet trafikskola som ”yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet”. Begreppet *yrkesmässig* får anses innebära att det är fråga om en verksamhet som bedrivs som näring, dvs. den erbjuds allmänheten mot betalning. Innebörden av begreppet *särskild behörighet* är dock oklar. Före den nuvarande regleringen definierades trafikskola som *yrkesmässig utbildning av bil- eller motorcykelförare*. Den skrivningen återgav tydligare gränserna för tillståndskravet än den nuvarande.

Utredningens bedömning är att tillståndskravet ska omfatta all yrkesmässig utbildning som i sin förlängning syftar till att eleven ska förvärva en körkortbehörighet. Däremot avses inte att i detta sammanhang den utbildning som krävs för att erhålla förarbehörighet eftersom utbildning för sådan behörighet regleras särskilt i annan lagstiftning. Moped klass I förutsätter körkortsbehörighet (AM) men utbildningsmässigt hör till den särskilda utbildningen för förarbehörighet. Mopedutbildningen bör därför inte omfattas av den verksamhet som definitionsmässigt benämns trafikskola. Detta utesluter naturligtvis inte att en trafikskola, i enlighet med de bestämmelser som gäller utbildning för förarbehörighet, också bedriver mopedutbildning.

13.5.3 Vilka slag av befattningshavare ska regleras?

Utredningens förslag: Kraven på att det vid en trafikskola ska finnas en godkänd trafikskolechef och en eller flera godkända utbildningsledare slopas. I stället ställs krav på att det vid en trafikskola ska finnas en eller flera godkända trafiklärare.

Förutom det grundläggande kravet på tillstånd för att bedriva trafikskoleverksamhet, ställer den nuvarande regleringen krav på såväl en trafikskolechef som en utbildningsledare. Detta gäller oavsett hur stor eller liten trafikskolan är. Den grundläggande

tanken är att trafikskolechefen har ett operativt ansvar för att verksamheten upprätthåller de förutsättningar som behövs för den egentliga utbildningen, medan utbildningsledaren har ansvar för den pedagogiska verksamheten. Trafiklärare behövs endast om utbildningsverksamheten behöver fler lärare än utbildningsledaren.

Utredningens bedömning är att den nuvarande ordningen innehåller vissa problem. Regleringen är anpassad till trafikskolor med relativt stor utbildningsverksamhet där uppdelningen mellan tillståndshavare, trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare framstår som naturlig också i den faktiska verksamheten. Flertalet trafikskolor är dock relativt små och det är vanligt att en person i praktiken upprätthåller flera roller – i vissa fall samtliga. Lagstiftningens krav framstår i dessa fall som överarbetade och tjänar knappast sitt grundläggande syfte. Ett annat problem är att gränsdragningen mellan ansvarsområdena är oklar.

En möjlighet är att helt slopa kravet på att det ska finnas särskilda befattningshavare som prövas och godkänns och i stället lägga allt ansvar på tillståndshavaren. Detta kan sägas gälla beträffande yrkesmässig trafik, biluthyrning och bilskrottningsverksamhet. Från den utgångspunkten anser utredningen att kravet på en särskilt godkänd trafikskolechef i vart fall bör slopas. Däremot finns anledning att säkerställa den pedagogiska kompetensen hos trafikskolan och ställa krav på den som faktiskt handhar utbildningen. Utredningens bedömning är att detta lämpligast sker genom krav på att en trafikskola ska ha trafiklärare och att denne ska vara godkänd på motsvarande sätt som gäller i dag. Utbildningsledaren framstår som en pedagogisk överbyggnad som författningsmässigt kan undvaras, vilket innebär att det ytterst ankommer på tillståndshavaren att skapa de förutsättningar inom vilka trafikläraren ska verka.

Sammantaget innebär förslaget en regelförenkling som bedöms bättre anpassad till den faktiska trafikskoleverksamheten och utan att det grundläggande kravet på kvalitet i utbildningen eftersätts.

13.5.4 Krav på den som söker tillstånd att driva trafikskola

Utredningens förslag: Det nuvarande kravet på en tillståndshavare ska förtydligas.

Hos juridiska personer ska det finnas särskilt utpekade trafikskoleansvariga. Tillståndsprövningen ska även avse dem.

De grundläggande kraven på att tillståndshavaren ska ha förutsättningar – med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden – att driva trafikskola med god förarutbildning, bör kvarstå. Dock bör, på motsvarande sätt som gäller enligt YTL, kravet på gott anseende framhållas särskilt. Vid prövningen av sökanden ska därvid beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse. Kravet på gott anseende ska inte anses uppfyllt av den som har dömts för allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott, överträdelser av bestämmelser i författningar och föreskrifter om vägtrafik eller bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen.

När sökanden är en juridisk person är möjligheterna att rent faktiskt pröva ansökningen enligt vad som sägs ovan, betydligt svårare. Avgörande är i första hand vilka fysiska personer som kommer att företräda sökanden. Av det skälet finns anledning att utvidga prövningen på motsvarande sätt som gäller för yrkestrafiktillstånd och därmed fånga in motsvarigheten till YTL:s krets av trafikansvariga. Utredningen föreslår därför att vad som här kallas *trafikskoleansvariga* ska omfattas av den prövning som gäller tillståndshavaren när denne är juridisk person. Kretsen av trafikskoleansvariga föreslås omfatta följande:

- I aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett.
- I kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman, och hos andra juridiska personer den eller de som den juridiska personen har utsett.

Om det finns särskilda skäl bör Transportstyrelsen få medge att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara trafikansvarig, eller att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

Frågor om tillstånd att driva trafikskola och återkallelse av sådant tillstånd ska prövas av Transportstyrelsen.

13.5.5 Erkännande av yrkeskvalifikationer

Utredningens förslag: I lagen (1998:493) om trafikskolor utökas bemyndigandet i 10 § med en rätt för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela de föreskrifter som behövs för erkännande av yrkeskvalifikationer i ett annat land för att utöva yrke som trafiklärare. Sådana föreskrifter får omfatta undantag från kravet på godkännande om yrket ska utövas endast tillfälligt.

Utredningen föreslår att direktivet 2005/36/EG krav genomförs genom att i TskL införa ett bemyndigande för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela nödvändiga föreskrifter. Ett sådant bemyndigande kan säkerställa att direktivets krav kan införas, att det finns en möjlighet att införa valfria krav och att undantag från godkännandekravet kan föreskrivas. Det senare bör kopplas till den grundläggande förutsättningen för friheten att tillhandahålla tjänster, dvs. att tjänsten enligt direktivet ska utövas ”temporärt och tillfälligt”.

13.5.6 Återkallelse av godkännande som trafiklärare

Utredningens förslag: En återkallelse av godkännande som trafiklärare enligt 6 § lagen (1998:493) ska gälla omedelbart.

Av 6 § TskL framgår att om Transportstyrelsen finner att den som har godkänts som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare är olämplig, får verket återkalla godkännandet. Av bestämmelsen framgår inte från vilken tidpunkt återkallelsen ska gälla. För att bestämmelsen ska få avsedd verkan föreslås att det av bestämmelsen ska framgå att återkallelse ska gälla omedelbart.

14 Konsekvenser av förslagen

14.1 Inledning

Enligt 14 § kommittéförordningen (1998:1474) ska, om förslaget i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda en beräkning av konsekvenserna redovisas i betänkandet. Om förslagen innebär samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt, ska dessa redovisas.

Enligt 15 § kommittéförordningen ska sådana konsekvenser som har betydelse för den kommunala självstyrelsen, brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen, redovisas i betänkandet.

I det följande går vi igenom de konsekvenser som vi mot bakgrund av det ovan anförda finner relevanta i sammanhanget.

14.2 Statsfinansiella konsekvenser av förslagen

Utökade arbetsuppgifter för myndigheterna

Vad gäller de förslag som införs till följd av tredje körkortsdirektivet kommer vissa av dessa att påverka Transportstyrelsens arbetsuppgifter. Ytterligare administration är nödvändig till följd av att dels fler körkortskategorier införs, dels de högre körkortsbehörigheterna (kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE) nu måste ersättas vart femte år. Förarbevisen ska enligt vårt förslag ersättas vart tionde år och även det påverkar Transportstyrelsens arbetsmängd.

Då det gäller trafikskolorna föreslår vi att en trafikskoleansvarig ska vara ansvarig för verksamheten. Regleringen av den trafikskoleansvarige ändras med yrkestrafiklagen som förebild. De nuvarande kravet på tillståndshavaren ska kvarstå men förtydligas i fråga om gott anseende och lämplighet att driva trafikskola. Detta kan komma att medföra en något mer ingående prövning än i dag.

Kostnadskonsekvenser

Vad gäller våra förslag om regler som införs till följd av det tredje körkortsdirektivet innebär dessa i huvudsak inga ytterligare kostnader för staten. Det förutsätts att den ytterligare administration som behövs till följd av nya körkortskategorier och att körkort och körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska ersättas vart femte år till stor del finansieras genom avgifter.

Förarbevis ska enligt vårt förslag ersättas vart tionde år. Även den administration som då uppstår bör i huvudsak kunna finansieras genom avgifter.

Genom att möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd avskaffas kommer detta att föranleda minskade kostnader för staten.

Bevis om att körkort utfärdats kommer enligt förslaget att tas bort. Även detta innebär en besparing för staten.

Införandet av alkoholås även för den som inte har gjort sig skyldig till rattfylleri innebär ytterligare hanteringskostnader för Transportstyrelsen. Någon avgift föreslås i detta sammanhang inte tas ut av den enskilde, se vidare alkoholåsutredningens förslag, SOU 2008:84 s. 109.

Enligt vårt förslag är en sänkning av åldern för yrkesmässig körning av buss och taxi möjlig om en fordonsutbildning införs i gymnasieskolan med inriktning på persontransporter. Om så sker kommer detta att innebära ökade kostnader för utbildningsväsendet. Detta kan också komma att innebära ökade kostnader för Transportstyrelsens administration. Detta är dock beroende av hur utbildningen kommer att utformas och finansieras, vilket denna utredning inte har möjlighet att bedöma.

14.3 Trafiksäkerheten

Våra förslag och det tredje körkortsdirektivet syftar bl.a. till en förbättrad trafiksäkerhet.

Förarbevis kommer t.ex. att kunna omhändertas och återkallas.

Vi har föreslagit att rekvisitet ”uppenbart” ska tas bort i bestämmelsen om när läkare ska anmäla en körkortshavare som i medicinskt hänseende är olämplig som förare. En läkare ska också kunna anmäla den som sannolikt är olämplig som körkortshavare och som motsätter sig fortsatt utredning. Detta förväntas innebära att fler olämpliga förare kommer att anmälas till Transportstyrelsen, vilket kommer att påverka trafiksäkerheten i positiv riktning.

Införandet av alkolås även för den som inte gjort sig skyldig till rattfylleribrott förväntas innebära en ökad trafiksäkerhet genom att antalet rattfylleribrott tros minska, se Alkolåsutredningens förslag, SOU 2008:94 s. 111.

Genom en sänkning av åldergränsen för att köra buss förvärvsmässigt och taxi kan en risk föreligga att detta inverkar negativt på trafiksäkerheten. Utredningen anser dock att sänkningen av åldergränsen väl kompenseras av utbildning i gymnasieskolan. Därigenom kommer inte någon försämring av trafiksäkerheten att ske.

14.4 Konsekvenser för trafikskolor

Genom att förenkla reglerna avseende vilka befattningshavare som ska finnas vid en trafikskola anpassas bestämmelserna till den faktiska trafikskoleverksamheten utan att det grundläggande på kvalitet i utbildningen eftersätts. Detta kommer särskilt att underlätta för trafikskolor med få anställda.

14.5 Konsekvenser för den enskilde

Genom att körkort kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska ersättas vart femte år kommer en merkostnad att uppkomma för den enskilde. Kostnaden som uppkommer gäller ansökningsavgift för medicinsk prövning, läkarundersökning och avgift för nytt behörighetsbevis.

Enligt förslaget ska även förarbevisen ersättas vart tionde år, vilket är en skillnad mot vad som gäller i dag. Detta innebär en ytterligare kostnad för den enskilde.

I övrigt gynnas den enskilde genom möjligheten till sänkning av åldern för att yrkesmässigt köra buss och taxi genom att utbildning kan komma att införas inom gymnasieskolan.

Möjligheten för den enskilde att erhålla ett s.k. alkolås medför en kostnad för den enskilde. Alkolåset möjliggör dock för den enskilde att kunna fortsätta köra, vilket kan innebära att han eller hon kan behålla ett arbete som kräver körkort. I denna del hänvisas till alkolåsutredningens förslag, SOU 2008:84 s. 106.

15 Författningskommentar

Allmänt

Våra förslag innebär författningsmässigt i huvudsak följande. Nuvarande körkortslag (1998:488) samt nuvarande körkortsförordning (1998:980) upphävs och ersätts med en ny körkortslag och en ny körkortsförordning. Lagen (2007:1157) om yrkesförar-kompetens ändras till följd av att de nya körkortskategorierna C1, C1E, D1 och D1E införs. Ändringar införs i lagen (1998:493) om trafikskolor och i förordningen (1998:978) om trafikskolor bl.a. eftersom befattningshavarna trafikskolechef och utbildningsledare tas bort. I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner har några nya beteckningar införts. När det gäller förordningen (2001:650) om vägtrafikregister pågår en utredning – Vägtrafikregisterutredningen, (dir. 2008:4). Med hänsyn till det har vi inte föreslagit några omfattande ändringar i förordningen om vägtrafikregister. I SOU 2005:45 finns förslag till ändringar i KKF. Dessa förslag har vi endast delvis arbetat in i vårt förslag. Vissa förslag i nämnda SOU har dock behandlats i prop. 2008/09:60 och dessa har vi arbetat in i lagtexten.

15.1 Förslaget till ny körkortslag

1 kap. Innehåll och begrepp

1 §

Paragrafen motsvarar i viss mån den nuvarande inledande bestämmelsen i KKL. Det särskilda traktorkortet har dock tagits bort.

För att göra KKL mer lättöverskådlig finns nu i paragrafen en innehållsförteckning som omfattar alla kapitel i KKL.

2 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 1 § andra stycket och 2 § KKL.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 § KKL.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 § KKL.

5 §

Paragrafen definierar vad som i KKL avses med begreppet EES-körkort.

2 kap. Behörigheter

1 §

Kapitlets rubrik har ändrats från Förarbehörighet till Behörigheter.

Tabellen gäller körkortsbehörighet. Av tabellens första kolumn framgår aktuella kategorier. I den andra kolumnen framgår vilka fordon som innehav av viss kategori ger behörighet för. I den tredje kolumnen går det att utläsa vilka andra kategorier som innehav av den aktuella kategorin ger behörighet för. Kategorierna överensstämmer med de i tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG) föreskrivna kategorierna och definitionerna är huvudsakligen hämtade från direktivet.

2 §

Här regleras, i enlighet med tredje körkortsdirektivets artikel 4.4 b (direktiv 2006/126/EG), rätten att köra en fordonskombination bestående av en personbil med tillkopplad släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg om kombinationens tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Ett godkänt resultat på ett särskilt körprov krävs för att få rättigheten att köra nämnda fordonskombination.

3 §

Här anges förarbehörighet på motsvarande sätt som för körkortsbehörighet i 1 §.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 10 § KKL.

5 §

Av paragrafen framgår att kravet på körkortsbehörighet för att köra traktor med gummihjul och motorredskap klass II endast gäller vid färd på väg. För att få köra nämnda fordon på t.ex. gårdsägor krävs inte körkortsbehörighet.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 § första stycket KKL. Nuvarande andra stycket har först över till KKF.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 § KKL.

8 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 13 § KKL.

3 kap. Körkortsbehörighet

1 §

I paragrafen anges vad som krävs för att ett beslut om körkortsbehörighet ska kunna fattas. Första stycket motsvarar nuvarande 1 § första stycket KKL.

I andra stycket framgår att om körkortsbehörighet blivit ogiltig på grund av att behörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE inte ersatts inom den administrativa giltighetstiden eller behörigheten förklarats ogiltig på innehavarens egen begäran får ett

nytt beslut om körkortsbehörighet fattas utan att förarprov på nytt måste avläggas.

2 §

Paragrafen motsvarar artikel 7.5. a i tredje körkortsdirektivet.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 § KKL.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 § KKL.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 a § KKL.

6 §

Paragrafen motsvarar första meningen i nuvarande 10 § KKL.

7 §

Paragrafen motsvarar huvudsak nuvarande 9 § KKL. Förhandsbesked är dock borttaget.

8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 § KKL med tillägg för de nya kategorierna AM, A2, C1, C1E, D1 och D1E. I tredje körkortsdirektivet artikel 4 framgår vilka åldergränser som ska gälla. Såvitt gäller kategori AM, A1 och B finns enligt artikel 4.6 a, c–d möjlighet för medlemsstaterna att höja eller sänka åldergränserna. De nya bestämmelserna knyter an till tredje körkortsdirektivets beaktandesats om att det är nödvändigt att ytterligare stärka principen om stegvis tillträde till de tvåhjuliga fordonen och till fordon avsedda för gods- eller persontransport. Ålderskravet höjs i flera fall i enlighet med artikel 4 tredje körkortsdirektivet.

Ålderskravet ska när det gäller körkortsbehörighet vara uppfyllt när förarprov avläggs. Se 10 § i vårt förslag.

I andra stycket finns en hänvisning till lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens där det framgår att andra, lägre ålderkrav gäller enligt den lagen om sökanden i övrigt uppfyller kraven i lagen.

9 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 6 § KKL med tillägg för de nya kategorierna C1 och D1.

10 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 4 § KKL. Här görs en uppräkningslista av vad som krävs för att få avlägga förarprov. Av femte punkten framgår kravet på att ha genomgått utbildning enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar för att få avlägga förarprov för kategori AM. Kravet på permanent bosättning respektive studier ställs generellt vid förarprov som ett led i att förprovningen ska vara sammanhållen. I dag ställs kravet först vid körprovet.

Av tredje stycket framgår bl.a. att den som har ett giltigt EES-körkort inte får avlägga ett förarprov, vilket är en nyhet jämfört med nuvarande KKL.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 a § KKL.

12 §

Paragrafen är ny och reglerar de fall då förarprov endast består av körprov för kategori A1, A2 och A. Här framgår principen om stegvis tillträde enligt beaktandesats 10 i tredje körkortsdirektivet, och artikel 7.1.c.

13 §

Paragrafen är ny och reglerar att för kategori AM består förarprovet endast av ett kunskapsprov. Detta framgår av prop. 2008/09:60 *Säkrare förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar*.

14 §

Paragrafens första stycke motsvarar i huvudsak nuvarande 5 § KKL med det tillägget att sökandens beteende från miljösynpunkt vid körningen också ska bedömas.

För körkortsbehörighet kategori AM krävs inte körprov vilket avspeglas i andra stycket.

15 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 4 a och 4 b §§ KKL.

16 §

Paragrafen är ny och talar om att körkortet är ett bevis på körkortsbehörigheten och att körkortet ska utfärdas när beslut om körkortsbehörighet har fattats. Här framgår att med körkort avses inte längre både körkortsbehörighet och själva beviset, körkortet.

Enligt andra stycket ska körkortet förses med mikroprocessor som innehåller de uppgifter som anges på körkortet. Enligt artikel 1.2 i tredje körkortsdirektivet får medlemsstaterna förse körkortet med ett lagringsmedium (mikroprocessor) från och med det att kommissionen fastställt föreskrifterna för mikroprocessorn.

17 §

Av paragrafen framgår att ett körkort ska ha en administrativ giltighetstid. Begreppet administrativ giltighetstid är hämtat från tredje körkortsdirektivet beaktandesats 7 och artikel 7.2. a och 7.2. b. Körkortet ska ersättas med ett nytt körkort innan den administrativa giltighetstiden löper ut.

Av andra och tredje styckena framgår att den administrativa giltighetstiden ska vara tio år för kategori AM, A1, A2, A, B och BE. För kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska den

administrativa giltighetstiden vara fem år. Att giltighetstiden ska vara tio respektive fem år följer av artikel 7.2.a–b i tredje körkortsdirektivet. För att ett körkort kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska kunna ersättas krävs enligt 19 § tredje stycket att sökanden kan visa att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda.

Av fjärde stycket framgår att ett körkort ska ersättas även när någon uppgift i det har ändrats. Transportstyrelsen får i ett sådant fall förelägga körkortshavaren att ersätta körkortet.

18 §

Av paragrafen framgår att om någon har tappat bort sitt körkort eller det har förstörts får detta ersättas med ett motsvarande körkort som innehåller samma uppgifter och giltighetstid som det förkomna dvs. ett duplikat. Regeln införs som ett säkrare och enklare sätt att ersätta förkomna körkort.

19 §

Av paragrafens första stycke framgår att det krävs att körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige för att ett körkort ska kunna ersättas om det har förstörts eller kommit bort. Av artikel 11. 5 tredje körkortsdirektivet framgår att vid förlust eller stöld av ett körkort får endast de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där innehavaren har sin permanenta bosättning utfärda ett körkort som ersätter det förlorade. Ersättning av körkort i andra fall får ske om sökanden är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader.

Av andra stycket följer att ersättning av körkort även får ske om sökanden har svensk körkortsbehörighet och är bosatt i en stat utanför EES.

I tredje stycket anges att för ersättning av ett körkort kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE krävs att föreskrivna medicinska krav är uppfyllda.

20 §

Här framgår i vilka situationer ett körkort blir ogiltigt. Genom att frikoppla behörighet från bevis om behörighet, krävs bestämmelser om när ett körkort förlorar sin giltighet som just bevis om behörighet.

21 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 15 § första punkten KKL.

Andra stycket motsvarar nuvarande 15 § andra stycket KKL, jfr även 10 kap. 1 §.

22 §

Paragrafens första stycke motsvarar i huvudsak nuvarande 18 § KKL. Prövotiden ska räknas från beslutet om körkortsbehörighet.

Av andra stycket framgår att reglerna om prövotid inte gäller för körkortsbehörighet kategori AM, jfr prop. 2008/09:60.

23 §

Av paragrafen framgår när en körkortsbehörighet blir ogiltig. Genom att behörigheten frikopplas från körkortet krävs bestämmelser om vilka omständigheter som föranleder att behörigheten, och därmed rätten att köra fordon som kräver behörighet, upphör att gälla. Se vidare avsnitt 5.1.4.

Andra stycket motsvarar nuvarande 13 § tredje stycket KKL.

4 kap. Förarbehörighet

1 §

Kapitlet är nytt och reglerar förarbehörighet. Förarbehörigheter är inte EU-harmoniserade som körkortsbehörigheterna, utan regleras enbart nationellt. Förslagen i 4 kap. är anpassade till förslagen i prop. 2008/09:60.

I paragrafens första stycke anges vad som krävs för att ett beslut om förarbehörighet ska kunna fattas.

I andra stycket framgår att om förarbehörigheten blivit ogiltig på innehavarens egen begäran får ett nytt beslut om förarbehörighet fattas utan att utbildning enligt lagen (0000:00) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar genomåtts och kunskapsprov avlagts.

I tredje stycket finns en hänvisning till 6 kap. vad avser förarbehörighet efter återkallelse.

2 §

Liksom för körkortsbehörighet får förarbehörighet förenas med de villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt, se 3 kap. 6 § förslaget till KKL.

3 §

Av paragrafen framgår vilken ålder sökanden ska ha uppnått för att få förarbehörighet. Se vidare prop. 2008/09:60 s. 99.

4 §

I paragrafen regleras förarprov, som för förarbehörigheterna består av ett kunskapsprov.

I andra stycket framgår att ålderskravet måste vara uppfyllt för att förarprov ska få avläggas.

Av tredje stycket framgår att förarprov inte får avläggas för en förarbehörighet för vilken spärrtid löper. Se vidare prop. 2008/09:60 s. 99.

5 §

Av paragrafen framgår vilka krav som måste vara uppfyllda för att sökanden ska godkännas i förarprovet.

6 §

Paragrafen motsvarar 3 kap. 16 § i vårt förslag och talar om att förarbeviset är ett bevis på förarbehörigheten och att förarbeviset ska utfärdas när beslut om förarbehörighet har fattats.

7 §

Liksom för körkort, ska förarbevis ha en administrativ giltighetstid och ska ersättas med ett nytt förarbevis innan tiden löpt ut.

8 §

Den administrativa giltighetstiden för förarbevis ska vara tio år och beviset ska ersättas inom tio år från beslutet om behörighet.

9 §

Även för förarbevisen finns en bestämmelse om duplikat, jfr 3 kap. 18 § ovan. Ett förarbevis får ersättas med ett motsvarande förarbevis om beviset har förstörts eller kommit bort. Ett förarbevis ska också ersättas med ett nytt förarbevis om någon uppgift i det har ändrats. I sistnämnda fall får Transportstyrelsen meddela föreläggande om att ersätta förarbeviset.

10 §

Av paragrafen framgår när ett förarbevis är ogiltigt. Motsvarande bestämmelse för körkort finns i förslaget i 3 kap. 20 §.

11 §

Bestämmelsen är ny för förarbevis. Det finns i nuvarande KKL inget krav på att ha med sig förarbevis vid körning med fordon som kräver förarbehörighet. Det finns emellertid ett sådant förslag i prop. 2008/09:60. Att även körkort omnämns i paragrafen följer av att alla sådana kategorier ger rätt att köra moped klass II på samma sätt som ett förarbevis för moped klass II.

Av andra stycket framgår att på begäran av polis eller bilinspektör ska förarbeviset lämnas över för kontroll.

12 §

Motsvarande bestämmelse för körkortsbehörighet finns i förslaget i 3 kap. 23 §.

5 kap. Övningskörning

1 §

I paragrafen regleras vad som avses med övningskörning. Vidare anges att övningskörning får ske privat, i trafikskola, inom Försvarsmakten, polisväsendet eller på nationellt fastställd kurs i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller motsvarande utbildning i fristående skola. Privat övningskörning, som är ett nytt begrepp i KKL, tillåts inte vid övningskörning med moped, snöskoter och terränghjuling.

2 §

Av paragrafens första stycke framgår att om övningen avser bil, motorcykel eller moped klass I krävs körkortstillstånd för att få övningsköra.

Andra stycket reglerar privat övningskörning för kategori B där det krävs att den som övar har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med åtminstone en av sina handledare.

Undantag från kravet på körkortstillstånd gäller den som redan har körkortsbehörighet, som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse fordon utan kopplingspedal och övningen avser fordon med kopplingspedal.

3 §

Här framgår vilken ålder den som vill övningsköra måste ha uppnått. För kategori AM gäller åldern 14 år och nio månader, se prop. 2008/09:60 s. 100. För den nya körkortsbehörigheten kategori A2 är lägsta ålder 17 år och sex månader och för kategori A är lägsta ålder 20 år om den som övar har haft kategori A2 i minst två år, s.k. stegvis tillträde. Vid direkttillträde är lägsta ålder för övningskörning för kategori A 23 år och sex månader. För kategori BE, C1, C1E och rättighet enligt 2 kap. 2 § är lägsta ålder 18 år. Åldersgränsen för kategori D och DE har genom det tredje körkortsdirektivet höjts till 23 år.

4 §

Paragrafen motsvarar till viss del nuvarande 4 kap. 4 § KKL. De nya körkortsbehörigheterna och rättigheten enligt 2 kap. 2 § har tillkommit.

5 §

Paragrafen motsvarar till viss del nuvarande 4 kap. 5 § KKL. Orden vana och skicklighet i nuvarande paragraf är dock ersatta med lämplig och ”har erfarenhet” och bestämmelsen avser endast privat övningskörning. Kraven för att få ha uppsikt under övningskörning som sker i trafikskola, inom Försvarsmakten, polisväsendet och inom utbildning flyttas till KKF. Andra meningarna om vem som är att anses som förare är flyttad från nuvarande KKF.

6 §

Här regleras att den som ska ha uppsikt under privat övningskörning måste vara godkänd som handledare. För att godkännas som handledare måste personen, ha körkortsbehörighet för fordon av det slag övningen avser eller sådan rättighet som anges i 2 kap. 2 § under sammanlagt fem av de senaste tio åren ha haft en sådan behörighet och ha genomgått introduktionsutbildning om det är fråga om övningskörning för körkortsbehörighet kategori B.

Det tidigare kravet på att ha fyllt 24 år tas bort. Det saknar självständig betydelse i förhållande till kravet på körkortsbehörighet respektive innehav av rättighet enligt 2 kap. 2 §.

Kravet på lämplighet ska avse de närmaste tre åren före ansökan. Endast en spärrtid som överstiger tre månader ska utgöra hinder om återkallelsen beror på någon eller några av punkterna 2–4 i 6 kap. 4 §. All spärrtid ska utgöra hinder vid återkallelsepunkterna 1 och 5. Liksom nu ska inte återkallelse på grund av sjukdom eller av formella skäl utgöra hinder, dvs. återkallelse med stöd av 6 kap. 4 § 6 och 7 i vårt förslag. Se vidare avsnitt 6.4.6.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 8 § KKL.

8 §

8–10 §§ reglerar övningskörning för förarbehörighet.

Övningskörning för förarbehörighet för moped klass II, snöskoter och terränghjuling får endast ske i samband med utbildning enligt lagen (0000:00) om utbildning av förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

9 §

Åldern för övningskörning för moped klass II är 14 år och 9 månader och för snöskoter och terränghjuling 15 år och 9 månader.

10 §

Den som har uppsikt under övningskörning är att anse som förare av fordonet, jfr 5 §.

6 kap. Behörighetsingripande

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § första stycket KKL med den skillnaden att ordet körkortsingripande är ändrat till behörighetsingripande eftersom den omfattar såväl körkort som förarbevis.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 1 § andra och tredje styckena KKL.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 2 § KKL.

4 §

Paragrafen motsvarar till stor del nuvarande 5 kap. 3 §. En redaktionell skillnad består i att första punkten nu är uppdelad i fyra punkter. Då det gäller det materiella innehållet är nuvarande 5 kap. 3 § punkt 6 borttagen, se avsnitt 7.3.3. Som en följd därav flyttas brottet tillåtande av olovlig körning som nu hänförs till 5 kap. 3 § punkt 6 KKL i stället till punkt 4. Brottet olovlig körning nämns inte uttryckligen under någon särskild återkallelsepunkt enligt nu gällande KKL. Olovlig körning ska nu särskilt anges i punkt 4 om inte brottet faller inom punkt 3 som rör upprepade brott. Punkt 8 är ny och reglerar den situationen då beslut om körkortsbehörighet har fattats trots att hinder mot behörighet förelåg vid tiden för beslutet och fortfarande föreligger. Regeln avser att kunna återkalla körkortsbehörighet där sådan erhållit genom att myndigheten vilseletts. Se vidare avsnitt 5.3.5.

5 §

Paragrafen har tillkommit på grund av att moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska omfattas av återkallelsegrunderna i 5 kap. 3 § 1–4 KKL enligt prop. 2008/09:60, s. 101. Punkt 5 är dock ny och reglerar den situationen då beslut om förarbehörighet har fattats trots att hinder mot behörighet förelåg vid tiden för beslutet och fortfarande föreligger, se 4 § punkt 8.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 4 § KKL med tillägg för förarbehörigheterna.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § KKL.

8 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 5 kap. 6 § KKL.

I andra stycket finns en hänvisning till lagen (0000:00) om alkoholåldersbegränsning vid trafiknykterhetsbrott på grund av alkoholförtäring.

9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 7 § KKL.

Att medgivande att köra efter ett omedelbart omhändertagande enligt tredje stycket ska kräva att det kan ges utan fara för trafik-säkerheten har skrivits in i lagtexten. Denna regel fanns i 1977 års körkortslag. Eftersom borttagandet av rekvisitet medfört vissa tillämpningsproblem återinförs det i förtydligande syfte.

10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 8 § KKL.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 9 § KKL.

12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 10 § första stycket KKL.

13 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 11 § KKL.

14 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 12 § KKL med den skillnaden att en hänvisning görs till den nya lagen (0000:00) om alkoholås.

15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 10 § andra stycket KKL.

16 §

Bestämmelsen är flyttad från nuvarande 10 kap. 2 § KKL. Nytt är att det nu är tillräckligt att en innehavare av körkortsbehörighet av medicinska skäl är olämplig att ha körkortsbehörighet för att en

läkare ska behöva anmäla förhållandet till Transportstyrelsen mot i dag då det krävs att körkortsinnehavaren är uppenbart olämplig.

I andra stycket ges vidare en ny möjlighet för undersökande läkare att även anmäla till Transportstyrelsen om en patient sannolikt är olämplig som körkortshavare och denne motsätter sig fortsatt utredning.

17 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 13 § KKL.

18–19 §§

Paragraferna överensstämmer materiellt med nuvarande 5 kap. 14 § KKL.

20 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 15 § andra stycket KKL.

21 §

Bestämmelsen, som reglerar förarbehörigheter, anger i första stycket att ansökan om ny förarbehörighet efter återkallelse inte får prövas förrän giltighetstid för återkallelse eller spärrtid löpt ut.

I andra stycket ges vissa undantag från vad som sägs i första stycket. Efter avslag på ansökan om körkortstillstånd samt i de fall då återkallelse skett enligt 4 § punkt 5 och spärrtid löper kan förarbehörighet efter genomgången utbildning och avläggande av kunskapsprov, beslutas utan hinder av att spärrtid löper.

22 §

Om spärrtid eller tid för förarbehörighets ogiltighet bestämts till mer än ett år krävs det för att få ny förarbehörighet att sökanden har avlagt förarprov.

7 kap. Utländska körkort

1 §

Den som fyllt 15 år och är bosatt utomlands och som fört in en moped klass II i Sverige har rätt att köra fordonet utan körkort eller därmed jämförlig handling om fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hemlandet och det inte där krävs körkort eller därmed jämförlig handling.

Av andra stycket framgår att motsvarande bestämmelse gäller för moped klass I i fråga om den som är bosatt i stat utanför EES. För den som är bosatt i stat inom EES krävs enligt tredje körkortsdirektivet körkortsbehörighet kategori AM.

2 §

Bestämmelsen gäller den som fyllt 16 år och som är bosatt utomlands och som har fört in en snöskoter eller terränghjuling i Sverige. Han eller hon får under samma förutsättningar som gäller för moped klass II i 1 § första stycket köra fordonet i Sverige utan körkort.

3 §

Här regleras principen om ömsesidigt erkännande av körkort utfärdad i medlemsstat i EES, se tredje körkortsdirektivet artikel 2.1. Av andra stycket framgår att innehavaren måste uppfylla de ålderskrav som gäller i Sverige, att EES-körkortet måste vara giltigt i den utfärdande staten och det får inte ha bytts ut mot ett svenskt körkort.

Andra stycket motsvarar nuvarande 6 kap. 2 § punkt 3 och 4 KKL.

Tredje stycket motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § första stycket andra meningen KKL.

4 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 6 kap. 1 § andra stycket KKL. En nyhet är att innehavaren måste uppfylla ålderkraven i Sverige. Även den vägtrafikkonvention som undertecknades i Paris den 24 april 1926 finns med i uppräknningen.

Av andra stycket punkt 3 framgår att det utländska körkortet måste åtföljas av ett internationellt körkort som är utfärdat enligt någon av de i punkt 1 uppräknade vägtrafikkonventionerna.

5 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 6 kap. 2 § tredje stycket KKL.

Av andra stycket framgår att ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan är giltigt även under den tid då ansökan om ersättning av körkortet prövas.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 3 § andra meningen KKL.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 5 § KKL.

8 §

Paragrafens första stycke motsvarar i huvudsak nuvarande 6 kap. 7 § KKL såvitt gäller körkort utfärdade i en stat inom EES. Paragrafen gäller nu även den som har studerat här i minst sex månader. De regler som avser körkort som utfärdats i Schweiz eller Japan har flyttats till 11 §.

Av andra stycket framgår att om EES-körkortet är föremål för förfarande som är att likställa med omhändertagande eller återkallelse får ersättning inte ske. Detta framgår av artikel 11.4 i tredje körkortsdirektivet.

9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 6 § KKL.

10 §

Här framgår att det krävs permanent bosättning i Sverige för att ett EES-körkort som förstörts eller kommit bort ska kunna ersättas

med ett likvärdigt svenskt körkort. Detta följer av artikel 11.5 i tredje körkortsdirektivet.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 7 § KKL såvitt gäller körkort utfärdade i Schweiz eller Japan.

8 kap. Tillstånd och tillsyn

1 §

Av paragrafen framgår att det är Transportstyrelsen som prövar frågor enligt KKL. Genom att Transportstyrelsen tar över merparten av Vägverkets och länsstyrelsernas uppgifter såvitt avser frågor om körkortsbehörighet, förarbehörighet och yrkestrafik behövs inte längre någon uppräknning av vilka frågor som Transportstyrelsen prövar.

2 §

Av paragrafens första stycke framgår att introduktionsutbildning enligt 5 kap. 6 § första stycket 4 och riskutbildning enligt 3 kap. 15 § endast får bedrivas om Transportstyrelsen har meddelat tillstånd till utbildningen.

I andra stycket framgår vem som kan få sådant tillstånd och vilka kriterier som måste vara uppfyllda för att tillstånd ska beviljas.

3 §

Transportstyrelsen kan återkalla ett beviljat tillstånd om förutsättningarna enligt 2 § inte längre är uppfyllda eller om föreskrifterna om introduktionsutbildning inte har iakttagits. Tillstånd kan även återkallas på tillståndshavarens begäran.

4 §

Av paragrafen framgår att det är Transportstyrelsens uppgift att utöva tillsyn över introduktionsutbildning och riskutbildning.

Av andra stycket framgår vad tillsynen ska omfatta.

Av tredje stycket framgår att den som bedriver introduktionsutbildning eller riskutbildning på begäran av Transportstyrelsen ska lämna tillträde till lokalerna samt lämna ut handlingar och lämna de upplysningar som behövs.

5–8 §§

Alkolåsutredningen har i sitt betänkande SOU 2008:84 lämnat förslag till lagtext avseende anordnande och förrättande av förarprov, se vidare SOU 2008:84, s. 21 och s. 160–161. Vi har omarbetat dessa förslag något för att tydliggöra att det finns två nivåer dels tillstånd att anordna prov dels förordnande för den som ska förrätta provet. Regleringen gäller enbart prov för körkortsbehörighet. När det gäller förarbehörigheterna regleras detta i den särskilda lagen om utbildning av förare av moped, snöskoter och terränghjuling (0000:00).

9 §

Paragrafen reglerar Transportstyrelsens möjlighet att utöva tillsyn över förarprovverksamhet och är hämtad ur Alkolåsutredningens förslag till lagtext. Se vidare SOU 2008:84, s. 21 och s. 160–161.

10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 4 § KKL med det tillägget att även Tullverket och Kustbevakningen får besluta om omhändertagande av behörighetsbevis i de fall när det är fråga om sådana brott som avses i 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Detta följer av lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 5 § KKL.

12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 6 § KKL.

13 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 7 § första stycket KKL.

14 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 7 kap. 7 § andra stycket KKL.

Andra och tredje styckena motsvarar nuvarande 7 kap. 8 § KKL.

15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 9 § KKL.

9 kap. Överklagande

1 §

Paragrafens första stycke motsvarar nuvarande 8 kap. 1–2 §§ KKL.

Forumregeln i andra stycket, som syftar till att en jämn fördelning av mål ska ske till länsrätterna oavsett var Transportstyrelsens verksamhet är belägen, är hämtad från Transportstyrelseutredningens betänkande SOU 2008:44 *Transportinspektionen – Ansvarslag för vägtrafiken*. Se vidare SOU 2008:44 s. 496–502. Här framgår att överklaganden som rör fysiska personer ska ske till den länsrätt inom vars domkrets personen är folkbokförd eller om personen inte är folkbokförd i Sverige till den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Då det gäller beslut i frågor enligt 8 kap. 2–9 §§ ska sådana beslut överklagas till den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

2 §

Paragrafens motsvarar i huvudsak nuvarande 8 kap. 3 §§ KKL.

10 kap. Ansvar

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 kap. 2 § KKL.

Som en följd av uppdelningen mellan behörighet och behörighetsbevis har paragrafen omformulerats. Straffansvar följer för såväl ett underlåtande att medföra ett körkort eller förarbevis vid färd som för att köra med ett ogiltigt behörighetsbevis. Av 3 kap. 20 § respektive 4 kap 11 § följer att behörighetsbeviset är ogiltigt när den administrativa giltighetstiden löpt ut. Som framgår av avsnitt 3.4.1 är avsikten att från reglerna om olovlig körning undanta, färd med sådana ogiltiga behörighetsbevis där det vid förnyelse av beviset inte görs någon kontroll av om förutsättningarna för behörigheten fortfarande föreligger. Detta gäller för förarbehörighet och för körkortsbehörighet kategori AM, A1, A2, A, B och BE samt för utökad B-behörighet. Den som inte förnyat sådant behörighetsbevis inom den administrativa giltighetstiden och ändå framför fordon som kräver sådan behörighet bör dock dömas till penningböter. För att åstadkomma denna ordning har det reglerats att de nu nämnda behörigheterna inte blir ogiltiga även om den administrativa giltighetstiden för respektive behörighetsbevis har löpt ut. För kategorierna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE blir emellertid även körkortsbehörigheten ogiltig vid utgången av den administrativa giltighetstiden för körkortet, 3 kap. 23 § först stycket 3. Av paragrafen framgår därför att det i dessa fall blir fråga om trafikbrottslagens regler om olovlig körning.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 kap. 4 § KKL.

11 kap. Bemyndiganden m.m.

1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 10 kap. 1 § KKL, men har redaktionellt omformulerats och bemyndigandena har närmare specificerats. Flera nya punkter har därför tillkommit.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 10 kap. 3 § KKL.

Ikraftträdande

Den nya KKL föreslås träda i kraft den 19 januari 2013, vilket är det datum då medlemsländerna enligt artikel 16.2 tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpa direktivets bestämmelser.

15.2 Förslaget till ny körkortsförordning

1 kap. Innehåll och begrepp

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 1 § KKF.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 § KKF.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 § KKF.

2 kap. Behörigheter

1 §

Första meningen i paragrafen är hämtad ur bilaga I punkt 3 i tredje körkortsdirektivet.

Andra stycket motsvarar nuvarande 1 § andra stycket KKF.

2 §

Av paragrafen framgår att rättigheten enligt 2 kap. 2 § KKL ska anges på körkortet med en gemenskapskod.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 § KKF med den skillnaden att bestämmelsen nu avser förarbevis och inte traktorkort som tidigare. Villkor ska kunna meddelas även för förarbevisen.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 § KKF.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 2 kap. 11 § andra stycket KKL.

3 kap. Körkortsbehörighet

1 §

En nyhet är att ett körkortstillstånd ska sökas för en grupp av kategorier och inte för enstaka kategori. Lydelsen är i huvudsak hämtad ur SOU 2005:45, *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling*. Se vidare SOU 2005:45 s. 83 och 387.

Det tidigare kravet att ansökan om körkortstillstånd ska göras på särskild blankett är borttaget. Hälsodeklarationen behöver inte vara undertecknad av sökanden på heder och samvete.

2 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 2 § KKF med det tillägget att även villkorstid med alkohol enligt lagen (0000:00) om alkohol finns med.

3 §

I enlighet med prop. 2008/09:60 s. 39 ska ett körkortstillstånd gälla fem år. Paragrafens lydelse är i övrigt i huvudsak utformad i enlighet med SOU 2005:45 s. 84 och 387. I nuvarande 3 kap. 3 § KKF anges vad beviset om körkortstillstånd ska innehålla. Detta har tagits bort.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 § KKF.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 § KKF.

6 §

Paragrafens lydelse är hämtad ur SOU 2005:45, s. 84. och innehåller ändringar till följd av gruppindelningarna, se 1 §.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 § KKF.

8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 § KKF.

9 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 10 § andra stycket KKF.

10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 11 § KKF.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 12 § KKF.

12 §

Av paragrafen framgår att Transportstyrelsen ska se till att sökanden får ett underlag för att kunna ansöka om behörighet. Av nuvarande 3 kap. 13 § KKF framgår att ansökan ska ske på särskild blankett – detta är numera borttaget.

13 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 16 § KKF.

14 §

Av paragrafen framgår att Transportstyrelsen ska se till att sökanden får ett underlag för att kunna ansöka om ersättning av körkort. Kravet om att ansökan ska göras på en särskild blankett är numera borttaget.

15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 19 § KKF.

16 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 20 § KKF med den skillnaden att paragrafen behandlar nya kategorier och att datum för ogiltighet ändrats till den 19 januari 2013 då KKL föreslås träda i kraft.

4 kap. Förarbehörighet

1 §

Paragrafen är en motsvarighet till 3 kap. 13 § KKF för körkortsbehörighet.

2 §

Paragrafen är en motsvarighet till 3 kap. 14 § KKF för körkortsbehörighet.

3 §

Paragrafen är en motsvarighet till 3 kap. 15 § KKF för körkortsbehörighet.

5 kap. Övningskörning m.m.

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 1 § KKF med det tillägget i sista meningen att kravet på körkortsbehörighet enligt 5 kap. 4 § KKL inte behöver vara uppfyllt.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 2 § KKF med tillägg av de nya körkortsbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 3 § KKF. I första stycket har ålderskravet 21 år tagits bort. Det saknar självständig betydelse eftersom den som utövare uppsikt måste inneha aktuell körkortsbehörighet under sammanlagt tre av de senaste tio åren. I andra stycket har tillagts att uppsikt inte får ske av den vars körkortsbehörighet de senaste tre åren varit villkorad av alkohol. Detta framgår av Alkolåsutredningens förslag, SOU 2008:84 s. 103.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 4 § KKF.

5 §

Det framgår av paragrafen att uppsikt under övningskörning i trafikskola ska ske av den som är trafiklärare enligt lagen (1998:493) om trafikskolor.

I andra stycket framgår att uppsikt under övningskörning enligt lagen (0000:00) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar får ske endast av någon som är behörig utbildare enligt den lagen. Detta följer av prop. 2008/09:60 s. 41.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 5 § KKF.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 6 § KKF.

8 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 4 kap. 8 § KKF. Att ansökan måste göras på särskild blankett är nu borttaget.

9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 8 a § KKF.

10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 9 § KKF.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 10 § KKF.

12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 11 § KKF.

13 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 12 § KKF.

14 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 13 § KKF.

15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 4 kap. 14 § KKF.

6 kap. Behörighetsingripande

1 §

I paragrafen anges att bestämmelserna i kapitlet gäller såväl körkortsbehörighet som körkortstillstånd och förarbehörighet.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 2 § KKF.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 3 § KKF.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 4 § KKF.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 5 § KKF.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 6 § KKF.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 7 § KKF.

8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 8 § KKF.

9 §

Av paragrafen framgår att om ett beslut om att omhänderta ett behörighetsbevis upphävs blir behörigheten giltig från dagen för beslutet. Behörighetsbeviset ska skyndsamt återlämnas till behörighetshavaren.

10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 5 kap. 10 § KKF.

7 kap. Utländska körkort*1 §*

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 1 § KKF.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 2 § KKF med tillägg för terränghjuling, snöskoter och moped klass II .

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 4 § KKF.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 5 § KKF.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 6 § KKF.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 7 § KKF. I sista stycket framgår kravet på permanent bosättning i Sverige för att ett körkort som förstörts eller kommit bort ska kunna ersättas.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 8 § KKF.

8 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap 9 § KKF.

9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 6 kap. 10 § KKF.

8 kap. Tillstånd och tillsyn

1 §

Här framgår att frågor om medgivande enligt 2 kap. 5 § KKL prövas av Transportstyrelsen och att sådant medgivande även får prövas av den domstol som prövar ett överklagat ärende.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 3 § KKF.

3 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 4 § KKF.

4 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 8 § KKF.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 9 § KKF.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 7 kap. 10 § KKF.

7 §

Paragrafen är ny och reglerar att Vägverket, Försvarsmakten och Statens skolverk ska anmäla till Transportstyrelsen om en förarprovare inte uppfyller kraven för ett sådant förordnande.

9 kap. Överklagande

1 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 9 kap. 1 § KKF.

10 kap. Ansvar

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 kap. 2 § KKF.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 9 kap. 3 § KKF.

11 kap. Bemyndiganden m.m.

1 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 1 § KKF.

2 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 2 § KKF.

3 §

Paragrafen motsvarar i huvudsak nuvarande 8 kap. 3 § KKF, med det tillägget att Transportstyrelsen i samråd med Rikspolisstyrelsen får meddela föreskrifter om att utföra identitetsprövning även för andra än Posten Sverige AB som har tillstånd att bedriva postverksamhet.

4 §

Av punkt 1. a–d framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om ansökan om körkortstillstånd, beslut om behörighet, ersättning av behörighetsbevis och utländskt körkort samt godkännande som handledare. Paragrafen i övrigt motsvarar nuvarande 8 kap. 3 a § KKF och 8 kap. 3 b § KKF.

5 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 4 § KKF.

6 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 5 § KKF.

7 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 6 § KKF.

8 §

Paragrafen är ny och handlar om undantag från riskutbildning.

9 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 8 KKF.

10 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 9 § KKF.

11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 9 a § KKF.

12 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 10 § KKF.

13 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 10 a § KKF.

14 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 11 § KKF.

15 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 12 § KKF.

16 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 8 kap. 13 § KKF.

Ikraftträdande

Den nya KKF föreslås träda i kraft den 19 januari 2013, vilket är det datum då medlemsländerna enligt artikel 16.2 tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpa direktivets bestämmelser.

15.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

1 §

Definitionen av trafikskola har ändrats. Tillståndskravet ska omfatta all yrkesmässig utbildning som syftar till att eleven ska förvärva en körkortbehörighet. Däremot undantas den utbildning som krävs för att erhålla förarbehörighet eftersom utbildning för sådan behörighet regleras särskilt i annan lagstiftning. Moped klass I förutsätter körkortsbehörighet (AM) men utbildningsmässigt hör fordonsslaget till den särskilda utbildningen för förarbehörighet. Mopedutbildningen ska inte omfattas av den verksamhet som definitionsmässigt benämns trafikskola. Detta utesluter naturligtvis inte att en trafikskola, i enlighet med de bestämmelser som gäller utbildning för förarbehörighet, också bedriver mopedutbildning.

2 §

Det nuvarande kravet på en tillståndshavare kvarstår i huvudsak men förtydligas i fråga om gott anseende och lämpligheten att driva verksamheten.

2 a §

Hos juridiska personer ska det finnas i lagen särskilt utpekade trafikskolansvariga. Tillståndsprövningen ska även avse dem.

2 b §

I aktiebolag och ekonomiska föreningar ska den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett vara trafikskoleansvarig. I kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman, och hos andra juridiska personer den eller de som den juridiska personen har utsett.

Om det finns särskilda skäl får Transportstyrelsen medge att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara trafikskolansvarig, eller att kommanditdelägare undantas från att vara trafikskolansvarig.

2 c §

Vid byte av ansvarig ska den nya personens lämplighet prövas.

3 §

Kraven på att det vid en trafikskola ska finnas en godkänd trafikskolechef och en eller flera godkända utbildningsledare har tagits bort. I stället ställs krav på att det vid en trafikskola ska finnas en eller flera godkända trafiklärare.

4 §

I nuvarande 4 § TskL regleras vad som krävs för att godkännas som trafiklärare. Av 3 § förordningen (1998:978) om trafikskolor framgår att, utöver angivet utbildningskrav, även den personliga lämpligheten ska beaktas – något som inte är reglerat i TskL. Av 11 kap. 14 § regeringsformen följer bl.a. att om domstol eller annat offentligt organ finner att en föreskrift står i strid med bestämmelse i grundlag eller annan överordnad författning, får föreskriften inte tillämpas. Kammarrätten i Jönköping har i dom den 12 december 2003 (mål nr 3174-03) funnit att bestämmelserna om krav på lämplighet i 3 § förordningen (1998:978) om trafikskolor inte bör tillämpas. En ändring föreslås i 4 § TskL med innebörd att samtliga krav för godkännande samlas i lagen. I det sammanhanget bedömer utredningen att det nuvarande ålderskravet på 21 år saknar självständig betydelse eftersom sökanden alltid måste inneha körkortsbehörighet kategori B och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren ha haft sådan körkortbehörighet. Ålderskravet föreslås därför utgå.

Punkt 4 och 5 är nya. För att godkännas som trafiklärare ska sökanden ha genomgått påbyggnadsutbildning i kommunal vuxenutbildning enligt Statens skolverks föreskrifter eller annan likvärdig utbildning och med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som trafiklärare.

5 §

Av sista stycket framgår att beslut om återkallelse av tillstånd ska gälla omedelbart om inget annat bestämts i beslutet.

6 §

På samma sätt som i 5 § föreskrivs att beslut ska gälla omedelbart om inget annat bestäms i beslutet.

7 §

Av paragrafen framgår när det är möjligt att meddela varning i stället för att återkalla ett tillstånd.

10 §

Av paragrafen framgår att de föreskrifter som behövs för erkännande av yrkeskvalifikationer i ett annat land för att utöva yrke som trafiklärare får meddelas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. Sådana föreskrifter får omfatta undantag från kravet på godkännande enligt 3 § om yrket ska utövas endast tillfälligt.

Bestämmelsen bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer och syftar till att göra det lika enkelt att fritt tillhandahålla tjänster inom gemenskapen som inom en medlemsstat. Se vidare avsnitt 13.5.5.

Ikraftträdande

Ändringarna i lagen om trafikskolor föreslås träda i kraft den 19 januari 2013.

15.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

1 kap. Inledande bestämmelser

2 §

Paragrafen har ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

4 §

I *första stycket* har tillägg gjorts. Med godstransporter avses även fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1 och C1E. Med persontransporter avses även fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 och D1E. Paragrafen har även ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

2 kap. Tillämpningsområde

1 §

I *första stycket* har tillägg gjorts. Körkortsbehörighet kategori C1, C1E, D1 och D1E har tillförts bestämmelsen. Lagens tillämpningsområde omfattar även fordon som kräver körkortsbehörighet med dessa kategorier. Paragrafen har även ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

3 kap. Förarkrav

2 §

Paragrafens *första* och *andra stycke* har ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

2 a §

Denna paragraf ny och behandlar hävdvunna rättigheter för förare av fordon som innehar eller har innehaft ett körkort med körkortsbehörighet kategori C1, C1E, D1 och D1E. Bestämmelsen träffar

körkort som har utfärdats i en annat EES-stat än Sverige eftersom sådan körkort inte har kunnat utfärdas i Sverige.

Enligt *första stycket* ska förare som har eller har innehaft ett EES-körkort med körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E utfärdat första gången före den 10 september 2008 vara undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter.

Enligt *andra stycket* ska förare som innehar eller har innehaft ett EES-körkort med körkortsbehörighet kategori C1 eller C1E utfärdat första gången före den 10 september 2009 vara undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter.

3 §

Paragrafen har tillförts körkortsbehörighet kategori C1 och C1E. Det innebär att en förare från och med 18 års ålder även får utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1 eller C1E om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1 §, dvs. genom grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar och prov.

4 §

Paragrafen har tillförts körkortsbehörighet kategori C1 och C1E. Det innebär att en förare från och med 21 års ålder får utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1 eller C1E om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 4 kap. 2 §, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Grundutbildningen ska motsvara minst 140 timmar och prov.

5 §

Paragrafen har ändrats genom att ålderskravet har sänkts för att få utföra förvärvsmässiga persontransporter, vidare har paragrafen tillförts en ny sista mening som reglerar s.k. "tomköring". En förare får från och med 20 års ålder utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörigheten kategori D eller DE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grund-

läggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 1 §, dvs. förvärvat kompetensen genom godkänt prov och en grundutbildning motsvarande minst 280 timmar. En sådan förare får utföra persontransporter oavsett körsträckans längd eller trafikslag. Om fordonet körs utan passagerare får transporten utföras av en förare som innehar ett sådant yrkeskompetensbevis från och med 18 års ålder.

5 a §

Paragrafen är ny och behandlar körkortsbehörighet kategori D1 och D1E.

Enligt *första stycket* får en förare från och med 18 års ålder utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1 §, dvs. förvärvat kompetensen genom godkänt prov och en grundutbildning motsvarande minst 280 timmar. En sådan förare kan utföra persontransporter oavsett körsträckans längd eller trafikslag.

Av *andra stycket* framgår att från och med 21 års ålder räcker det med att föraren har förvärvat sitt yrkeskompetensbevis genom en grundutbildning enligt 4 kap. 2 §, s.k. snabbförvärvad grundutbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E. Grundutbildningen ska motsvarar minst 140 timmar och prov.

6 §

Paragrafen behandlar vilket kompetenskrav som ska gälla för en förare när det är fråga om persontransporter i linjetrafik vars längd inte får överstiga 50 kilometer. I *första stycket* behandlas vad som krävs för den som är 18 år för att få utföra persontransporten. Av paragrafen framgår att en förare från och med 18 års ålder får utföra sådan persontransport med fordon som kräver körkortsbehörigheten kategori D eller DE om fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer och sådan om han eller hon erhållit ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 1 §, dvs. genomgått en grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar och avlagt godkänt prov.

I *andra stycket* behandlas vad som tidigare framgick av paragrafens första stycke. Vissa typer av persontransporter ska inte kräva att föraren måste ha genomgått en grundutbildning som motsvarar minst 280 timmar för att kunna få ett yrkeskompetensbevis utan det ska räcka med en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 §, dvs. motsvarande minst 140 timmar och godkänt prov. En förare får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörigheten kategori D eller DE om fordonet används för transporter i linjetrafik vars längd inte överstiger 50 kilometer om han eller hon erhållit ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 2 §. Kompetens får således förvärfvas genom att föraren har genomgått en förkortad grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar och avlagt godkänt prov.

7 §

Paragrafen har ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

4 kap. Grundläggande kompetens

3 §

Paragrafens andra stycke har ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

5 §

Paragrafen är ny och behandlas i art. 5.4 yrkesförorddirektivet. Bestämmelsen får betydelse när en förare som redan innehar en körkortsbehörighet och ett yrkeskompetensbevis senare skaffar sig en högre körkortsbehörighet eller behörighet att utföra transporter med tungt släp.

I *första stycket* behandlas godstransporter. Av bestämmelsen framgår att en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens som ger föraren en rätt att utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av de kategorier som följer av 3 kap. 3 och 4 §§, dvs. kategori C1, C1E, C eller CE inte behöver skaffa sig ett sådant

yrkeskompetensbevis på nytt om han eller hon utökar sin körkortsbehörighet med någon av nämnda kategorier. Bestämmelsen får betydelse t.ex. om en förare som tidigare har körkortsbehörighet kategori C1 och ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för sådana fordon senare även skaffar sig körkortsbehörighet kategori C. En sådan förare behöver således inte genomgå någon ny grundutbildning för att få kompetens att utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C. Detsamma gäller för den lastbilsförare som senare skaffar sig körkortbehörighet för lastbil med tungt släp, dvs. kategori C1E eller CE.

I *andra stycket* behandlas persontransporter. Av bestämmelsen framgår att en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens som ger en rätt att utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av de kategorier som följer av 3 kap. 5–7 §§, dvs. kategori D1, D1E D eller DE, inte behöver skaffa sig ett yrkeskompetensbevis på nytt om han eller hon skaffar sig ytterligare körkortsbehörighet med någon av nämnda kategorier. Bestämmelsen får betydelse t.ex. om en förare som tidigare har körkortsbehörighet kategori D1 och ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för sådana fordon senare även skaffar sig körkortsbehörighet kategori D. En sådan förare behöver således inte genomgå någon ny grundutbildning för att få kompetens att utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D. Detsamma gäller för den bussförare som senare skaffar sig körkortbehörighet för buss med tungt släp, dvs. kategori D1E eller DE.

5 kap. Fortbildning

1 §

I paragrafens *första stycke* har ett tillägg gjorts. En hänvisning till 3 kap. 2 a § har införts som behandlar förare som har en hävdvunnen rätt för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1, C1E, D1 eller D1E. Av bestämmelsen framgår att en förare med en sådan rätt måste genomgå en fortbildning.

2 §

I paragrafen har ett tillägg gjorts. En hänvisning till 3 kap. 2 a § har införts som behandlar förare som har en hävdvunnen rätt för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori C1, C1E, D1 eller D1E. Av bestämmelsen framgår att en förare med en sådan rätt måste genomgå sin första fortbildning inom sju år. Den som inte genomgår fortbildningen inom utsatt tid är inte längre berättigad till att utföra förvärvsmässiga transporter och kan dömas till ansvar för brott mot lagen, jfr 11 kap. 1 §.

6 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

1 §

Paragrafens *tredje stycke* har ändrats redaktionellt till följd av den nya körkortslagen.

13 kap. Bemyndiganden

1 §

I paragrafen har införts ett nytt bemyndigande i punkten 1. För att få utföra förvärvsmässiga transporter vid vissa lägre åldrar enligt 3 kap. ska krävas att föraren har förvärvat sin grundläggande kompetens vid en utbildning inom gymnasieskolan. För andra ålderskrav ska inte krävas att kompetensen förvärvats genom en utbildning vid en gymnasieskola. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får genom bemyndigandet meddela ytterligare föreskrifter om förarkrav när den grundläggande kompetensen ska förvärvas genom en grundutbildning inom ramen för gymnasieskolan eller på annat sätt.

Kommittédirektiv



Översyn av körkortsförfattningarna m.m.

**Dir.
2006:119**

Beslut vid regeringssammanträde den 30 november 2006

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar. Reglerna på detta område berör allmänheten i stor utsträckning och bör därför vara tydliga och lättöverskådliga. De begrepp och definitioner som används bör vara enhetliga. Utredaren skall särskilt uppmärksamma vilka möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelserna på området. Regler som kan vara krångliga och svårtillämpade för allmänhet och myndigheter bör så långt som möjligt undvikas.

Utredaren skall också analysera hur EG:s direktiv om ändring av direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (tredje körkortsdirektivet) skall genomföras i svensk rätt. Genom direktivet införs nya körkortskategorier för mopeder (AM), för lastbilar som väger högst 7 500 kg (C1) och för bussar för maximalt 16 passagerare (D1). Vidare införs bland annat en möjlighet att använda microchip på körkortet, den högsta tillåtna totalvikten för att med B-körkort köra dragbil och släp höjs och det görs ändringar av utbytestiden för körkort med behörighet C och D. Det görs också vissa andra ändringar av körkortskategorier och behörighetskrav i syfte att öka trafiksäkerheten.

I uppdraget ingår att utreda vissa frågor om förnyelse och utbyte av körkort samt att analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under provtiden. Utredaren skall också se över systemet med läkares anmälningsplikt. Vidare skall utredaren analysera hur författningsändringarna med anledning av

det nya yrkesförardirektivet¹ och det tredje körkortsdirektivet påverkar varandra.

Utredaren skall slutligen utarbeta de författningsförslag, med övergångsbestämmelser, som behövs.

Uppdraget skall redovisas senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avser förändringar av den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B skall dock redovisas senast den 1 maj 2007.

Bakgrund och behovet av en utredning

Behov av en generell översyn

Bestämmelser om körkort och förarbevis finns huvudsakligen i körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter och förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Vägverket har med stöd av dessa författningar utfärdat kompletterande föreskrifter. En rad andra författningar handlar också om eller har samband med körkortsfrågor. Vissa tillämpningsproblem har uppstått sedan körkortslagstiftningen tillkom och de ändringar och tillägg som har gjorts sedan dess har också medfört ett behov av att se över körkortslagstiftningen och författningar som berör körkortsfrågor generellt. Vidare finns behov av att harmonisera den terminologi och de definitioner som används på området.

Även de regler som avser trafikskolor behöver ses över i detta sammanhang.

Anpassning till EG-direktivet om körkort

En överenskommelse om kommissionens förslag till EG-direktiv om ändring i rådets direktiv 91/439/EEG om körkort nåddes vid ministerrådet den 27 mars 2006. Europaparlamentet förväntas inom kort anta direktivet och det beräknas kunna träda i kraft i slutet av

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

2006. Därefter skall bestämmelserna i EG-direktivet införlivas i de nationella rättsordningarna inom sex år.

Det nya körkortsdirektivet innehåller regler för att underlätta den fria rörligheten för fordonsförare inom EU, stärka trafiksäkerheten och förhindra bedrägerier. En enda körkortsmodell skall på sikt ersätta de över 110 olika modeller som finns idag inom EU. För Sveriges del innebär ändringarna bland annat följande:

- Micro-chip får föras in på körkortet. Om så sker skall det innehålla de uppgifter som skall finnas på själva körkortet. Medlemsstaterna får också föra in andra data på chipet.
- Utbyte av körkort med behörighet C och D skall ske vart femte år i stället för vart tionde år.
- Införande av en ny körkortskategori, AM, för mopeder som är konstruerade för en högre hastighet än 25 km/tim. Teoriprov skall avläggas och medlemsstaterna får även införa körprov och medicinska krav. Åldersgränsen är 16 år men medlemsstaterna får använda en gräns mellan 14 och 18 år på sitt eget territorium. Körkortskategori AM gäller även för lätta fyrhjulingar, så kallade mopedbilar (definierade enligt artikel 1.3.a i typgodkännandedirektivet²).
- En höjning av minimiåldern för de mest kraftfulla motorcyklarna, och vissa andra ändringar i körkortskategorierna och behörighetskraven i syfte att höja trafiksäkerheten.
- Den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B höjs från 3 500 kg till 4 250 kg. I vissa fall skall dock en kortare utbildning alternativt ett prov krävas.
- Införande av nya körkortskategorier:
C1 för lastbil som väger högst 7 500 kg. Åldersgräns 18 år.
D1 för buss för maximalt 16 passagerare. Åldersgräns 21 år.
- Åldersgränserna höjs till 21 år för körkortsbehörighet C och till 24 år för D. För yrkesförare med yrkesutbildning enligt för närvarande direktiv 2003/59 kan dock åldersgränserna vara 18 år för C och 21 år för D liksom idag.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjulinga motorfordon och om upphörande av rådets direktiv 91/61/EG EGT L 124, 9.5.2002, Celex 31991L0061.

- En harmonisering av tidsperioderna för medicinska kontroller för yrkesförare.
- Minimikrav för utbildning av förarprovare.

Förarbevisutredningen har i betänkandet *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling* (SOU 2005:45) föreslagit vissa ändringar i körkortsförfattningarna, samt vissa nya författningar. Förslagen grundas delvis på det tredje, vid betänkandets slutförande ännu inte färdiga, körkortsdirektivet. Betänkandet har remissbehandlats. Utredningens förslag övervägs för närvarande i Regeringskansliet.

Förnyelse av körkort för svenskar som bor permanent i ett annat land

Enligt tredje körkortsdirektivet får körkort endast utfärdas till den som uppfyller de kunskaps- och erfarenhetskrav som ställs samt antingen har sitt permanenta boende i den utfärdande staten eller kan visa att han eller hon har studerat där i mer än sex månader. Kraven på permanent boende gäller även för förnyelse av körkort då den administrativa perioden har löpt ut. Den som bor permanent i ett nytt land kan alltså inte välja om det gamla eller det nya boendelandet skall förnya körkortet.

Enligt körkortslagen skall ett körkort förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller förnyats. Detta gäller för den som har ett körkort utfärdat i Sverige. För innehavare av svenskt körkort som bor i en stat utanför EES förnyar svenska myndigheter normalt körkortet då den administrativa giltighetstiden löper ut. För svenskar som bosätter sig i annan stat inom EES skall dock, enligt det nya körkortsdirektivet, det land där man har sitt permanenta boende förnya körkortet.

Utbyte av körkort från tredje land

Enligt körkortslagen får endast körkort utfärdade i en stat inom EES, Schweiz eller Japan bytas mot ett svenskt likvärdigt körkort. En förutsättning för utbyte är att innehavaren är permanent bosatt i Sverige. När det gäller Schweiz och Japan skall körkortsinnehavaren uppfylla vissa personliga och medicinska krav för

utbyte. Sverige har inte något avtal om körkortsutbyte med andra länder utanför EES.

Bakom Sveriges restriktiva hållning till körkortsutbyten ligger främst trafiksäkerhetsskäl och förfalskningsaspekter. De svenska körkortet fungerar också som ID-kort, vilket innebär att förfalsknings- och säkerhetsaspekterna blir ännu viktigare..

Flera länder utanför EES har under senare år framställt önskemål om att ingå avtal med Sverige om utbyte av körkort.

Yrkesförardirektivet

Den 15 juli 2003 antogs ett direktiv som behandlar vilka kompetenskrav en förare måste uppfylla för att ha rätt att yrkesmässigt utföra gods- respektive persontrafik, yrkesförardirektivet³. Merparten av reglerna behandlar vilka krav som skall ställas på en yrkesförare och på vilket sätt kompetensen kan erhållas. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete som syftar till att direktivet skall kunna genomföras i svensk rätt. Yrkesförardirektivet står i nära samband med bestämmelserna i körkortsdirektivet, särskilt när det gäller körkortskategorier och behörighetskrav för att få framföra tyngre fordon.

Unga förare

Unga förare är överrepresenterade i olycksstatistiken. Risken att bli dödad i trafiken är flera gånger högre för 18–24-åringar än för åldersgruppen 25–64 år. Flera åtgärder har därför vidtagits för att öka riskmedvetenheten hos unga förare. Bland annat har en obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och elev vid privat övningskörning införts den 1 januari 2006. Arbetet pågår också med att utveckla riskutbildningen.

För nyblivna körkortsinnehavare finns i dag en prövotid på två år. Reglerna innebär att om körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 1–6 körkortslagen under prövotiden så måste personen alltid avlägga ett nytt prov för att återfå behörigheten. Därefter gäller en ny tvåårig prövotid. Vägverket har kommit in med ett förslag till en

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

ändring i prøvotidsreglerna. Förslaget innebär att den som har fått sitt körkort återkallat under prøvotiden i stället för nytt förarprov skall gå igenom ett rehabiliterings- eller påverkansprogram för att kunna få nytt körkort. Sådana program har införts i många länder i EU, ibland i kombination med en prøvotid liknande den svenska.

Läkares anmälningsplikt

Vägverket redovisade den 1 december 2005 ett regeringsuppdrag om läkares skyldighet att till länsstyrelsen anmäla den som på grund av medicinska skäl är uppenbart olämplig att framföra ett körkortspliktigt fordon. Bakgrunden är att systemet med läkares anmälningsplikt av olämpliga förare fungerar mindre väl. Få anmälningar görs, mycket beroende på oklara bestämmelser och okunskap men också på att läkarna anser att en anmälan skulle äventyra förtroendet mellan läkare och patient. I redovisningen framför Vägverket vissa förslag till förbättringar av systemet, bland annat vissa ändringar i körkortslagen. Vägverket föreslår vidare införandet av ett system med trafikmedicinska centrum och enheter. Enligt Vägverkets bedömning skulle införandet av ett sådant system förbättra möjligheterna att genomföra de utredningar som är nödvändiga för att avgöra om en person av medicinska skäl är olämplig att framföra ett körkortspliktigt fordon och öka kvaliteten på dessa utredningar. Vidare skulle systemet innebära att behovet av trafikmedicinsk utbildning vid bl.a. grundutbildning av läkare kan tillgodoses och att förutsättningarna för forskning inom områden som t.ex. trafikmedicin och trafikolycksfall ökar.

Uppdraget

Regleringen av körkortsområdet berör allmänheten i stor utsträckning och bör därför vara tydlig och lättöverskådlig. De begrepp och definitioner som används bör vara enhetliga. De möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelserna på området bör tas till vara. Regler som är krångliga och svårtillämpade för allmänhet och myndigheter skall ses över i syfte att göra dem enklare och mer begripliga.

En särskild utredare skall göra en samlad översyn av körkortslagen, körkortsförordningen, lagen om trafikskolor och med dem sammanhängande författningar. Det står utredaren fritt att även i övrigt lämna förslag till förändrade regler i de fall detta bedöms lämpligt.

Utredaren skall också analysera det tredje körkortsdirektivet och lämna de förslag som behövs för att genomföra direktivet i Sverige. Det kommer bland annat att krävas en översyn av körkortsbehörigheterna och de krav som ställs för dessa.

Utredaren skall vidare följa det arbete som pågår för att genomföra yrkesförardirektivet, vilket reglerar yrkesförarens grundläggande kompetens och fortbildning för gods- respektive persontransporter. Särskilt skall konsekvenser som rör de nya körkortskategorierna och behörighetskraven analyseras. Utredaren skall överväga om författningar som är föranledda av yrkesförardirektivet behöver ändras med anledning av det nya körkortsdirektivet.

I uppdraget ingår att se över bestämmelserna om förnyelse av körkort för svenskar som bor permanent i ett annat land. Utredaren skall vidare analysera reglerna för utbyte av körkort för medborgare från länder utanför EES.

Vägverkets förslag om att införa rehabiliterings- och påverkansåtgärder som ett villkor för att åter få körkort efter en återkallelse under prövotiden skall analyseras.

Slutligen skall utredaren, mot bakgrund av Vägverkets förslag, se över systemet med läkares anmälningsplikt.

Utredningen skall ske med beaktande av de bestämmelser avseende kostnadsberäkningar och konsekvensbeskrivningar som finns i 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474).

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avser förändringar av den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B skall dock redovisas senast den 1 maj 2007.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till
2007 års Körkortsutredning**

**Dir.
2007:128**

Beslut vid regeringssammanträde den 27 september 2007

Sammanfattning av tilläggsuppdraget

Den särskilda utredaren med uppdrag att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar (dir. 2006:119) ska, mot bakgrund av regleringen i yrkesförardirektivet¹, analysera om åldersgränserna för att framföra fordon avsedda för persontransport i körkortskategori D ska ändras. Vidare ska utredaren analysera om ålderskravet för taxiförare bör ändras. Analyserna ska göras med beaktande av de trafiksäkerhetsskäl som finns. Utredaren ska lämna de författningsförslag som kan behövas.

Utredaren ska enligt kommittédirektiven (dir. 2006:119) redovisa sitt uppdrag senast den 1 maj 2008. Utredningstiden förlängs. Med ändring av den beslutade tiden för redovisning ska utredaren i stället redovisa sitt uppdrag senast den 1 oktober 2008.

Bakgrund

2007 års körkortsutredning

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar. Utredaren skulle också analysera hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EU om körkort (tredje körkortsdirekti-

¹ TP1PT Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

vet)² ska införlivas i svensk rätt. I uppdraget ingick att utreda vissa frågor om förnyelse och utbyte av körkort, analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under provtiden, se över systemet med läkares anmälningssplikt samt analysera hur författningsändringarna med anledning av det nya yrkesförar-direktivet och det tredje körkortsdirektivet påverkar varandra.

Åldersgränser m.m.

Åldersgränser för körkortsbehörigheterna D och DE

Enligt 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) får körkort för behörigheten D utfärdas för den som har fyllt 21 år. Höjningen till den nuvarande 21-årsgränsen föranleddes av det ansvar det innebär att handha persontransporter med buss (se prop. 1997/98:63, s. 88).

Av det nu gällande körkortsdirektivet följer att åldersgränsen för körkortskategorierna D och DE ska vara 21 år³. Enligt tredje körkortsdirektivet kommer åldersgränsen för körkortskategorierna D och DE att höjas till 24 år utan att det påverkar de lägre åldersgränser som följer av det nya yrkesförardirektivet för att framföra sådana fordon.

Yrkesförardirektivet ställer krav på att föraren innehar viss yrkeskompetens och ålder för att få framföra fordon avsett för förvärvsmässiga persontransporter i körkortskategorierna D och D+E. Det krävs att föraren har förvärvat en grundläggande kompetens. Den kan förvävas antingen genom ett obligatoriskt krav på viss grundutbildning som avslutas med ett prov eller ett system med enbart obligatoriskt prov. Yrkesförardirektivet gör det möjligt för medlemsstaterna att tillåta en lägre åldersgräns vid framförande av fordon i körkortskategorierna D och DE än vad som följer av det andra och tredje körkortsdirektivet om det är frågan om persontransporter som sker förvärvsmässigt.

Det är bl.a. trafiksäkerhetsskäl som ligger bakom de nya kompetenskraven.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

³ Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991, s. 1, Celex 31999L0439[01]).

Åldersgräns för taxiförarlegitimation

Enligt 3 kap. 3 § 1–2 yrkestrafiklagen (1998:490) får taxiförarlegitimation ges till den som har fyllt 21 år och sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Højningen från 19 till 21 år för att få köra taxi motiverades av det ansvar det innebär att handha persontransporter (se prop. 1997/98:63 s. 88). Kravet på körkortsbehörighet B i minst två år för att kunna få taxiförarlegitimation ansågs ge sökanden tillräcklig erfarenhet och möjlighet att öva upp sin körförmåga.

Gymnasieutredningen

Regeringen har nyligen gett en särskild utredare (En reformerad gymnasieskola, kommittédirektiv 2007:8) i uppdrag att lämna förslag till en framtida struktur för gymnasieskolans studievägar. Utredaren ska bl.a. se över gymnasieskolans nationella program och inriktningar och föreslå vilka program och inriktningar som bör finnas. Av förslaget ska det framgå vilka program som ska vara studieförberedande och vilka som ska vara yrkesförberedande. Utredaren ska redovisa sina förslag senast den 31 mars 2008.

Enligt direktiven förväntas den nya gymnasieskolan innehålla tre utbildningsvägar: studieförberedande program som leder till en högskoleförberedande gymnasieexamen, yrkesförberedande program som leder till yrkesexamen samt lärlingsprogram som leder till lärlingsexamen eller gesällbrev. De yrkesförberedande programmen ska hålla sådan kvalitet att de leder till anställningsbarhet i yrket och förbereder för fortsatt eftergymnasial yrkesutbildning. Programmet ska fokusera på karaktärs- och yrkesämnena. Nära samverkan mellan program och bransch är en förutsättning för att uppnå högsta kvalitet. Avgörande för om en yrkesutbildning är attraktiv eller inte är att den svarar mot verkliga behov i samhället och arbetslivet.

I den mån utredaren föreslår ändrade åldersgränser som medför att yrkesförarutbildningen för persontransporter kan vara aktuell för gymnasieskolan finns ett behov av samverkan med Gymnasieutredningen (U 2007:01).

Tilläggsuppdraget

Yrkesförardirektivet ger medlemsstaterna möjlighet att bl.a. tillåta en lägre åldersgräns än 21 år hos förare som förvärvsmässigt utför persontransporter med buss.

Utredaren ska därför, mot bakgrund av yrkesförardirektivet, analysera om en sänkning av åldersgränsen för att framföra fordon avsedda för persontransport i körkortskategori D är lämplig vid förvärvsmässig trafik. Utredaren ska i sin analys klargöra om det ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till förarsäkerheten är lämpligt med en sänkning av åldern.

Utredaren ska ta reda på hur andra EU-länder har hanterat den aktuella frågan.

Åldersgränsen för taxiförare bör också behandlas i detta sammanhang. Analysen av lämpliga åldersgränser för körkortsbehörighet D och taxiförarlegitimation ska ske med beaktande av de trafiksäkerhetsskäl som finns. I den mån utredaren föreslår ändrade åldersgränser som medför att yrkesförarutbildningen för persontransporter kan vara aktuell för gymnasieskolan bör samverkan ske med Gymnasieutredningen (U 2007:01).

Om utredaren bedömer att det finns behov av reglering ska förslag om den närmare utformningen av regleringen lämnas.

Utredaren ska enligt kommittédirektiven (dir. 2006:119) redovisa uppdraget senast den 1 maj 2008. Med hänsyn bl.a. till tilläggsuppdraget bör utredningstiden förlängas. Med ändring av den beslutade tiden för redovisning ska utredaren i stället redovisa sitt uppdrag senast den 1 oktober 2008.

Redovisning av tilläggsuppdraget

Utredaren ska redovisa tilläggsuppdraget senast i samband med redovisningen av uppdraget i övrigt, dvs. senast den 1 oktober 2008.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



Dir.
2008:76

Tilläggsdirektiv till 2007 års körkortsutredning

Beslut vid regeringssammanträde den 26 juni 2008

Sammanfattning av uppdraget

Den särskilda utredaren som har i uppdrag att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar (dir. 2006:119) ska i sitt betänkande ta hänsyn till de förslag som lämnas av alkolåsutredningen 2008 (dir. 2007:157) och med beaktande av dessa lämna de författningsförslag som kan behövas. De förslag som körkortsutredningen lägger fram inom ramen för sitt uppdrag bör samordnas med de förslag som alkolåsutredningen 2008 ska lämna senast den 1 oktober 2008. Frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkolåsvillkor för körkort innan de har kört onyktra, i stället för att få sitt körkort återkallat har inte tidigare ingått i alkolåsutredningens uppdrag. Vägverket har nu inkommit med ett PM om alkolås som villkor för körkortsinnehav. Denna fråga ska behandlas av körkortsutredningen i samband med att den gör en samlad redovisning av alkolåsutredningens och körkortsutredningens förslag.

Utredaren ska enligt kommittédirektiven (dir. 2006:119 och 2007:128) redovisa sitt uppdrag senast den 1 oktober 2008. Körkortsutredningens redovisningstid förlängs så att utredningen kan lämna en samlad redovisning till regeringen. Utredaren ska i stället redovisa sitt uppdrag senast den 15 december 2008.

Bakgrund

2007 års körkortsutredning

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar. Utredaren skulle också analysera hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EU om körkort (tredje körkortsdirektivet)¹ ska införlivas i svensk rätt. I uppdraget ingick att utreda vissa frågor om förnyelse och utbyte av körkort, analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under provtiden, se över systemet med läkares anmälningsplikt samt analysera hur författningsändringarna med anledning av det nya yrkesförardirektivet och det tredje körkortsdirektivet påverkar varandra.

Genom tilläggsdirektiv som beslutades den 27 september 2007 fick utredaren i uppdrag att därutöver, mot bakgrund av yrkesförardirektivet, analysera om en sänkning av åldersgränsen för att framföra fordon avsedda för persontransport i körkortskategori D är lämplig vid förvärvsmässig trafik. Utredaren skulle i detta sammanhang också analysera åldersgränsen för taxiförare.

Alkolås som villkor för körkortsinnehav

Enligt direktiven ska utredaren i körkortsutredningen se över systemet med läkares anmälningsplikt. Vägverkets redovisning av ett regeringsuppdrag om läkares skyldighet att anmäla olämpliga förare har därför överlämnats till utredningen för behandling.

Regeringen beslutade den 19 december 2007 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå ett system där de som dömts för rattfylleri i princip bara kan ta nytt eller få tillbaka sitt körkort på villkor att de enbart använder fordon med alkolås. Utredaren ska också se över möjligheterna att lämna över hela eller delar av körkortsprovsverksamheten till privata aktörer. Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2008.

Vägverket har i en skrivelse under hösten 2007, som överlämnats till alkolåsutredningen, lämnat förslag till hur ett system för alkolås till rattfyllerister skulle kunna utformas. Förslaget tar dels upp ett

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

system för dömda rattfyllerister, vilket ingår i alkolåsutredningens uppdrag, dels hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkolåsvillkor för körkort innan de har kört onyktra, i stället för att få sitt körkort återkallat, vilket inte tidigare har ingått i utredningens uppdrag. Vägverket har nu inkommit med ett förtydligande PM om alkolås som villkor för körkortsinnehav. Denna fråga ska behandlas av körkortsutredningen i samband med att utredningen gör en samlad redovisning av alkolåsutredningens och körkortsutredningens förslag.

(Näringsdepartementet)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2006/126/EG**av den 20 december 2006****om körkort (omarbetning)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

grad för att gemenskapens politik lättare skall kunna genomföras.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort ⁽³⁾ har flera gånger ändrats på väsentliga punkter. I samband med de nya ändringarna av detta direktiv bör därför bestämmelserna ifråga av tydlighetsskal omarbetas.

(2) Gemensamma körkortsbestämmelser är en grundläggande förutsättning för den gemensamma transportpolitiken, bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och underlättar den fria rörligheten för människor som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet. Eftersom privata färdmedel fyller en viktig funktion, gynnas individernas fria rörlighet och etableringsfrihet om de har ett körkort som vederbörligen erkänns i värdmedlemsstaten. Trots framsteg i fråga om harmonisering av körkortsbestämmelserna har grundläggande skillnader kvarstått mellan medlemsstaterna när det gäller bestämmelser om hur ofta körkort skall förnyas och om underkategorier av fordon, vilka måste harmoniseras i högre

(3) Körkortens giltighetstid får enligt direktiv 91/439/EEG regleras i nationella bestämmelser vilket medför att olika bestämmelser gäller i olika medlemsstater och att det finns över 110 olika typer av giltiga körkort i medlemsstaterna. Det är därför svårt för enskilda, för polisen och för de myndigheter som ansvarar för administrationen av körkort att förstå och få en överblick över bestämmelserna vilket resulterat i förfalskade körkortshandlingar som ibland varit i omlopp i decennier.

(4) För att kunna förhindra att gemenskapskörkortet bara blir ytterligare ett bland de 110 som redan förekommer, bör medlemsstaterna vidta alla åtgärder som krävs för att kunna utfärda gemenskapskörkortet till alla körkortsinnehavare.

(5) Detta direktiv bör inte påverka befintlig behörighet att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning.

(6) Körkort erkänns ömsesidigt. Medlemsstaterna bör kunna tillämpa den giltighetsperiod som fastställs i direktivet på ett körkort utan begränsad administrativ giltighet som utfärdats av en annan medlemsstat om innehavaren varit bosatt på deras territorium under mer än två år.

(7) Införandet av en administrativ giltighetsperiod för nya körkort bör kunna göra det möjligt att vid förnyelsen tillämpa de senaste metoderna för att förhindra förfalskningar och genomföra medicinska kontroller eller andra åtgärder enligt medlemsstaternas bestämmelser.

⁽¹⁾ EUT C 112, 30.4.2004, s. 34.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 23 februari 2005 (EUT C 304 E, 1.12.2005, s. 202), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 september 2006 (EUT C 295 E, 5.12.2006, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2006 (ännu ej offentliggjord i EUT). Rådets beslut av den 19 december 2006.

⁽³⁾ EGT L 237, 24.8.1991, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

- (8) Av trafiksäkerhetsskäl bör minimikrav fastställas för utfärdande av körkort. Det behövs en harmonisering av normerna för förarprov och utfärdande av körkort. I detta syfte bör de kunskaper, den förmåga och det beteende som är nödvändiga för att framföra motorfordon fastställas, och förarprovet bör utformas enligt dessa koncept. Minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet för att framföra sådana fordon bör definieras på nytt.
- (9) Det bör lämnas bevis på att minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att köra uppfylls av förare av fordon som används för person- eller godstransport när körkortet utfärdas och därefter med regelbundna mellanrum. Sådana regelbundna kontroller, i enlighet med nationell lagstiftning, av att minimikraven är uppfyllda kommer att bidra till den fria rörligheten för personer, undvika en snedvridning av konkurrensen och bättre beakta det särskilda ansvar som förare av sådana fordon har. Medlemsstaterna bör tillåtas föreskriva om medicinsk kontroll för att garantera att minimikraven uppfylls i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra andra motorfordon. Av tydlighetsskäl bör sådana undersökningar genomföras, när körkortet förnyas och därför styras av körkortets giltighetstid.
- (10) Det är nödvändigt att ytterligare stärka principen om stegvis tillträde när det gäller kategorierna av tvåhjuliga fordon och kategorierna av fordon avsedda för person- eller godstransport.
- (11) Medlemsstaterna bör dock tillåtas att fastställa en högre åldersgräns för att framföra vissa fordonskategorier för att ytterligare främja trafiksäkerheten. Under exceptionella förhållanden bör medlemsstaterna tillåtas att fastställa lägre åldersgränser i syfte att beakta nationella förhållanden.
- (12) Definitionerna av kategorierna bör i större utsträckning återspegla de berörda fordonens tekniska egenskaper och den färdighet som behövs för att köra dem.
- (13) Genom att ett mopedkörkort införs kommer trafiksäkerheten att förbättras, särskilt med avseende på de yngsta förarna som enligt statistiken är de mest olycksdrabbade förarna.
- (14) Särskilda bestämmelser bör antas som underlättar för personer med fysiska funktionshinder att köra fordon.
- (15) Av skäl som har samband med trafiksäkerheten bör det dessutom finnas möjlighet för medlemsstaterna att, för körkortshavare som har sin permanenta bosättningsort inom deras territorium, tillämpa sina nationella bestämmelser om återkallelse, omhändertagande, förnyelse och ogiltigförklaring av körkort.
- (16) Den körkortsmodell som fastställs i direktiv 91/439/EEG bör ersättas av ett gemensamt körkort i form av ett plastkort. Körkortsmodellen behöver samtidigt anpassas med hänsyn till införandet av en ny kategori mopedkörkort och en ny kategori av körkort för motorcyklar.
- (17) Genom möjligheten att förse den nya körkortsmodellen i form av ett plastkort med en mikroprocessor kan medlemsstaterna förbättra förfalskningsskyddet ytterligare. Medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa nationella uppgifter i mikroprocessorn under förutsättning att det inte inverkar på allmänt tillgängliga uppgifter. Mikroprocessorns tekniska specifikationer bör fastställas av kommissionen med bistånd av körkortskommittén.
- (18) Minimionormer för yrkesbehörighet och utbildningskrav för förarprovare bör fastställas i syfte att höja förarprovarens kompetens och färdighet och därigenom säkerställa en mera objektiv bedömning av körkortsaspiranterna och mer harmoniserade uppkörningsprov.
- (19) Kommissionen bör tillåtas anpassa bilagorna I–VI till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- (20) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽¹⁾.
- (21) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att fastställa nödvändiga kriterier för tillämpningen av detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bör de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

(22) Eftersom målen för detta direktiv inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av sin omfattning och sina verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

(23) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter vad gäller tidsfristerna för införlivande i nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i bilaga VII del B.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Körkortsmo­dell

1. I enlighet med bestämmelserna i detta direktiv skall medlemsstaterna införa nationella körkort i överensstämmelse med den gemenskapsmodell som fastställs i bilaga I. Emblem­et på sidan 1 av körkort enligt gemenskapsmodellen skall innehålla nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som har utfärdat körkortet.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelser om uppgiftsskydd får medlemsstaterna förse körkortet med ett lagringsmedium (en mikroprocessor) från och med det att kommissionen fastställt föreskrifterna enligt bilaga I för mikroprocessorn, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, i enlighet med förfarandet i artikel 9.2. Dessa föreskrifter skall innehålla bestämmelser om EG-typgodkännande som får beviljas endast om det kan visas att mikroprocessorn är skyddad mot försök att manipulera eller ändra lagrade uppgifter.

3. Mikroprocessorn skall innehålla de harmoniserade uppgifter om körkortet i fråga som specificeras i bilaga I.

Efter att ha samrått med kommissionen får medlemsstaterna lagra ytterligare uppgifter, förutsatt att det inte på något sätt påverkar genomförandet av detta direktiv.

I enlighet med förfarandet i artikel 9.2 får kommissionen ändra bilaga I för att garantera kompatibilitet i framtiden.

4. Medlemsstaterna får med kommissionens samtycke göra sådana ändringar av modellen i bilaga I som är nödvändiga för databehandling av körkortet.

Artikel 2

Ömsesidigt erkännande

1. Körkort som är utfärdade av medlemsstaterna skall erkännas ömsesidigt.

2. Om en innehavare av ett giltigt nationellt körkort utan den administrativa giltighetsperiod som anges i artikel 7.2 bosätter sig permanent i en annan medlemsstat än den som har utfärdat körkortet, får värdmedlemsstaten tillämpa den administrativa giltighetsperiod på körkortet som anges i den artikeln genom att förnya körkortet från och med två år efter det datum då innehavaren permanent bosatte sig på dess territorium.

Artikel 3

Åtgärder mot förfalskning

1. Medlemsstaterna skall vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas, även i fråga om körkort enligt gemenskapsmodellen som utfärdades innan detta direktiv träder i kraft. De skall underrätta kommissionen om åtgärderna.

2. Det material som används för körkortet enligt bilaga I skall göras förfalsknings­säkert genom att specifikationer tillämpas, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, som skall fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 9.2. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer.

3. Medlemsstaterna skall se till att alla körkort som har utfärdats och är gällande uppfyller alla krav i detta direktiv senast 19 januari 2033.

Artikel 4

Kategorier, definitioner och åldersgränser

1. Det körkort som anges i artikel 1 ger behörighet att föra motordrivna fordon i de kategorier som definieras nedan. Det får utfärdas från den åldersgräns som anges för varje kategori. Med motordrivna fordon avses varje med motor försett fordon som av egen kraft kan framföras på väg och som inte är spårbundet.

2. mopeder

- Åldersgränsen för motordrivna trehjulingar med en högre effekt än 15 kW skall vara 21 år.

Kategori AM

— Två- eller trehjulinga fordon som är konstruerade för en högsta hastighet av 45 km/h enligt artikel 1.2 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjulinga motorfordon ⁽¹⁾ (utom de som är konstruerade för en högsta hastighet av 25 km/h) samt lätta fyrhjulingar enligt artikel 1.3 a i direktiv 2002/24/EG.

— Åldersgränsen för kategori AM skall vara 16 år.

3. Motorcyklar med eller utan sidvagn och motordrivna trehjulingar:

— *motorcykel*: ett tvåhjulingt fordon med eller utan sidvagn enligt artikel 1.2 b i direktiv 2002/24/EG.

— *motordriven trehjuling*: fordon med tre symmetriskt placerade hjul enligt artikel 1.2 c i direktiv 2002/24/EG.

a) Kategori A1

— Motorcyklar vars motor har en cylindervolym på högst 125 kubikcentimeter, en effekt av högst 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg.

— Motordrivna trehjulingar med en effekt av högst 15 kW.

— Åldersgränsen för kategori A1 skall vara 16 år.

b) Kategori A2

— Motorcyklar med effekt på högst 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som inte hänför sig till ett fordon med mer än dubbla effekten.

— Åldersgränsen för kategori A2 skall vara 18 år.

c) Kategori A

i) motorcyklar

— Åldersgränsen för kategori A skall vara 20 år. För behörighet att köra motorcyklar i denna kategori krävs dock minst två års erfarenhet som förare av motorcyklar med körkort för kategori A2. Detta krav på erfarenhet får dock åsidosättas om den som ansöker har fyllt 24 år,

ii) motordrivna trehjulingar

4. motorfordon:

— *motorfordon*: motordrivet fordon som normalt är avsett för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon avsedda för person- eller godstransport. Definitionen innefattar trådbussar, dvs. icke spårbundna fordon som är anslutna till en strömförande ledning. Jordbruks- och skogsbrukstraktorer omfattas inte.

— *jordbruks- eller skogsbrukstraktor*: motordrivet fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dess dragkraft, och som dessutom är särskilt konstruerat för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar, vilka används i samband med jord- och skogsbruk, och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.

a) Kategori B1

— Fyrhjulingar enligt artikel 1.3 b i direktiv 2002/24/EG.

— Åldersgränsen för kategori B1 skall vara 16 år.

— Kategori B1 skall inte vara obligatorisk. I medlemsstater som inte inför denna kategori skall ett B-körkort krävas för att få köra sådana fordon.

b) Kategori B

Motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får till ett motorfordon i denna kategori kopplas en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg skall medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i bilaga V, kräva att kombinationen bara får köras efter

— avslutad utbildning, eller

— godkänt körprov.

⁽¹⁾ EGT L 124, 9.5.2002, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2005/30/EG (EUT L 106, 27.4.2005, s. 17).

Medlemsstaterna får också ställa krav på både sådan utbildning och godkänt körprov.

Medlemsstaterna skall med hjälp av tillämplig gemenskapskod på körkortet ange att en sådan fordonskombination får köras.

Åldersgränsen för kategori B skall vara 18 år.

c) Kategori BE

— Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt på släp- eller påhängsvagnen på högst 3 500 kg.

— Åldersgränsen för kategori BE skall vara 18 år.

d) Kategori C1

Motorfordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till ett motorfordon i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

e) Kategori C1E

— Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande för de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori C1 och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 750 kg under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

— Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande för de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 3 500 kg, under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

— Åldersgränsen för kategorierna C1 och C1E skall vara 18 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport⁽¹⁾.

f) Kategori C

Motorfordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en tillåten totalvikt över 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till motorfordon som får föras med C-körkort i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kg.

g) Kategori CE

— Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande för de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori C och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 750 kg.

— Åldersgränsen för kategorierna C och CE skall vara 21 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna för framförande av sådana fordon i direktiv 2003/59/EG.

h) Kategori D1

Motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta högst 16 passagerare utöver föraren, och med en största längd av 8 meter. Till ett motorfordon i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kg.

i) Kategori D1E

— Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori D1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.

— Åldersgränsen för kategorierna D1 och D1E skall vara 21 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon i direktiv 2003/59/EG.

j) Kategori D

Motorfordon konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren. Till ett motorfordon som får föras med D-körkort får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kg.

k) Kategori DE

— Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande av de berörda fordonen, fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori D och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.

⁽¹⁾ EUT L 226, 10.9.2003, s. 4. Direktivet ändrat genom rådets direktiv 2004/66/EG (EUT L 168, 1.5.2004, s. 35).

- Åldersgränsen för kategorierna D och DE skall vara 24 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon i direktiv 2003/59/EG.

5. Med kommissionens samtycke får medlemsstaterna besluta att denna artikel inte skall tillämpas på vissa särskilda typer av motordrivna fordon, exempelvis specialfordon för personer med funktionshinder.

Medlemsstaterna får besluta att detta direktiv inte skall tillämpas på fordon som används av försvarsmakten och civilförsvaret eller som står under deras kontroll.

6. Medlemsstaterna får höja eller sänka åldersgränsen för utfärdande av körkort

a) för kategori AM ned till 14 år eller upp till 18 år,

b) för kategori B1 upp till 18 år,

c) för kategori A1 upp till 17 eller 18 år

— om det är två års skillnad mellan åldersgränsen för kategori A1, och åldersgränsen för kategori A2, och

— en minimiperiod om två års erfarenhet krävs av motorcyklar i kategori A2 innan tillstånd att köra motorcyklar av kategori A kan beviljas, så som anges i artikel 4.3 c i,

d) för kategorierna B och BE ned till 17 år.

Medlemsstaterna får sänka åldersgränsen för kategori C till 18 år och för kategori D till 21 år när det gäller

a) fordon som används av räddningstjänsten och ordningssmakten,

b) fordon som provas på väg i syfte att göra reparationer eller underhåll.

Körkort som utfärdats till personer vid en lägre ålder än den som anges i punkterna 2-4 i enlighet med denna punkt skall endast vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortshavaren har nått den åldersgräns som anges i punkterna 2-4.

Medlemsstaterna får godkänna giltigheten på sitt territorium av körkort som utfärdats till förare under den åldersgräns som anges i punkterna 2-4.

Artikel 5

Villkor och begränsningar

1. De villkor som gäller för förarens behörighet skall anges på körkortet.

2. Om körkortet till följd av ett fysiskt funktionshinder endast gäller för vissa typer av fordon eller för särskilt anpassade fordon skall det körprov som föreskrivs i artikel 7 avläggas i ett sådant fordon.

Artikel 6

Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

1. För utfärdande av körkort gäller följande villkor:

a) Körkort för kategorierna C1, C, D1 och D får endast utfärdas för den som redan har körkort i kategori B.

b) Körkort för kategorierna BE, C1E, D1E, och DE får endast utfärdas för den som redan har körkort i kategori B, C1, C, D1 respektive D.

2. I fråga om körkortens giltighet gäller följande:

a) Körkort för kategorierna C1E, CE, D1E, eller DE gäller även för fordonskombinationer i kategori BE.

b) Körkort för kategori CE gäller även för kategori DE om innehavaren har behörighet att föra fordon i kategori D.

c) Körkort för kategorierna CE och DE gäller även för fordonskombinationer i kategori C1E respektive D1E.

d) Körkort för samtliga kategorier skall ge behörighet att föra fordon i kategori AM. När det gäller körkort som är utfärdade inom dess territorium får en medlemsstat begränsa överensstämmelsen för kategori AM till kategorierna A1, A2 och A om denna medlemsstat inför ett körprov som ett villkor för att erhålla behörighet för kategori AM.

e) Körkort för kategori A2 skall också gälla för kategori A1.

f) Körkort för kategorierna A, B, C eller D skall även gälla för kategori A1, A2, B1, C1 eller D1.

3. För körning inom eget territorium får medlemsstaterna dessutom tillåta följande:

- a) Körkort för kategori B ger behörighet att föra motordrivna trehjulingar med en effekt som överstiger 15 kW under förutsättning att innehavaren av körkortet för kategori B är minst 21 år gammal.
- b) Körkort för kategori B får ge behörighet att föra motorcykel enligt kategori A1.

Eftersom denna punkt endast gäller inom eget territorium skall medlemsstaterna inte ange på körkortet att innehavaren har rätt att föra dessa fordon.

4. Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna inom sitt territorium tillåta att

- a) den som har fyllt 21 år och i minst två år har haft körkort med behörigheten B får föra fordon i kategori D1 (med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg, exklusive all specialutrustning avsedd för transport av personer med funktionshinder), förutsatt att fordonen används i samhällsnyttig verksamhet av organisationer som inte är affärsdrivande och att föraren utan ersättning bidrar med sina tjänster,
- b) den som har fyllt 21 år och i minst två år har haft körkort med behörigheten B får föra fordon med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg, förutsatt att fordonen huvudsakligen används stationärt i instruktions- eller rekreationssyfte och att de används i samhällsnyttig verksamhet av organisationer som inte är affärsdrivande, samt att fordonen är ombyggda så att de inte kan användas för att transportera fler än nio personer eller för annan godstransport än den som är absolut nödvändig för den aktuella verksamheten.

Artikel 7

Utfärdande, giltighet och förnyelse

1. Körkort får endast utfärdas till sökande

- a) som har godkänts i ett körprov och ett kunskapsprov samt uppfyller de medicinska krav som fastställs i bilagorna II och III,
- b) som har godkänts enbart i ett kunskapsprov för kategori AM; medlemsstaterna får föreskriva att sökande skall ha godkänts i ett körprov och genomgått en läkarundersökning för denna kategori.

För tre- och fyrehjulingar inom denna kategori får medlemsstaterna införa ett särskilt körprov. För differentiering av fordon inom kategori AM får en nationell kod införas i körkortet.

- c) som, när det gäller kategori A2 eller kategori A och under förutsättning att de har minst två års erfarenhet av att köra motorcykel i kategori A1 eller kategori A2, har godkänt resultat på ett körprov, eller har genomfört utbildning i enlighet med bilaga VI,
- d) som har genomfört utbildning eller fått godkänt resultat på ett körprov i enlighet med bilaga V när det gäller kategori B för att köra en fordonskombination så som den definieras i artikel 4. 4 b, andra stycket,
- e) med permanent bosättningsort inom den medlemsstat som utfärdar körkortet eller som kan intyga att de har studerat där i minst sex månader.

2. a) Från och med den 19 januari 2013 skall körkort utfärdade av medlemsstaterna för kategorierna AM, A1, A2, A, B, B1 och BE ha en administrativ giltighetstid på tio år.

En medlemsstat får välja att utfärda sådana körkort med en administrativ giltighetstid på upp till 15 år.

- b) Från och med den 19 januari 2013 skall körkort utfärdade av medlemsstaterna för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E ha en administrativ giltighetstid på fem år.
- c) Förnyelse av ett körkort kan automatiskt medföra en ny administrativ giltighetstid för en annan kategori eller andra kategorier körkortshavaren som har behörighet för, i den utsträckning som detta överensstämmer med villkoren i detta direktiv.
- d) Att körkortet är försett med en mikroprocessor som föreskrivs i artikel 1 skall inte utgöra en förutsättning för körkortets giltighet. En mikroprocessor som förlorats, är omöjlig att avläsa eller på annat sätt är skadad skall inte påverka handlingens giltighet.

3. Förnyelse av körkort vid den administrativa giltighetstidens utgång skall förutsätta

- a) fortsatt uppfyllande av, när det gäller kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, de minimikrav som anges i bilaga III i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra sådana fordon, och
- b) permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att sökande sedan minst sex månader studerat där.

I fråga om kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE får medlemsstaterna vid förnyelse kräva en kontroll med tillämpning av de minimikrav som anges i bilaga III i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra sådana fordon.

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstid som anges i punkt 2 för körkort av alla kategorier som utfärdas till nya körkortshavare i syfte att tillämpa särskilda trafiksäkerhetshöjande åtgärder riktade mot sådana körkortshavare.

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstiden till tre år för körkort av kategorierna C och D som utfärdas för första gången till nya körkortshavare för att kunna tillämpa särskilda trafiksäkerhetshöjande åtgärder riktade mot sådana körkortshavare.

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstid som anges i punkt 2 för individuella körkort av alla kategorier om det anses nödvändigt att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis begränsningar för den som begär trafiköverträdelser.

Medlemsstaterna får i syfte att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis repetitionskurser förkorta den administrativa giltighetstid som anges i punkt 2 för körkort för innehavare, bosatta på deras territorium, som uppnått 50 års ålder. Den förkortade administrativa giltighetstiden kan endast tillämpas efter förnyelse av körkort.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell straffrätt och ordningsbestämmelser får medlemsstaterna efter samråd med kommissionen för utfärdande av körkort tillämpa bestämmelser i sin nationella lagstiftning som rör andra förhållanden än de som avses i detta direktiv.

5. a) Det är inte tillåtet att inneha mer än ett körkort.

b) En medlemsstat skall vägra att utfärda ett körkort om det har fastställts att den sökande redan har ett körkort.

c) Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med led b. Nödvändiga åtgärder när det gäller utfärdande, ersättande, förnyande eller utbyte av ett körkort skall vara att kontrollera med andra medlemsstater att den sökande inte redan har ett körkort, om det finns rimlig anledning att misstänka detta.

d) För att kunna underlätta kontrollerna i enlighet med led b skall medlemsstaterna använda sig av nätverket för EU-körkort så fort som det har tagits i drift.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artikel 2 a skall den medlemsstat som utfärdar ett körkort med vederbörlig noggrannhet försäkra sig om att den som ansöker om körkort uppfyller kraven i punkt 1 i den här artikeln och tillämpa sina nationella bestämmelser om upphävande eller återkallelse av rätten att köra om det kan

fastställas att ett körkort har utfärdats utan att dessa krav var uppfyllda.

Artikel 8

Anpassning till vetenskapliga och tekniska framsteg

De ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna I–VI till vetenskapliga och tekniska framsteg skall antas enligt det förfarande som föreskrivs i artikel 9.2.

Artikel 9

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av körkortskommittén.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artikel 5a.1-5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 10

Förarprövare

Från och med detta direktivs ikraftträdande skall förarprövare uppfylla de minimikrav som anges i bilaga IV.

Förarprövare som är verksamma före den 19 januari 2013 skall dock endast omfattas av bestämmelser om kvalitetssäkring och regelbunden fortbildning.

Artikel 11

Bestämmelser om utbyte, återkallelse, ersättande och erkännande av körkort

1. Om innehavaren av ett giltigt nationellt körkort utfärdat av en medlemsstat har förlagt sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat, får han eller hon begära att hans eller hennes körkort skall bytas ut mot ett likvärdigt körkort. Den medlemsstat som verkställer utbytet skall kontrollera för vilken kategori det inlämnade körkortet fortfarande är giltigt.

2. Om inte annat följer av tillämpningen av territorialprincipen i straffrätt och ordningsbestämmelser får den medlemsstat där innehavaren av ett körkort som har utfärdats av en annan medlemsstat har sin permanenta bosättningsort tillämpa sina nationella bestämmelser om begränsning, omhändertagande, återkallelse och ogiltigförklaring av körkort och, om det behövs, byta ut körkortet i detta syfte.

3. Den medlemsstat som verkställer utbytet skall återlämna det gamla körkortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat körkortet och ange skälen för detta.

4. En medlemsstat skall vägra att utfärda ett körkort till en sökande vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats av en annan medlemsstat.

En medlemsstat skall vägra att erkänna giltigheten av ett körkort utfärdat av en annan medlemsstat till en person vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats på den förstnämnda medlemsstatens territorium.

En medlemsstat får likaså vägra att utfärda ett körkort om den sökande har fått sitt körkort återkallat i en annan medlemsstat.

5. Vid exempelvis förlust eller stöld av ett körkort får endast de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där innehavaren har sin permanenta bosättningsort utfärda ett körkort som ersätter det förlorade. Dessa myndigheter skall utfärda ersättningskörkortet på grundval av de uppgifter de har tillgängliga eller då så är lämpligt på grundval av ett intyg från de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som utfärdade det ursprungliga körkortet.

6. Om en medlemsstat byter ut ett körkort som har utfärdats av ett tredje land mot ett körkort enligt gemenskapsmodellen skall utbytet samt förnyelser eller utbyten som sker senare registreras på det nya körkortet.

Ett sådant utbyte får endast göras om det körkort som har utfärdats av det tredje landet har inlämnats till de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som gör utbytet. Om innehavaren av ett körkort som har utfärdats på detta sätt flyttar sin permanenta bosättningsort till en annan medlemsstat behöver inte principen om ömsesidigt erkännande i artikel 2 tillämpas.

Artikel 12

Permanent bosättningsort

Med *permanent bosättningsort* avses i detta direktiv den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

För en person som har den yrkesmässiga anknytningen till en annan plats än den personliga anknytningen och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera medlemsstater skall dock den permanenta bosättningsorten anses vara den plats till vilken han har personlig anknytning under förutsättning att personen med regelbundna mellanrum återvänder dit. Detta sista villkor behöver inte uppfyllas om personen bor i en

medlemsstat för att genomföra en tidsmässigt begränsad uppgift. Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt skall inte medföra att den permanenta bosättningsorten ändras.

Artikel 13

Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar gemenskapsmodellen

1. Medlemsstaterna skall med kommissionens samtycke fastställa regler för överensstämmelsen mellan behörighet som erhållits före genomförandet av detta direktiv, och de kategorier som definieras i artikel 4.

Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna göra sådana ändringar i sin nationella lagstiftning som är nödvändiga för att genomföra bestämmelserna i artikel 11. 4, 11.5 och 11.6.

2. Behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 skall inte kunna dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv.

Artikel 14

Översyn

Kommissionen skall, tidigast den 19 januari 2018, rapportera om genomförandet av detta direktiv, inbegripet hur det påverkat trafiksäkerheten.

Artikel 15

Ömsesidigt bistånd

Medlemsstaterna skall bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv och skall utbyta upplysningar om de körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat. De skall använda det nätverk för EU-körkort som inrättats för detta ändamål, när detta nätverk väl har tagits i drift.

Artikel 16

Införlivande

1. Medlemsstaterna skall senast den 19 januari 2011 anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1.1, artikel 3, artikel 4.1, 4.2 och 4.3 och 4.4 b–k, artikel 6.1, 6.2 a och 6.2 c–e, artikel 7.1 b, c och d, 7.2, 7.3 och 7.5, artikel 8, artikel 10, artiklarna 13–15 samt bilaga I punkt 2, bilaga II punkt 5.2 när det gäller kategorierna A1, A2 och A och bilaga IV, V och VI. De skall genast överlämna texten till bestämmelserna till kommissionen.

2. De skall tillämpa dessa bestämmelser från och med den 19 januari 2013.

3. När en medlemsstat beslutar om dessa åtgärder skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. De skall även innehålla en anvisning om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till det upphävda direktivet skall tolkas som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras samt om dess lydelse skall varje medlemsstat själv utfärda.

4. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 17

Upphävande

Direktiv 91/439/EEG skall upphöra att gälla från och med den 19 januari 2013, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter vad gäller de tidsfrister som anges i bilaga VII del B för införlivande av det direktivet i nationell lagstiftning.

Artikel 2.4 i direktiv 91/439/EEG skall upphöra att gälla från och med den 19 januari 2007.

Hänvisningar till det upphävda direktivet skall tolkas som hänvisningar till det här direktivet och bör läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VIII.

Artikel 18

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 2.1, artikel 5, artikel 6.2 b, artikel 7.1 a, artikel 9, artikel 11.1 och 11.3-11.6, artikel 12 samt bilagorna I, II och III skall tillämpas från och med 19 januari 2009.

Artikel 19

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 20 december 2006.

På Europaparlamentets vägnar

J. BORRELL FONTELLES

Ordförande

På rådets vägnar

J. KORKEAOJA

Ordförande

BILAGA I

BESTÄMMELSER FÖR KÖRKORT ENLIGT GEMENSKAPSMODELLEN

1. De fysiska egenskaperna hos körkortet enligt gemenskapsmodellen skall vara i enlighet med ISO 7810 och ISO 7816-1.

Kortet skall vara tillverkat i polykarbonat.

De metoder som används för att kontrollera körkortets egenskaper i syfte att fastställa att de följer de internationella normerna skall vara i enlighet med ISO 10373.

2. Fysiska säkerhetsdetaljer på körkortet

Hoten mot dokumentens fysiska säkerhet utgörs av:

- Framställning av falska kort: det skapas ett nytt föremål som i hög grad liknar dokumentet, antingen genom att man tillverkar det från början eller kopierar ett originaldokument.
- Väsentlig ändring: egenskaperna för ett originaldokument ändras, exempelvis genom att man ändrar vissa av uppgifterna som finns tryckta på dokumentet.

Den övergripande säkerheten ligger i systemet i sin helhet och består av applikationsprocessen, överföringen av data, materialet i själva kortet, trycktekniken, en begränsad uppsättning olika säkerhetsdetaljer och personaliseringprocessen.

- a) Det material som används för körkortet skall vara sådant att det inte kan förfalskas genom att använda följande teknikuttyper (obligatoriska säkerhetsdetaljer):

- Själva kortet skall vara UV Dull.
- En säkerhetsmönstrad bakgrund som har utformats för att göra förfalskning genom skanning, tryck eller kopiering omöjlig, genom att använda iristryck med säkerhetsstryckfärg i många färger samt positivt och negativt guillocherat tryck. Mönstret får inte bestå av primärfärgerna (CMYK), skall innehålla komplett utformade mönster i minst två särskilda färger och skall inbegripa mikrotext.
- Optiskt variabla detaljer som ger ett tillräckligt skydd mot kopiering och manipulering av fotografiet.
- Lasergravyr.
- På platsen för fotografiet bör den säkerhetsmöntrade bakgrunden och fotografiet överlappa varandra i åtminstone den ena kanten (avtonande mönster).

- b) Dessutom skall det material som används för körkortet vara sådant att det inte kan förfalskas genom att minst tre av följande teknikuttyper används (ytterligare säkerhetsdetaljer):

- Tryckfärg som varierar beroende på betraktningens vinkel*.
- Termokrom färg*.
- Anpassade hologram*.
- Varierande laserbilder*.
- Fluorescerande ultraviolett tryckfärg, synlig och transparent.
- Iridiscerande tryck.
- Digitalt vattenmärke i bakgrunden.
- Infraröda eller fosforescerande pigment.
- Tecken, symboler eller mönster, förnimbara med känseln*.

- c) Det står medlemsstaten fritt att införa ytterligare säkerhetsdetaljer. I första hand bör de metoder som markerats med asterisk tillämpas, eftersom de möjliggör kontroll av kortets giltighet utan särskilda hjälpmedel.

3. Körkortet skall bestå av två sidor.

Sidan 1 skall innehålla följande:

- a) Ordet "körkort" i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar körkortet.
- b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar körkortet, vilket är en frivillig uppgift.

c) Nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som utfärdar körkortet, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor, skall vara en av följande:

- B: Belgien
- CZ: Tjeckien
- DK: Danmark
- D: Tyskland
- EST: Estland
- GR: Grekland
- E: Spanien
- F: Frankrike
- IRL: Irland
- I: Italien
- CY: Cypern
- LV: Lettland
- LT: Litauen
- L: Luxemburg
- H: Ungern
- M: Malta
- NL: Nederländerna
- A: Österrike
- PL: Polen
- P: Portugal
- SLO: Slovenien
- SK: Slovakien
- FIN: Finland
- S: Sverige
- UK: Förenade kungariket.

d) De uppgifter som är särskiljande för körkortet, numrerade enligt följande:

1. Innehavarens efternamn.
2. Innehavarens förnamn.
3. Innehavarens födelsedatum och födelseort.
4. a) Datum för utfärdandet av körkortet.
b) Körkortets sista giltighetsdag eller ett tankstreck om körkortets giltighetstid är obegränsad enligt artikel 7.2 c.
c) Namnet på den myndighet som utfärdat körkortet (får tryckas på sidan 2).
d) Ett annat nummer än det som upptas i nummer 5, för administrativa ändamål (frivillig uppgift).
5. Körkortets nummer.
6. Ett fotografi av innehavaren.
7. Innehavarens underskrift.
8. Innehavarens permanenta boställningsort eller postadress (frivillig uppgift).
9. Kategori av fordon som innehavaren har rätt att köra (nationella kategorier skall tryckas med annat typsnitt än harmoniserade kategorier).

- e) Orden "Europeiska gemenskapernas modell" skall finnas tryckt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar körkortet, och ordet "körkort" på gemenskapens övriga språk skall vara tryckta i rosa och utgöra bakgrund på körkortet:

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort;

- f) Färganvisningar:

— blå: Pantone Reflex Blue

— gul: Pantone Yellow.

Sidan 2 skall innehålla följande:

- a) 9. Kategori av fordon som innehavaren har rätt att köra (nationella kategorier skall tryckas med annat typsnitt än harmoniserade kategorier).
10. Datum för det första utfärdandet för varje kategori (detta datum skall föras över till det nya körkortet vid varje senare ersättande eller utbyte).
11. Sista giltighetsdag för varje kategori.
12. Övriga upplysningar eller eventuella inskränkningar, i kodad form, mot den berörda kategorin.

Följande koder skall användas:

— koderna 01-99: harmoniserade gemenskapskoder

FÖRARE (medicinska skäl)

01. Synkorrektion och/eller skydd

01.01 Glasögon

01.02 Kontaktlinser

01.03 Skyddsglas

01.04 Ogenomskinlig lins

01.05 Ögonlapp

01.06 Glasögon eller kontaktlinser

- 02. Hörapparat/kommunikationshjälpmedel
 - 02.01 Hörapparat för ena örat
 - 02.02 Hörapparat för båda öronen
- 03. Protes eller ortopediskt hjälpmedel
 - 03.01 Armprotes eller ortopediskt hjälpmedel
 - 03.02 Benprotes eller ortopediskt hjälpmedel
- 05. Begränsad användning (obligatorisk användning av underkoder, körning med vissa förbehåll av medicinska skäl)
 - 05.01 Begränsad till resor under dagtid (exempelvis en timme efter soluppgången och en timme före solnedgången)
 - 05.02 Begränsad till resor inom en radie av ... km från körkortshavarens bostad eller inom staden/regionen ...
 - 05.03 Begränsad till körning utan passagerare
 - 05.04 Begränsad till körning med högst... km/h
 - 05.05 Begränsad till körning endast med annan körkortsinnehavare
 - 05.06 Begränsad till körning utan släpvagn
 - 05.07 Ingen körning på motorväg
 - 05.08 Ingen alkohol

ANPASSADE FORDON

- 10. Anpassad växellåda
 - 10.01 Manuell växellåda
 - 10.02 Automatisk växellåda
 - 10.03 Elektriskt manövrerad växellåda
 - 10.04 Anpassad växelspak
 - 10.05 Begränsat antal växellägen
- 15. Anpassad koppling
 - 15.01 Anpassad kopplingspedal
 - 15.02 Handmanövrerad koppling
 - 15.03 Automatisk koppling
 - 15.04 Fällbar/borttagbar kopplingspedal
- 20. Anpassat bromssystem
 - 20.01 Anpassad bromspedal
 - 20.02 Större bromspedal
 - 20.03 Bromspedal för vänster fot
 - 20.04 Bromspedal för fotsulan
 - 20.05 Vinklad bromspedal
 - 20.06 Anpassad handmanövrerad färbroms
 - 20.07 Färbroms med maximal förstärkning
 - 20.08 Nödbroms inbyggd i färbroms
 - 20.09 Anpassad parkeringsbroms
 - 20.10 Elektriskt manövrerad parkeringsbroms
 - 20.11 Anpassad fotmanövrerad parkeringsbroms
 - 20.12 Fällbar/borttagbar bromspedal
 - 20.13 Knämanövrerad broms
 - 20.14 Elektriskt manövrerad färbroms

- 25. Anpassat gasreglage
 - 25.01 Anpassad gaspedal
 - 25.02 Gaspedal för fotsulan
 - 25.03 Vinklad gaspedal
 - 25.04 Handmanövrerat gasreglage
 - 25.05 Knämanövrerat gasreglage
 - 25.06 Gasreglage med servoförstärkning (elektronisk, pneumatisk, etc.)
 - 25.07 Gaspedal till vänster om bromspedalen
 - 25.08 Gaspedal längst till vänster
 - 25.09 Fällbar/borttagbar gaspedal
- 30. Anpassade kombinerade broms- och gasreglage
 - 30.01 Parallella pedaler
 - 30.02 Pedaler på samma (eller nästan samma) nivå
 - 30.03 Gas- och bromspedal med glidskena
 - 30.04 Gas- och bromspedal med glidskena och stödskena
 - 30.05 Fällbara/borttagbara gas- och bromspedaler
 - 30.06 Förhöjt golv
 - 30.07 Skiljevägg vid sidan av bromspedal
 - 30.08 Skiljevägg för protes vid sidan av bromspedal
 - 30.09 Skiljevägg framför gas- och bromspedaler
 - 30.10 Häl/benstöd
 - 30.11 Elektriskt manövrerade gas- och bromsreglage
- 35. Anpassade reglage
 - (ljusreglage, vindrutetorkare/spolare, signalhorn, körriktningsvisare, etc.)
 - 35.01 Reglage som kan manövreras utan att styrning och handhavande påverkas negativt
 - 35.02 Reglage som kan manövreras utan att ratten eller rattillbehören (knopp, gaffelgrepp, etc.) måste släppas
 - 35.03 Reglage som kan manövreras med vänster hand utan att ratten eller rattillbehören (knopp, gaffelgrepp, etc.) måste släppas
 - 35.04 Reglage som kan manövreras med höger hand utan att ratten eller rattillbehören (knopp, gaffelgrepp, etc.) måste släppas
 - 35.05 Reglage som kan manövreras utan att ratten, rattillbehören (knopp, gaffelgrepp, etc.) och det kombinerade gas- och bromsreglaget måste släppas
- 40. Anpassad styranordning
 - 40.01 Standardservostyrning
 - 40.02 Styrning med förstärkt servo
 - 40.03 Styrning med reservsystem
 - 40.04 Förlängd rattstång
 - 40.05 Anpassad ratt (större och/eller tjockare ratt, ratt med mindre diameter, etc.)
 - 40.06 Vinklad ratt
 - 40.07 Vertikal ratt
 - 40.08 Horisontell ratt
 - 40.09 Fotmanövrerad styrning
 - 40.10 Annan anpassad styrmekanism (joy-stick, etc.)
 - 40.11 Knopp på ratten
 - 40.12 Handstödskena på ratten
 - 40.13 Med orthes tenodes

- 42. Anpassade backspeglar
 - 42.01 Utvändig backspegel på (vänster eller) höger sida
 - 42.02 Utvändig backspegel på framskärmen
 - 42.03 Extra invändig backspegel som ger överblick över trafiken
 - 42.04 Invändig panoramabackspegel
 - 42.05 Backspegel som täcker den döda vinkeln
 - 42.06 Elmanövrerade yttre backspeglar
- 43. Anpassat förarsäte
 - 43.01 Förhöjt förarsäte som ger god sikt på normalt avstånd från ratten och pedalen
 - 43.02 Förarsäte som är anpassat efter kroppsformen
 - 43.03 Förarsäte med sidostöd för god sittstabilitet
 - 43.04 Förarsäte med armstöd
 - 43.05 Förlängning av sätets skjutmån
 - 43.06 Anpassat bilbälte
 - 43.07 Fyrpunktsbälte
- 44. Anpassning av motorcykel (obligatorisk användning av underkoder)
 - 44.01 Manövrering av båda bromsarna genom ett reglage
 - 44.02 Anpassad handbroms för framhjul
 - 44.03 Anpassad fotbroms för bakhjul
 - 44.04 Anpassat gashandtag
 - 44.05 Anpassad handmanövrerad växel och koppling
 - 44.06 Anpassade backspeglar
 - 44.07 Anpassade reglage för körriktningvisare och bromsljus
 - 44.08 Säteshöjd som ger föraren möjlighet att i sittande position ha båda fötterna på marken samtidigt
- 45. Motorcykel endast med sidvagn
- 50. Begränsat till ett visst fordon (identifieringsmärkning, VIN)
- 51. Begränsat till ett visst fordon (registreringsnummer, VRN)

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

- 70. Utbyte av körkort nr ... utfärdat av ... (EU/FN-symbol om det är frågan om tredje land, exempelvis 70.0123456789.NL)
- 71. Duplikat av körkort nr ... (EU/FN-symbol om det är frågan om tredje land, exempelvis 71.987654321.HR)
- 72. Begränsat till fordon i kategori A med en cylindervolym på högst 125 cc och en motoreffekt på högst 11 kW (A1)
- 73. Begränsat till fordon i kategori B av typen motordriven tre- eller fyrhjulig (B1)
- 74. Begränsat till fordon i kategori C vars tillåtna totalvikt är högst 7 500 kg (C1)
- 75. Begränsat till fordon i kategori D med högst 16 sittplatser, utöver förarplatsen (D1)

76. Begränsat till fordon i kategori C vars tillåtna totalvikt är högst 7 500 kg (C1) och till vilket en släpvagn med en tillåten totalvikt på mer än 750 kg är kopplat, under förutsättning att hela ekipagets vikt inte överstiger 12 000 kg och att släpvagnens tillåtna totalvikt inte överstiger dragfordonets tomvikt (C1E)
77. Begränsat till fordon i kategori D med högst 16 sittplatser, utöver förarplatsen (D1) och till vilket en släpvagn med en tillåten totalvikt på mer än 750 kg är kopplat, under förutsättning att a) hela ekipagets totalvikt inte överstiger 12 000 kg och att släpets tillåtna totalvikt inte överstiger dragfordonets tomvikt och b) släpvagnen inte används för persontransport (D1E)
78. Begränsat till fordon med automatisk växellåda
79. (...) Begränsat till fordon som överensstämmer med specifikationerna inom parentes i samband med tillämpningen av artikel 10.1 i direktiv 91/439/EEG.
- 90.01: till vänster
- 90.02: till höger
- 90.03: vänster
- 90.04: höger
- 90.05: hand
- 90.06: fot
- 90.07: tillämplig
95. Yrkeskompetensbevis enligt direktiv 2003/59/EG giltigt t.o.m. ... [exempelvis 95.1.1.2012]
96. Genomgången utbildning eller godkänt körprov i enlighet med bestämmelserna i bilaga V.
- Kod 100 och däröver: nationella koder som endast gäller inom den körkortsutfärdande medlemsstatens territorium.
- När en kod gäller för samtliga kategorier för vilka körkortet utfärdas, får den tryckas under rubrikerna 9, 10 och 11.
13. Ett utrymme där mottagande medlemsstat, vid tillämpning av punkt 4 a i denna bilaga, kan föra in upplysningar som är nödvändiga för administrationen av körkortet.
14. Ett utrymme där utfärdande medlemsstat kan föra in upplysningar som är nödvändiga för administrationen av körkortet eller som gäller trafiksäkerhet (frivillig uppgift). Om upplysningen faller under någon rubrik i denna bilaga, skall den föregås av motsvarande siffra i rubriken.
- Med innehavarens särskilda, skriftliga medgivande får även uppgifter som inte hänger samman med administrationen av körkortet eller med trafiksäkerheten lämnas på detta utrymme. Tillägg av sådana uppgifter ändrar inte på något sätt användandet av modellen som körkort.
- b) En förklaring till de numrerade rubrikerna på sidorna 1 och 2 av körkortet (åtminstone rubrikerna 1, 2, 3, 4 a, 4 b, 4 c, 5, 10, 11 och 12).
- Om en medlemsstat önskar avfatta dessa texter på ett annat nationellt språk än danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska eller ungerska skall medlemsstaten upprätta en tvåspråkig version av körkortet där ett av de ovannämnda språken används, utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna bilaga.
- c) Körkortet av gemenskapsmodell skall ha ett utrymme med möjlighet att eventuellt lägga in en mikroprocessor eller annan likvärdig datoriserad anordning.

4. Särskilda bestämmelser

- a) När innehavaren av ett körkort utfärdat av en medlemsstat i enlighet med denna bilaga permanent bosatt sig i en annan medlemsstat, får denna medlemsstat föra in sådana upplysningar på körkortet som är nödvändiga för dess administration, under förutsättning att detta slags upplysningar också förs in på de körkort som utfärdas av medlemsstaten och att det finns nödvändigt utrymme för detta ändamål.
- b) Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder och nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i denna bilaga.

Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkortet får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändig för utfärdandet av körkortet.

MODELL FÖR GEMENSKAPSKÖRKORT

Sida 1 KÖRKORT [MEDLEMSSTAT]

Sida 2 1. Efternamn 2. Förnamn 3. Födelsedatum och födelseort 4a. Datum för utfärdandet av körkortet 4b. Sista giltighetsdagen
4c. Utfärdat av 5. Körkortets serienummer 8. Bosättningsort 9. Kategori ⁽¹⁾10. Datum för utfärdande efter
kategori 11. Sista giltighetsdag efter kategori 12. Begränsningar

⁽¹⁾ Obs: En symbol och en rad för kategori AM kommer att läggas till.
Obs: Beteckningen A2 kommer att läggas till i avsnittet om motorcykelkategorier.

PROV PÅ GEMENSKAPSKÖRKORT

BELGISKT KÖRKORT (för information)

BILAGA II

I. MINIMIKRAV FÖR FÖRARPROV

Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål skall det finnas ett förarprov som består av

- ett kunskapsprov, och därefter
- ett körprov.

Villkoren för genomförandet av dessa prov fastställs nedan.

A. KUNSKAPSPROV

1. **Utformning**

Provet skall vara utformat så att det visar att den sökande har de kunskaper som krävs i de ämnen som är förtecknade i punkterna 2-4.

Om den som ansöker om körkort i en kategori har godkänts på kunskapsprovet för körkort i en annan kategori behöver de gemensamma bestämmelserna i punkt 2-4 inte tillämpas.

2. **Obligatoriska punkter för samtliga fordonskategorier**

2.1 Provet skall innehålla frågor om varje punkt som finns förtecknad nedan. Varje medlemsstat skall själv fastställa frågornas innehåll

2.1.1 Vägtrafikbestämmelser:

- Särskilt vägmärken, vägmarkeringar, signaler, väjningsplikt och hastighetsbegränsningar.

2.1.2 Föraren:

- Betydelsen av uppmärksamhet och samspel med andra vägtrafikanter.
- Uppfattningsförmåga, omdömesförmåga och beslutsfattande, särskilt reaktionstiden, liksom förändringar i körförmågan som beror på alkohol, narkotika och läkemedel, psykiskt tillstånd och trötthet.

2.1.3 Vägen:

- De viktigaste principerna för hur man håller ett säkert avstånd mellan fordon, bromssträckor och vaghållning vid olika väderleks- och vägförhållanden.
- Riskfaktorer vid körning som beror på olika vägförhållanden, särskilt på hur de ändras till följd av väderlek och tiden på dygnet.
- Olika vägtypers egenskaper och de därmed sammanhängande föreskrivna kraven.

2.1.4 Andra vägtrafikanter:

- Särskilda riskfaktorer som är förknippade med andra vägtrafikanters bristande erfarenhet och de mest utsatta kategorierna av trafikanter, exempelvis barn, fotgängare, cyklister och personer med nedsatt rörelseförmåga.
- Risker som är förknippade med olika fordonstypers rörelser och köregenskaper och med deras förarens olika synfält.

2.1.5 Allmänna regler och förordningar samt andra bestämmelser:

- Bestämmelser i fråga om administrativa dokument som krävs för att få använda fordonen.
- Allmänna regler för hur föraren skall handla vid en olycka (placera ut varningstriangel och slå larm) och vilka åtgärder han kan vidta för att om så är nödvändigt hjälpa trafikolycksoffer.
- Säkerhetsfaktorer som rör fordonet och det gods och de personer som transporteras.

2.1.6 Nödvändiga försiktighetsåtgärder när fordonet lämnas.

2.1.7 Mekaniska aspekter som har betydelse för trafiksäkerheten. Förare skall kunna upptäcka de vanligaste felen, särskilt på styr-, fjädrings- och bromssystem, däck, belysning och körriktningssystem, reflexanordningar, backspeglar, vindruta och vindrutetorkare, avgassystem, säkerhetsbälten och signalhorn.

- 2.1.8 Fordonets säkerhetsutrustning, särskilt användningen av säkerhetsbälten, nackskydd och säkerhetsutrustning för barn.
- 2.1.9 Bestämmelser som gäller för fordonets användning i miljöhänseende (lämplig användning av signalhorn, måttlig bränsleförbrukning, begränsning av avgasutsläpp, etc.).

3. Särskilda bestämmelser för kategorierna A1, A2 och A

- 3.1 Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om
 - 3.1.1 användning av skyddsutrustning såsom handskar, stövlar, kläder och hjälm,
 - 3.1.2 motorcykelförarens synlighet för andra vägtrafikanter,
 - 3.1.3 riskfaktorer i samband med olika vägförhållanden, i enlighet med ovanstående, särskilt när det gäller hala partier som brunnslock, vägmarkeringar som linjer och pilar samt spårvagnsspår,
 - 3.1.4 mekaniska aspekter som har betydelse för trafiksäkerheten, vilket nämns ovan, särskilt när det gäller nödstopplage, oljenivå och kedja.

4. Särskilda bestämmelser för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

- 4.1 Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om
 - 4.1.1 bestämmelser om körtider och viloperioder enligt rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ⁽¹⁾ och användning av färdskrivare enligt rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter ⁽²⁾;
 - 4.1.2 bestämmelser om typen av transport, dvs. gods eller passagerare,
 - 4.1.3 fordons- och transportdokument som krävs för nationell och internationell transport av gods och passagerare,
 - 4.1.4 hur man skall uppträda i samband med en olycka samt åtgärder som skall vidtas efter en olycka eller liknande, exempelvis akuta åtgärder såsom evakuering av passagerare och grundläggande kunskaper om första hjälpen,
 - 4.1.5 försiktighetsåtgärder vid avmontering och byte av hjul,
 - 4.1.6 bestämmelser om fordonsvikter och fordonsmått samt bestämmelser om hastighetsregulatorer,
 - 4.1.7 begränsningar i sitt eget och andra trafikanters synfält som beror på fordonens konstruktion,
 - 4.1.8 läsning av vägmarta, planering av resväg, inbegripet användning av elektroniska navigationssystem (ej obligatoriskt),
 - 4.1.9 säkerhet i samband med lastning av fordonet, dvs. kontroll av lasten (packning och fästordningar), svårigheter vid olika typer av last (exempelvis vätskor, hängande last ...), lastning och lossning av gods samt användning av lastningsutrustning (endast kategorierna C, CE, C1, C1E),
 - 4.1.10 förarens ansvar när det gäller transport av passagerare och deras komfort och säkerhet, transport av barn samt nödvändiga kontroller före avfärd. Samtliga busstyper bör ingå i kunskapsprovet (bussar i kollektivtrafiken, långfärdsbussar, bussar med särskilda mått, etc.) (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).
- 4.2 Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om följande ytterligare bestämmelser för kategorierna C, CE, D och DE:
 - 4.2.1 Principerna för hur förbränningsmotorer, vätskor (exempelvis motorolja, kylvätska, spolarvätska), bränslesystem, elsystem, tändningssystem och transmissionssystem (koppling, växellåda, etc.) är uppbyggda och hur de fungerar.

⁽¹⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 1. Förordningen upphävd genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽²⁾ EGT L 370, 31.12.1985, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 561/2006.

- 4.2.2 Smörjmedel och frostskyddsvätska.
- 4.2.3 Principerna för konstruktion, montering, korrekt användning och underhåll av däck.
- 4.2.4 Principerna för olika typer av bromssystem och hastighetsregulatorer, dessas funktion och viktigaste delar samt montering, användning och dagligt underhåll.
- 4.2.5 Principerna för olika typer av kopplingssystem, dessas funktion och viktigaste delar samt montering, användning och dagligt underhåll (endast kategorierna CE, DE).
- 4.2.6 Metoder för felsökning vid driftsfel.
- 4.2.7 Förebyggande underhåll av fordon och nödvändiga löpande reparationer.
- 4.2.8 Förarens ansvar när det gäller mottagande, transport och leverans av gods i enlighet med överenskomna villkor (endast kategorierna C, CE).

B. KÖRPROV

5. Fordonet och dess utrustning

- 5.1 För att få framföra ett fordon med manuell växellåda krävs ett godkänt körprov som genomförts i ett sådant fordon

Om en sökande genomför körprovet i ett fordon med automatisk växellåda skall detta anges på det körkort som utfärdas på grundval av detta prov. Körkort med en sådan angivelse ger endast behörighet att framföra fordon med automatisk växellåda.

Med "fordon med automatisk växellåda" avses ett fordon i vilket utväxlingen mellan motorn och hjulen endast kan varieras med gaspedalen och bromsarna.

- 5.2 De fordon som används vid körproven skall uppfylla de minimikrav som anges nedan. Medlemsstaterna får införa bestämmelser om strängare eller flera krav

Kategori A1:

Motorcykel i kategori A1 utan sidvagn, med en slagvolym av minst 120 kubikcentimeter och en maximihastighet av minst 90 km/h.

Kategori A2:

Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 400 kubikcentimeter och en motoreffekt av minst 25 kW.

Kategori A:

Motorcykel utan sidvagn, med en cylindervolym av minst 600 kubikcentimeter och en motoreffekt av minst 40 kW.

Kategori B:

Fyrhjuliga fordon i kategori B med en maximihastighet på minst 100 km/h.

Kategori BE:

Fordonskombinationer som består av ett provfordon i kategori B och en släpvagn med en tillåten totalvikt på minst 1 000 kg, som har en maximihastighet på minst 100 km/h och som inte tillhör kategori B. Släpvagnens lastutrymme skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som motorfordonet; den slutna lådkonstruktionen får även vara något smalare än motorfordonet, förutsatt att sikten bakåt bara är möjlig om man använder motorfordonets sidbackspeglar; Släpvagnen skall ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

Kategori B1:

fyrhjuliga motordrivna cyklar med en maximihastighet på minst 60 km/h.

Kategori C:

Fordon i kategori C med en tillåten totalvikt på minst 12 000 kg, en längd på minst 8 meter, en bredd på minst 2,4 meter och en maximihastighet på minst 80 km/h. Fordonen skall vara försedda med anti-lås-bromsar, vara utrustade med en växellåda med minst 8 framåtväxlar och färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85. Lastutrymmet skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Fordonen skall ha en faktisk vikt på minst 10 000 kg.

Kategori CE:

Antingen ett ledat fordon eller en fordonskombination som består av ett provfordon i kategori C och en släpvagn med en längd på minst 7,5 meter. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen skall ha en tillåten totalvikt på minst 20 000 kg, en längd på minst 14 meter, en bredd på minst 2,4 meter och en maximihastighet på minst 80 km/tim samt vara försedd med anti-lås-bromsar, utrustade med en växellåda med minst 8 framåtväxlar och färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85. Lastutrymmet skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen skall ha en faktisk vikt på minst 15 000 kg.

Kategori C1:

Fordon i underkategori C1 med en tillåten totalvikt på minst 4 000 kg, en minimilängd på 5 meter och en maximihastighet på minst 80 km/h. Fordonen skall vara försedda med anti-lås-bromsar och utrustade med färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85. Lastutrymmet skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten.

Kategori C1E:

Fordonskombinationer som består av ett provfordon i underkategori C1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt på minst 1 250 kg. Fordonskombinationen skall ha en längd på minst 8 meter och en maximihastighet på minst 80 km/h. Lastutrymmet skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten; den slutna lådkonstruktionen får även vara något smalare än förarhytten, förutsatt att sikten bakåt bara är möjlig om man använder motorfordonets sidobackspeglar; Släpvagnen skall ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

Kategori D:

Fordon i kategori D med en längd på minst 10 meter, en bredd på minst 2,4 meter och en maximihastighet på minst 80 km/h. Fordonet skall vara försett med anti-lås-bromsar och utrustat med färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85.

Kategori DE:

Fordonskombinationer som består av ett provfordon i kategori D och en släpvagn med en tillåten totalvikt på minst 1 250 kg, en bredd på minst 2,4 meter och en maximihastighet på minst 80 km/h. Lastutrymmet skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är minst 2 meter bred och hög. Släpvagnen skall ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

Kategori D1:

Fordon i underkategori D1 med en tillåten totalvikt på minst 4 000 kg, en minimilängd på 5 meter och en maximihastighet på minst 80 km/h. Fordonet skall vara utrustat med anti-lås-bromsar och färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85.

Kategori D1E:

Fordonskombinationer som består av ett provfordon i underkategori D1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt på minst 1 250 kg samt en maximihastighet på minst 80 km/h. Släpvagnens lastutrymme skall bestå av en sluten lådkonstruktion som är minst 2 meter bred och hög. Släpvagnen skall ha en faktisk vikt på minst 800 kg.

Provfordon för kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E som användes senast vid dagen för detta direktivs ikraftträdande får, om de inte uppfyller minimikraven ovan, endast användas under högst tio år efter detta datum. De krav som avser den last som kan transporteras med dessa fordon skall ha införts av medlemsländerna senast tio år efter det att kommissionens direktiv 2000/56/EG⁽¹⁾ trätt i kraft.

6. Körprov för kategorierna A1, A2 och A

6.1 Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

- 6.1.1 Justera skyddsutrustning såsom handskar, stövlar, kläder och hjälm.
- 6.1.2 Göra slumpmässiga kontroller av däck, bromsar, styrning, nödstoppreglage (om tillämplig), kedja, oljenivå, lysen, reflexanordningar, körriktningssvisare och signalhorn.
- 6.2 *Kontroll av särskilda manövrer med avseende på trafiksäkerheten*
- 6.2.1 Ställa motorcykeln på och ta ner den från stödet och flytta den genom att leda den med motorn avstängd.
- 6.2.2 Parkera motorcykeln med användning av stödet.
- 6.2.3 Minst två manövrer, inbegripet slalomkörning, skall utföras vid låg hastighet. Detta skall särskilt kontrollera handhavandet av kopplingen i samspel med broms, balans, blickens riktning, placering på motorcykeln och fötternas placering på fotstöden.
- 6.2.4 Minst två manövrer av vilka en manöver på andra växel eller tredje växel på minst 30 km/h, inbegripet undanmanöver för hinder vid en hastighet på minst 50 km/h, skall utföras vid högre hastighet. Detta skall särskilt kontrollera placering på motorcykeln, blickens riktning, balans, styrteknik och växlingsteknik.
- 6.2.5 Minst två inbromsningsmanövrer skall utföras, inbegripet en nödbromsning från en hastighet på minst 50 km/h. Detta skall särskilt kontrollera användning av bromsen på fram- och bakhjulet, blickens riktning och förarens placering på motorcykeln.

De särskilda manövrer som avses i punkterna 6.2.3-6.2.5 skall vara införda senast fem år efter det att direktiv 2000/56/EG trätt i kraft.

6.3 *Trafikbeteende*

Föraren skall i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

- 6.3.1 Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.
- 6.3.2 Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.
- 6.3.3 Köra i kurvor.
- 6.3.4 Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.
- 6.3.5 Svänga till höger och vänster samt byta fil.
- 6.3.6 Köra på och av motorvägar eller liknande (i tillämpliga fall) från en påfart respektive avfart.
- 6.3.7 Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).
- 6.3.8 Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall), exempelvis rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen samt köra uppför och nedför långa backar.
- 6.3.9 Iaktta nödvändig försiktighet vid avstigning.

⁽¹⁾ Kommissionens direktiv 2000/56/EG av den 14 september 2000 om ändring av rådets direktiv 91/439/EEG om körkort. (EGT L 237, 21.9.2000, s. 45).

7. Körprov för kategorierna B, B1 och BE**7.1 Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten**

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

- 7.1.1 Ställa in sätet för att få en korrekt körställning.
- 7.1.2 Ställa in backspeglar, säkerhetsbälten och nackskydd om sådana finns.
- 7.1.3 Kontrollera att dörrarna är stängda.
- 7.1.4 Göra slumpmässiga kontroller av däck, styrning, bromsar, vätskor (exempelvis motorolja, kylarvätska, spolarvätska), lysen, reflexanordningar, körriktningssvisare och signalhorn.
- 7.1.5 Kontrollera säkerheten vid lastning, dvs. kaross, presenningar, lastdörrar, låsmekanism för förarhytt, lastmetoder och säkring av lasten (endast kategori BE).
- 7.1.6 Kontrollera kopplingsmekanismen, bromsar och elektriska kopplingar (endast kategori BE).

7.2 När det gäller kategorierna B och B1 skall särskilda manövrer provas med avseende på trafiksäkerheten

Ett urval av följande manövrer skall provas (minst två manövrer för de fyra punkterna, varav en skall gälla backning):

- 7.2.1 Backa rakt bakåt, och backa åt höger eller vänster runt ett hörn utan att byta fil.
- 7.2.2 Vända fordonet till motsatt riktning med användning av fram- och backväxlar.
- 7.2.3 Parkera fordonet och lämna en parkeringsplats (parallellt, snett eller vinkelrätt framåt och bakåt på plan mark samt i uppförs- och nedförsbacke).
- 7.2.4 Genomföra en korrekt inbromsning till stillastående. Nödbromsning är dock inte obligatoriskt.

7.3 När det gäller kategori BE skall särskilda manövrer provas med avseende på trafiksäkerheten

- 7.3.1 Koppla släpvagn till och från dragfordonet. När manövern inleds skall dragfordonet och släpvagnen stå sida vid sida (dvs. inte i ett led).
- 7.3.2 Backa med samtidig svängning på ett sätt som medlemsstaterna själva får fastställa.
- 7.3.3 Parkera säkert vid lastning och lossning.

7.4 Trafikbeteende

Föraren skall i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

- 7.4.1 Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.
- 7.4.2 Köra på raka vägar, passera mötande fordon, även i trånga passager.
- 7.4.3 Köra i kurvor.
- 7.4.4 Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.
- 7.4.5 Svänga till höger och vänster samt byta fil.
- 7.4.6 Köra på och av motorvägar eller liknande (i tillämpliga fall) från en påfart respektive avfart.
- 7.4.7 Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).
- 7.4.8 Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall), exempelvis rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen samt köra uppför och nedför långa backar.
- 7.4.9 Iaktta nödvändig försiktighet vid avstigning.

8. **Körprov för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, D E, D1 och D1E**

8.1 *Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten*

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

- 8.1.1 Ställa in sätet för att få en korrekt körställning.
- 8.1.2 Ställa in backspeglar, säkerhetsbälten och nackskydd om sådana finns.
- 8.1.3 Göra slumpmässiga kontroller av att däck, styrning, bromsar, lysen, reflexanordningar, körriktningssvisare och signalhorn är i gott skick.
- 8.1.4 Kontrollera servostyrda broms- och styrsystem, kontrollera att däck, hjulbultar, stänkskydd, vindruta, fönster och (vindrute)torkare, vätskor (exempelvis motorolja, kylvätskor, spolarvätska) är i gott skick. Kontrollera och kunna använda instrumentpanelen, inbegripet färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85.
- 8.1.5 Kontrollera lufttryck, tryckluftsbhållare och upphängning.
- 8.1.6 Kontrollera säkerheten vid lastning, dvs. kaross, presenningar, lastdörrar, lastmekanism (i tillämpliga fall), låsmekanism för förarhytt (i tillämpliga fall), lastmetoder och säkring av lasten (endast kategorierna C, CE, C1, C1E).
- 8.1.7 Kontrollera kopplingsmekanismen, bromsar och elektriska kopplingar (endast kategorierna CE, C1E, DE, D1E).
- 8.1.8 Vidta säkerhetsåtgärder för särskilda fordon: kontrollera kaross, dörrar, nödutgångar, förstahjälpenutrustning, brandsläckare och annan säkerhetsutrustning (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).
- 8.1.9 Läsning av vägkarta, planering av resväg, inbegripet användning av elektroniska navigationssystem (ej obligatoriskt).

8.2 *Särskilda manövrer provas med avseende på trafiksäkerheten*

- 8.2.1 Koppling av släpvagn eller påhängsvagn till och från dragfordonet (endast kategorierna CE, C1E, DE, D1E). När manövern påbörjas skall dragfordonet och släpvagnen stå sida vid sida (dvs. inte i ett led).
- 8.2.2 Backa med samtidig svängning på ett sätt som medlemsstaterna själva får fastställa.
- 8.2.3 Parkera säkert vid lastning och lossning på lastramp/brygga eller liknande installation (endast kategorierna C, CE, C1, C1E).
- 8.2.4 Parkera så att passagerare säkert kan kliva av och på bussen (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).

8.3 *Trafikbeteende*

Föraren skall i normala trafiksituationer och med beaktande av nödvändiga försiktighetsmått kunna genomföra följande manövrer på ett säkert sätt:

- 8.3.1 Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.
- 8.3.2 Köra på rak väg. Passera mötande fordon, även i trånga passager.
- 8.3.3 Köra i kurvor.
- 8.3.4 Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.
- 8.3.5 Svänga till höger och vänster samt byta fil.
- 8.3.6 Köra på och av motorvägar eller liknande (i tillämpliga fall) från en påfart respektive avfart.
- 8.3.7 Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

- 8.3.8 Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall), dvs. rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen samt köra uppför och nedför långa backar.
- 8.3.9 Iakttäta nödvändig försiktighet vid avstigning.

9. Bedömning av körprovet

- 9.1 För var och en av de körsituationer som nämns ovan skall bedömningen återspegla hur obesvärat den sökande använder fordonets reglage och vilken förmåga han visar att köra helt säkert i trafiken. Hela provet skall ge förarprovaren ett intryck av säkerhet. Körfel eller farligt beteende som innebär en risk för provfordonet, dess passagerare eller andra trafikanter skall, oavsett om förarprovaren eller ledsagaren behöver ingripa eller inte, leda till att den sökande underkänns. Förarprovaren skall dock ha rätt att avgöra om körprovet skall fullföljas eller inte.

Förarprovare vid förarprov skall ha den utbildning som är nödvändig för att korrekt kunna bedöma sökandens förmåga att köra säkert. För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning av fel i enlighet med de normer som fastställs i denna bilaga skall förarprovarens arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten.

- 9.2 Under förarprovet skall förarprovaren särskilt fästa avseende vid huruvida den sökande kör defensivt och tar hänsyn till övriga trafikanter. Detta torde återspegla den generella körstilen, vilket förarprovaren bör ta hänsyn till i sin allmänna bedömning av den sökande. I bedömningen ingår anpassad och tydlig (säker) körning, med hänsyn till väg- och väderleksförhållanden, annan trafik, andra vägtrafikanter (särskilt de mer utsatta) och framförhållning.
- 9.3 Förarprovaren skall dessutom göra en bedömning av om den sökande
- 9.3.1 behärskar fordonet i fråga om korrekt användning av säkerhetsbälten, backspeglar, nackskydd, säten, lysen och annan utrustning; använder koppling, växellåda, gas, bromssystem (även det tredje bromssystemet i tillämpliga fall) och styrsystem på rätt sätt; kontrollerar fordonet under olika förhållanden och olika hastigheter; håller fordonet stabilt på vägen; känner till fordonets vikt och dimensioner, lastvikt och lasttyp (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); ser till passagerarnas bekvämlighet (endast kategorierna D, DE, D1, D1E) (långsam acceleration, mjuk körning och inga häftiga inbromsningar),
- 9.3.2 kör ekonomiskt och miljövänligt, med hänsyn till varvtal, växling, bromsning och acceleration (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E),
- 9.3.3 har överblick över situationen både i fordonets omedelbara närhet och på medellångt och långt avstånd; använder speglarna på rätt sätt,
- 9.3.4 utnyttjar sin företrädesrätt i olika typer av vägkorsningar, lämnar företräde i andra situationer (exempelvis vid byte av körriktning och fil och vid särskilda manövrer),
- 9.3.5 placerar sig på vägen, i filer, rondeller och kurvor på ett sätt som är lämpligt för den typen av fordon samt om den sökande har framförhållning,
- 9.3.6 håller lämpligt avstånd till fordon framför och vid sidan av det egna fordonet samt till andra vägtrafikanter,
- 9.3.7 inte överskrider högsta tillåtna hastigheten, anpassar hastigheten till väderleks- och trafikförhållanden och i tillämpliga fall till nationella hastighetsbegränsningar, kör i en sådan hastighet att det är möjligt att stanna inom ett synligt och fritt vägnitt, anpassar hastigheten till den genomsnittshastighet som samma typ av vägtrafikanter håller,
- 9.3.8 tolkar trafikljus rätt, följer trafikpolisens anvisningar, tolkar vägmärken (förbud eller påbud) och vägmarkeringar rätt, handlar korrekt vid trafikljus och vägmarkeringar,
- 9.3.9 i förekommande fall ger tecken på rätt sätt och vid lämplig tidpunkt, använder körriktningssigare på rätt sätt, tar vederbörlig hänsyn till samtliga tecken från andra vägtrafikanter,
- 9.3.10 saktar in i tid, bromsar och stannar beroende på omständigheterna, har framförhållning, använder de olika bromssystemen (endast för kategorierna C, CE, D, DE), använder andra hastighetsreglerande system än bromsarna (endast för kategorierna C, CE, D och DE).

10. Provetets längd

Körprovets tidslängd och den tillryggalagda sträckan skall vara tillräckliga för att bedöma den förmåga och det beteende som fastställts i punkt B i den här bilagan. Körtiden under provet får inte i något fall vara kortare än 25 minuter för kategori A, A1, A2, B, B1 och BE och inte kortare än 45 minuter för övriga kategorier. Detta innebär inte mottagande av den sökande, förberedelse och teknisk kontroll av fordonet med hänsyn till trafiksäkerheten, särskilda manövrer eller tillkännagivandet av resultatet av förarprovet.

11. Platsen för provet

Den del av provet som syftar till att bedöma den sökandes förmåga att genomföra de särskilda manövrerna får utföras på en särskild testbana. Den del av provet som gäller trafikbeteendet bör om möjligt äga rum på landsvägar, motortrafikleder, motorvägar (eller liknande) och olika typer av stadsgator (bostadsområden, områden med 30 km/h och 50 km/h, genomfartsvägar), vilka bör visa prov på de olika svårigheter som förare kan utsättas för. Det är också önskvärt att provet äger rum under förhållanden med varierande trafiktäthet. Körtiden på vägen bör utnyttjas optimalt för att bedöma den sökandes körning i alla de olika trafikmiljöer som kan bli aktuella, särskilt med hänsyn till övergången mellan sådana miljöer.

II. KUNSKAPER, FÖRMÅGA OCH BETEENDE SOM KRÄVS FÖR ATT FÅ FRAMFÖRA MOTORDRIVNA FORDON

Förare av alla motordrivna fordon måste ha de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkterna 1-9 för att kunna

- upptäcka trafikfaror och bedöma deras allvar,
- ha sådan kontroll över sitt fordon att de inte skapar farliga situationer samt reagera på lämpligt sätt om sådana situationer skulle uppstå,
- följa vägtrafikbestämmelser, särskilt dem som är avsedda att förebygga trafikolyckor och bibehålla trafikrytmen,
- upptäcka allvarliga tekniska fel på sitt fordon, särskilt sådana som utgör en säkerhetsrisk, och låta åtgärda dem på lämpligt sätt,
- ta hänsyn till samtliga faktorer som påverkar körförmågan (exempelvis alkohol, trötthet, dålig syn etc.) för att kunna köra säkert,
- värna om samtliga trafikanters säkerhet, särskilt de svagaste och mest utsattas, genom att visa tillbörlig hänsyn mot andra.

Medlemsstaterna får vidta lämpliga åtgärder för att se till att förare som inte längre har de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkterna 1-9 ovan kan öva upp dessa kunskaper och den förmågan så att de även i fortsättningen kan framföra ett motorfordon.

BILAGA III

MINIMIKRAV I FRÅGA OM FYSISK OCH PSYKISK LÄMPLIGHET ATT FÖRA MOTORDRIVNA FORDON

DEFINITIONER

1. I denna bilaga indelas förarna i två grupper:
 - 1.1 Grupp 1:

Förare av fordon i kategori A, A1, A2 AM, B, B1 och BE.
 - 1.2 Grupp 2:

Förare av fordon i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE D1 och D1E.
 - 1.3 I nationell lagstiftning får föreskrivas att bestämmelserna i denna bilaga för förare i grupp 2 skall gälla för förare av fordon i kategori B som använder sitt körkort i yrkesmässig verksamhet (taxibilar, ambulanser etc.).
2. På motsvarande sätt placeras den som ansöker om körkort för första gången eller om förnyat körkort i den grupp han kommer att tillhöra när körkortet har utfärdats eller förnyats.

LÄKARUNDERSÖKNINGAR

3. Grupp 1:

Sökande är skyldiga att genomgå läkarundersökning om det i samband med de obligatoriska formaliteterna eller under de prover som skall avläggas för att erhålla körkort framkommer att de har ett eller flera av de medicinska problem som nämns i denna bilaga.
4. Grupp 2:

Sökande skall genomgå läkarundersökning innan körkort utfärdas första gången, och därefter skall förare kontrolleras i enlighet med det nationella system som gäller i bosättningsmedlemsstaten varje gång körkortet förnyas
5. Medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som fastställs i denna bilaga.

SYN

6. Alla som ansöker om körkort skall genomgå en lämplig undersökning som syftar till att kontrollera att de har tillräckligt god syn för att föra motordrivna fordon. Om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god, skall han undersökas av en behörig läkare. Vid denna undersökning skall särskild uppmärksamhet ägnas synskärpan, synfältet, synförmågan i halvmörker och tilltagande ögonsjukdomar.

Vid tillämpningen av denna bilaga skall intraokulära linser inte anses vara korrigerande linser.

Grupp 1:

- 6.1 Den som ansöker om körkort eller förnyelse av körkort skall, om nödvändigt med korrigerande linser, ha en binokulär synskärpa av minst 0,5 för båda ögonen tillsammans. Körkort får inte utfärdas eller förnyas om det under läkarundersökningen framkommer att det horisontella synfältet är mindre än 120°, dock med undantag för särfall för vilka det får ges dispens om det finns stöd av ett gynnsamt läkarutlåtande och ett praktiskt prov med positivt resultat, eller att den sökande lider av någon annan ögonsjukdom som skulle kunna äventyra trafiksäkerheten. Om en tilltagande ögonsjukdom upptäcks eller fastställs får körkort utfärdas eller förnyas på villkor att sökanden regelbundet skall undersökas av en behörig läkare.
- 6.2 Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat (exempelvis på grund av dubbelseende) skall ha en synskärpa av minst 0,6, om nödvändigt med korrigerande linser. Den behöriga läkaren skall intyga att sökanden har haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha vant sig vid den och att synfältet för det öga som används är normalt.

Grupp 2:

- 6.3 Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort skall ha en synskärpa, om nödvändigt med korrigerande linser, av minst 0,8 på det bästa ögat och minst 0,5 på det sämsta ögat. Om korrigerande linser används för att uppnå synskärpevärdena 0,8 och 0,5 skall den okorrigerade skärpan på varje öga vara minst 0,05. I annat fall skall minimiskärpan (0,8 och 0,5) uppnås genom korrigerande med glasögon som har en styrka på högst plus eller minus åtta dioptrier eller med hjälp av kontaktlinser (okorrigerad syn = 0,05). Korrekturen skall tolereras väl. Körkort får inte utfärdas eller förnyas till den som saknar normalt binokulärt synfält eller lider av dubbelseende.

HÖRSEL

7. Körkort får utfärdas eller förnyas för förare i grupp 2 efter yttrande av behöriga läkare. Vid läkarundersökningen skall särskild hänsyn tas till kompensationsmöjligheterna.

RÖRELSEHINDRADE PERSONER

8. Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som lider av en motorisk sjukdom eller missbildning som gör det farligt att föra ett motordrivet fordon.

Grupp 1:

- 8.1 Till sökande och förare med fysiska funktionshinder får körkort med särskilda villkor utfärdas med stöd av ett utlåtande från en behörig läkare. Utlåtandet skall grunda sig på en medicinsk bedömning av den aktuella sjukdomen eller missbildningen och om nödvändigt på ett praktiskt prov. Det skall också ange på vilket sätt fordonet skall anpassas, samt om föraren behöver använda en ortopedisk protes. Vid körprovet skall dock den sökande kunna visa att det inte innebär någon fara att föra fordonet med en sådan anordning.
- 8.2 Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande med en tilltagande sjukdom på villkor att den funktionshindrade personen regelbundet genomgår undersökning för att kontrollera att personen i fråga fortfarande kan köra fordonet helt säkert.

Om funktionshindret är stabilt, får körkort utfärdas eller förnyas utan att den sökande måste genomgå regelbundna läkarundersökningar.

Grupp 2:

- 8.3 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

HJÄRT- OCH KÄRLSJUKDOMAR

9. Varje sjukdom som kan utsätta den som ansöker om körkort för första gången eller om förnyelse av körkort för plötslig svikt i hjärta och blodomlopp, vilken medför en plötslig störning av hjärnfunktionerna, innebär en fara för trafiksäkerheten.

Grupp 1:

- 9.1 Körkort får inte utfärdas eller förnyas för den som lider av allvarliga störningar i hjärtrytmen.
- 9.2 Körkort får utfärdas eller förnyas för sökanden eller förare som använder pacemaker om det finns stöd för detta i ett läkarutlåtande och på villkor att personen genomgår regelbundna hälsokontroller.
- 9.3 För sökande eller förare som lider av onormalt blodtryck skall ansökan om utfärdande eller förnyelse av körkort bedömas utifrån undersökningens övriga resultat, eventuella besläktade komplikationer och den fara som de kan utgöra för trafiksäkerheten.
- 9.4 Körkort skall normalt inte utfärdas eller förnyas för sökanden eller förare som i vilotillstånd eller vid sinnesrörelse lider av angina pectoris. För den som har haft hjärtinfarkt får körkort endast utfärdas eller förnyas med stöd av ett läkarutlåtande och om nödvändigt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum.

Grupp 2:

- 9.5 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

DIABETES

10. För att körkort skall utfärdas eller förnyas för sökanden eller förare som lider av diabetes krävs stöd i ett läkarutlåtande och regelbundna hälsokontroller, anpassade till det enskilda fallet.

Grupp 2:

- 10.1 För sökande eller förare i denna grupp som lider av diabetes och behöver insulinbehandling får körkort endast utfärdas eller förnyas i undantagsfall, och då endast om detta kan motiveras med stöd av ett läkarutlåtande samt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum.

NEUROLOGISKA SJUKDOMAR

11. Om en sökande eller förare lider av en allvarlig neurologisk sjukdom får körkort endast utfärdas eller förnyas om ansökan stöds av ett läkarutlåtande.

Neurologiska störningar som har samband med sjukdomar eller kirurgiska ingrepp som påverkar det centrala eller perifera nervsystemet och tar sig uttryck i sensoriska eller motoriska brister samt påverkar balansen och koordinationen skall sålunda beaktas i förhållande till deras funktionsmässiga verkningar och risken för att de skall förvärras. I sådana fall får utfärdandet eller förnyelsen av körkortet göras till föremål för regelbunden omprövning, om det finns risk för försämring.

12. Epileptiska anfall eller andra plötsliga störningar av medvetandetillståndet utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten om de drabbar en person som för ett motordrivet fordon.

Grupp 1:

- 12.1 Körkort får utfärdas eller förnyas med stöd av en undersökning som genomförts av en behörig läkare och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs. Läkaren skall bedöma hur allvarlig epilepsin eller medvetandestörningen är, dess kliniska form och sjukdomsförloppet (till exempel inget anfall de senaste två åren), behandling som getts och dess resultat.

Grupp 2:

- 12.2 Körkort skall inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har eller kan få epileptiska anfall eller andra plötsliga störningar av medvetandetillståndet.

MENTALA STÖRNINGAR

Grupp 1:

- 13.1 Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som
- lider av allvarliga mentala störningar som är medfödda eller beror på sjukdom, skada eller neurokirurgiska ingrepp,
 - har ett allvarligt förståndshandikapp,
 - har allvarliga beteendestörningar som beror på åldrande, eller störningar av personligheten som leder till allvarligt försämrat omdöme, beteende eller försämrad anpassningsförmåga,
- om inte ansökan stöds av ett läkarutlåtande och om nödvändigt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum.

Grupp 2:

- 13.2 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

ALKOHOL

14. Alkoholkonsumtion är en stor fara för trafiksäkerheten. Med tanke på problemets omfattning är det mycket viktigt att läkarna visar stor uppmärksamhet.

Grupp 1:

- 14.1 Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av alkohol eller inte är i stånd att avstå från att föra fordon i alkoholpåverkat tillstånd.

För sökande eller förare som tidigare har varit beroende av alkohol får körkort utfärdas eller förnyas efter en intygad avhållsamhetsperiod, om detta stöds av ett läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs.

Grupp 2:

- 14.2 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

NARKOTIKA OCH LÄKEMEDEL

15. Missbruk

Oavsett vilken behörighet ansökan gäller skall körkort inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av eller, utan att vara beroende, regelbundet missbrukar psykofarmaka.

Regelbundet bruk

Grupp 1:

- 15.1 Körkort skall inte utfärdas eller förnyas om sökande eller förare regelbundet och i sådana mängder som kan påverka körningen negativt använder psykofarmaka som kan försämra förmågan att köra säkert. Detta gäller för alla andra läkemedel eller kombinationer av läkemedel som påverkar körförmågan.

Grupp 2:

- 15.2 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

NJURSJKDOMAR

Grupp 1:

- 16.1 Med stöd av ett läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs får körkort utfärdas eller förnyas till sökande eller förare, som lider av allvarlig njurinsufficiens.

Grupp 2:

- 16.2 Körkort får varken utfärdas eller förnyas om sökande eller förare lider av allvarlig, irreversibel njurinsufficiens, dock med undantag för särfall som har stöd i ett läkarutlåtande och då på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs.

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Grupp 1:

- 17.1 Med stöd av ett läkarutlåtande och om nödvändigt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum, får körkort utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har genomgått en organtransplantation eller en implantation av ett konstgjort organ som påverkar körförmågan.

Grupp 2:

- 17.2 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

18. Om sökande eller förare lider av en sjukdom som kan nedsätta eller medföra nedsättning av förmågan att köra säkert, men som inte nämns i föregående punkt, gäller som en generell regel att körkort endast skall utfärdas med stöd av ett läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs.

BILAGA IV

MINIMIKRAV PÅ PERSONER SOM FUNGERAR SOM PRÖVARE VID KÖRPROV

1. **Kompetens som krävs av förarprövare**

- 1.1 En person som är behörig att göra praktiska bedömningar i ett fordon av en sökandes körprestation skall ha kunskaper, färdigheter och insikter rörande de teman som förtecknas i punkterna 1.2-1.6.
- 1.2 Förarprövarens kompetens skall vara relevant för bedömningen av en sökandes prestation i den körkortskategori som körprovet gäller.
- 1.3 Kunskaper och insikter om körförmåga och bedömning:
 - teori om trafikbeteende,
 - riskmedvetande och undvikande av olyckor,
 - den kursplan som bedömningskriterierna bygger på,
 - körprovskraven,
 - relevant väg- och trafiklagstiftning, inbegripet relevant EU-lagstiftning och nationell lagstiftning samt förklarande riktlinjer,
 - bedömningsteori och bedömningsteknik,
 - defensiv körning.
- 1.4 Bedömningsförmåga
 - Förmåga att korrekt iaktta samt övervaka och utvärdera sökandens totala prestation, särskilt:
 - korrekt och övergripande uppfattning av farliga situationer,
 - korrekt fastställande av orsaken till och den sannolika följderna av sådana situationer,
 - utveckling av kompetens och förmåga att inse misstag,
 - enhetlighet och konsekvens i omdömet,
 - snabbt tillgodogöra sig information och dra ut de viktigaste punkterna,
 - framförhållning, identifierande av potentiella problem och utarbetande av strategier för att hantera dem,
 - tillhandahållande av snabb och konstruktiv återkoppling.
- 1.5 Personlig körförmåga:
 - En person med tillstånd att förrätta körprov för en viss kategori av körkort skall med genomgående hög standard kunna framföra den typen av motorfordon.
- 1.6 Kvaliteten på tjänsterna:
 - Fastställa och meddela vad den sökande kan förvänta sig under provet.
 - Kommunicera tydligt och välja ett innehåll, en stil och ett språk som lämpar sig för åhörarna och sammanhanget samt besvara sökandenas frågor,
 - Ge tydlig återkoppling om provresultatet.
 - Behandla sökande med respekt och utan diskriminering.
- 1.7 Kunskaper om fordonsteknik och fysik
 - Kunskaper om fordonsteknik, exempelvis styrordningar, däck, bromsar, belysning, särskilt för motorcyklar och tunga fordon.
 - Säkerhet i samband med lastning.
 - kunskap om fordonsfysik, exempelvis fart, friktion, dynamik, energi.
- 1.8 Ett bränsleeffektivt och miljövänligt körsätt.

2. Allmänna krav

2.1 Förrättare för kategori B skall

- a) ha haft B-körkort i minst 3 år,
- b) ha fyllt minst 23 år,
- c) ha skaffat den grundläggande kompetens som anges i punkt 3 i denna bilaga och därefter ha deltagit i de arrangemang för kvalitetssäkring och fortbildning som avses i punkt 4 i denna bilaga,
- d) skall ha genomgått en yrkesutbildning som innebär åtminstone fullföljande av nivå 3 enligt rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG ⁽¹⁾,
- e) får inte samtidigt vara yrkesverksam som trafiklärare vid en trafikskola.

2.2 Förrättare för de andra kategorierna

- a) skall ha körkort i den berörda kategorin eller ha motsvarande kunskap genom adekvata yrkeskvalifikationer,
- b) skall ha skaffat den grundläggande kompetens som anges i punkt 3 i bilagan och därefter ha deltagit i den kvalitetssäkring och den fortbildning som avses i punkt 4 i denna bilaga,
- c) skall ha varit kvalificerad förrättare för kategori B under minst tre år; undantag får göras från kravet på denna tidslängd om förrättaren kan styrka
 - minst fem års körvana för den berörda kategorin eller
 - en körförmåga som enligt teoretisk och praktisk bedömning är av högre standard än vad som krävs för att få körkort, vilket gör det kravet överflödigt,
- d) skall ha genomgått en yrkesutbildning som innebär åtminstone fullföljande av nivå 3 enligt beslut 85/368/EEG,
- e) får inte samtidigt vara yrkesverksam som trafiklärare vid en trafikskola,

2.3 Likvärdighet

2.3.1 Medlemsstaterna får ge en prövare tillstånd att förrätta förarprov för kategorierna AM, A1, A2 och A när denne har skaffat sig den grundläggande kompetens som stadgas i punkt 3 för en av dessa kategorier.

2.3.2 Medlemsstaterna får ge en prövare tillstånd att förrätta förarprov för kategorierna C1, C, D1 och D när denne har skaffat sig den grundläggande kompetens som stadgas i punkt 3 för en av dessa kategorier.

2.3.3 Medlemsstaterna får ge en prövare tillstånd att förrätta förarprov för kategorierna BE, C1E, CE, D1E och DE när denne har skaffat sig den grundläggande kompetens som stadgas i punkt 3 för en av dessa kategorier.

3. Grundläggande kompetens

3.1 Grundläggande utbildning

3.1.1 Innan någon får ges tillstånd att förrätta förarprov skall denne med framgång genomgå ett sådant utbildningsprogram som medlemsstaten fastställer för att få den kompetens som anges i punkt 1.

3.1.2 Medlemsstaterna skall fastställa huruvida innehållet i ett visst utbildningsprogram skall gälla tillstånd att förrätta förarprov för en körkortskategori eller för mer än en kategori.

(1) EGT L 199, 31.7.1985, s. 56.

3.2 *Examina*

- 3.2.1 Innan någon får ges tillstånd att förrätta förarprov skall denne uppvisa en tillfredsställande nivå på kunskaper, insikt, färdigheter och lämplighet beträffande de frågor som anges i punkt 1.
- 3.2.2 Medlemsstaterna skall ha ett examensförfarande som på ett pedagogiskt lämpligt sätt bedömer kompetensen hos den person som definieras i punkt 1, särskilt i punkt 1.4. Examen skall omfatta såväl en teoretisk som en praktisk del. I förekommande fall får datorbaserad bedömning användas. Detaljerade bestämmelser om art och längd på de olika proven och bedömningarna i examen skall medlemsstaterna själva fastställa.
- 3.2.3 Medlemsstaterna skall fastställa huruvida innehållet i en viss examination skall leda till behörighet att förrätta förarprov för en körkortskategori eller mer än en kategori.

4. **Kvalitetssäkring och fortbildning**

4.1 *Kvalitetssäkring*

- 4.1.1 Medlemsstaterna skall ha system för kvalitetssäkring för att sörja för att förarprovernas standard upprätthålls.
- 4.1.2 Systemen för kvalitetssäkring bör omfatta övervakning av provarna i arbetet, deras fortbildning och nya ackreditering, deras fortlöpande yrkesmässiga utveckling samt periodisk översyn av resultaten av de förarprov de har förrättat.
- 4.1.3 Medlemsstaterna skall se till att alla provare blir föremål för årlig övervakning med hjälp av de arrangemang för kvalitetssäkring som förtecknas i punkt 4.1.2. Dessutom skall medlemsstaterna föreskriva att varje förarprovare en gång vart femte år skall iakttas när han förrättat prov, under minst en halv dag, så att det är möjligt att iakttas flera prov. När problem kan konstateras bör korrigeringsåtgärder vidtas. Den person som sköter övervakningen skall vara förordnad av medlemsstaten för detta.
- 4.1.4 Medlemsstaterna får föreskriva att, när en provare har tillstånd att förrätta förarprov i mer än en kategori, uppfyllande av kravet på övervakning vid prov för en av dessa kategorier skall innebära att kravet har uppfyllts för mer än en kategori.
- 4.1.5 För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning, skall förarprovarens arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten.

4.2 *Fortbildning*

- 4.2.1 Medlemsstaterna skall föreskriva att förarprovare för att behålla sitt tillstånd, oberoende av vilka kategorier tillståndet gäller, skall genomgå
- regelbunden fortbildning på sammanlagt minst fyra dagar per tvåårsperiod för att
 - bevara och uppdatera de nödvändiga kunskaperna och den nödvändiga prävarfärdigheten,
 - utveckla ny kompetens som blivit nödvändig för utövande av yrket,
 - se till att provare fortsätter att förrätta prov enligt rättvisa och enhetliga normer,
 - minimifortbildning på minst fem dagar under varje femårsperiod,
 - utveckla och bibehålla den nödvändiga praktiska körfärdigheten.
- 4.2.2 Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att garantera att särskild utbildning omedelbart ges sådana provare vars arbete enligt det befintliga kvalitetssystemet har befunnits ha allvarliga brister.
- 4.2.3 Fortbildningen kan ges i form av instruktioner, klassrumsutbildning, konventionell utbildning eller e-utbildning och får ske individuellt eller i grupp. Den kan innefatta ny ackreditering på de villkor som medlemsstaterna anser lämpliga.

- 4.2.4 Medlemsstaterna får föreskriva att, när en prövare har tillstånd att förrätta förarprov i mer än en kategori, uppfyllande av kravet på övervakning vid prov för en av dessa kategorier skall innebära att kravet har uppfyllts för mer än en kategori, förutsatt att det villkor som anges i punkt 4.2.5 är uppfyllt.
- 4.2.5 När en prövare under en tjugofyramånadersperiod inte har förrättat prov för en viss kategori skall denne på lämpligt sätt bedömas på nytt innan han tillåts förrätta förarprov i den kategorin. Den nya bedömningen kan genomföras som ett av kraven i punkt 4.2.1.

5. **Förvärvade rättigheter**

- 5.1. Medlemsstaterna får tillåta personer som fått tillstånd att förrätta förarprov omedelbart före dessa bestämmelsers ikraftträdande att fortsätta att förrätta förarprov trots att de inte har fått tillstånd i enlighet med de allmänna villkoren i punkt 2 eller den grundläggande utbildning för att erhålla kompetens som anges i punkt 3.
- 5.2 Dessa prövare skall trots detta bli föremål för regelbunden övervakning och arrangemang för kvalitetssäkring enligt i punkt 4.
-

BILAGA V

**MINIMIKRAV PÅ UTBILDNING AV FÖRARE OCH FÖRARPROV FÖR KOMBINATIONER ENLIGT
ARTIKEL 4.4 B ANDRA STYCKET**

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att
 - godkänna och övervaka utbildning enligt artikel 7.1 d, eller
 - anordna körprov enligt artikel 7.1 d.
 - 2.1 Förarutbildningens längd
 - minst 7 timmar.
 3. Förarutbildningens innehåll

Förarutbildningen skall omfatta de kunskaper, den förmåga och det beteende som beskrivs i punkterna 2 och 7 i bilaga II. Särskild omsorg skall ägnas följande:

 - Fordons rörelsedynamik, säkerhetskriterier, dragfordon och släpvagn (kopplingsmekanism), riktig lastning och säkerhetsdon.

En praktisk del av utbildningen skall omfatta följande övningar: Acceleration, fartminskning, backning, bromsning, stoppsträcka, körfältsbyte, bromsning/väjning, släpvagnens svängrörelser, på- och avkoppling av en släpvagn på ett motorfordon, parkering.

 - Varje utbildningsdeltagare skall genomföra den praktiska delen och visa sin förmåga och sitt beteende på allmän väg.
 - De fordonskombinationer som används för utbildningen skall omfattas av den körkortskategori som deltagarnas ansökningar avser.
 4. Körprovets längd och innehåll

Provets längd och den tillryggalagda sträckan måste vara tillräckligt för bedömning av förmåga och beteende enligt punkt 3.
-

BILAGA VI

**MINIMIKRAV PÅ UTBILDNING AV FÖRARE OCH FÖRARPROV FÖR MOTORCYKLAR I KATEGORI A
(STEGVIS TILLTRÄDE)**

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att
 - godkänna och övervaka utbildning enligt artikel 7.1 c, eller
 - anordna körprov enligt artikel 7.1 c.
 - 2.1 Förarutbildningens längd
 - minst 7 timmar.
 3. Förarutbildningens innehåll
 - Förarutbildningen skall omfatta de kunskaper, den förmåga och det beteende som beskrivs i punkt 6 i bilaga II.
 - Varje utbildningsdeltagare skall genomföra de praktiska delarna av utbildningen och visa sin förmåga och sitt beteende på allmän väg.
 - De motorcyklar som används för utbildningen skall omfattas av den körkortskategori som deltagarnas ansökningar avser.
 4. Körprovets längd och innehåll
- Provet längd och den tillryggalagda sträckan måste vara tillräckligt för bedömning av förmåga och beteende enligt punkt 3 i denna bilaga.
-

BILAGA VII

Del A

UPPHÄVT DIREKTIV OCH ÄNDRINGAR AV DET I KRONOLOGISK ORDNING

(enligt artikel 17)

Rådets direktiv 91/439/EEG ⁽¹⁾	(EGT L 237, 24.8.1991, s. 1)
Rådets direktiv 94/72/EG	(EGT L 337, 24.12.1994, s. 86)
Rådets direktiv 96/47/EG	(EGT L 235, 17.9.1996, s. 1)
Rådets direktiv 97/26/EG	(EGT L 150, 7.6.1997, s. 41)
Kommissionens direktiv 2000/56/EG	(EGT L 237, 21.9.2000, s. 45)
Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG, endast artikel 10.2	(EUT L 226, 10.9.2003, s. 4)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003, endast bilaga II, punkt 24	(EUT L 284, 31.10.2004, s. 1)

(¹) Direktiv 91/439/EEG ändrades även genom följande rättsakt som inte har upphävts: 1994 års anslutningsakt.

Del B

TIDSFRISTER FÖR INFÖRLIVANDE MED NATIONELL LAGSTIFTNING OCH TILLÄMPNING

(enligt artikel 17)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande	Datum för tillämpning
Direktiv 91/439/EEG	1 juli 1994	1 juli 1996
Direktiv 94/72/EG	-	1 januari 1995
Beslut 96/427/EG	-	16 juli 1996
Direktiv 96/47/EG	1 juli 1996	1 juli 1996
Direktiv 97/26/EG	1 januari 1998	1 januari 1998
Direktiv 2000/56/EG	30 september 2003	30 september 2003, 30 september 2008 (bilaga II, punkt 6.2.5) och 30 september 2013 (bilaga II, punkt 5.2)
Direktiv 2003/59/EG	10 september 2006	10 september 2008 (passagerartransport) och 10 september 2009 (godstransport)

BILAGA VIII

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 91/439/EG	Föreliggande direktiv
Artikel 1.1, första meningen	Artikel 1.1 första meningen
Artikel 1.1, andra meningen	-
-	Artikel 1.2
Artikel 1.2	Artikel 2.1
—	Artikel 2.2
Artikel 1.3	-
Artikel 2.1	Artikel 1.1 andra meningen
Artikel 2.2	Artikel 3.1
	Artikel 3.2
	Artikel 3.3
Artikel 2.3	-
Artikel 2.4	-
Artikel 3.1 första stycket inledningsfrasen	Artikel 4.1 första meningen
-	Artikel 4.2 första strecksatsen
-	Artikel 4.2 tredje strecksatsen
Artikel 3.1 första stycket första strecksatsen	Artikel 4.3 första strecksatsen
Artikel 3.1 första stycket andra strecksatsen	Artikel 4.4 b första stycket
Artikel 3.1 första stycket tredje strecksatsen	Artikel 4.4 b andra stycket
Artikel 3.1 första stycket fjärde strecksatsen	Artikel 4.4 c
Artikel 3.1 första stycket femte strecksatsen	Artikel 4.4 f
Artikel 3.1 första stycket sjätte strecksatsen	Artikel 4.4 g
Artikel 3.1 första stycket sjunde strecksatsen	Artikel 4.4 j
Artikel 3.1 första stycket åttonde strecksatsen	Artikel 4.4 k
Artikel 3.2 första stycket inledningsfrasen	-
Artikel 3.2 första stycket första strecksatsen	Artikel 4.3 a
Artikel 3.2 första stycket andra strecksatsen	Artikel 4.4 a
Artikel 3.2 första stycket tredje strecksatsen	Artikel 4.4 d
Artikel 3.2 första stycket fjärde strecksatsen	Artikel 4.4 e
Artikel 3.2 första stycket femte strecksatsen	Artikel 4.4 h
Artikel 3.2 första stycket sjätte strecksatsen, inledningsfrasen	Artikel 4.4 i
Artikel 3.2 första stycket sjätte strecksatsen första understrecksatsen	-
Artikel 3.2 första stycket sjätte strecksatsen andra understrecksatsen	-

Direktiv 91/439/EG	Föreliggande direktiv
Artikel 3.3, inledningsfrasen	–
Artikel 3.3 första strecksatsen	Artikel 4.1 tredje meningen
Artikel 3.3 andra strecksatsen första stycket	Artikel 4.3 andra strecksatsen
Artikel 3.3 andra strecksatsen andra stycket	–
Artikel 3.3 tredje strecksatsen	Artikel 4.3 första strecksatsen
Artikel 3.3 fjärde strecksatsen	Artikel 4.4 första strecksatsen
Artikel 3.3 femte strecksatsen	Artikel 4.4 andra strecksatsen
–	Artikel 4.3
Artikel 3.4	–
Artikel 3.5	–
Artikel 3.6	Artikel 4.5 första meningen
—	Artikel 4.5 andra meningen
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5.1	Artikel 6.1
Artikel 5.1 a	Artikel 6.1 a
Artikel 5.1 b	Artikel 6.1 b
Artikel 5.2, inledningsfrasen	Artikel 6.2, inledningsfrasen
Artikel 5.2 a	Artikel 6.2 a
Artikel 5.2 b	Artikel 6.2 b
–	Artikel 6.2 c
–	Artikel 6.2 d
–	Artikel 6.2 e
–	Artikel 6.2 f
Artikel 5.3	–
Artikel 5.4	Artikel 6.4
Artikel 6.1, inledningsfrasen	Artikel 4.1, andra meningen
Artikel 6.1 a första strecksatsen	Artikel 4.3 a tredje strecksatsen
Artikel 6.1 a andra strecksatsen	Artikel 4.4 a andra strecksatsen
Artikel 6.1 b första strecksatsen	Artikel 4.3 b andra strecksatsen
	Artikel 4.3 c andra strecksatsen
Artikel 6.1 b andra strecksatsen, alternativ 1	Artikel 4.4 b femte stycket
Artikel 6.1 b andra strecksatsen, alternativ 2	Artikel 4.4 c andra strecksatsen
Artikel 6.1 b tredje strecksatsen, alternativ 1 och 2	Artikel 4.4 g andra strecksatsen
Artikel 6.1 b tredje strecksatsen, alternativ 3 och 4	Artikel 4.4 e tredje strecksatsen
Artikel 6.1 c första strecksatsen, alternativ 1 och 2	Artikel 4.4 k andra strecksatsen
Artikel 6.1 c första strecksatsen, alternativ 3 och 4	Artikel 4.4 i andra strecksatsen
Artikel 6.2	Artikel 4.6 första stycket
–	Artikel 4.6 andra stycket
Artikel 6.3	Artikel 4.6 tredje och fjärde stycket

Direktiv 91/439/EG	Föreliggande direktiv
Artikel 7.1, inledningsfrasen	Artikel 7.1, inledningsfrasen
Artikel 7.1 a	Artikel 7.1 a
-	Artikel 7.1 b
-	Artikel 7.1 c
-	Artikel 7.1 d
Artikel 7.1 b	Artikel 7.1 e
Artikel 7.2	-
Artikel 7.3	-
-	Artikel 7.2
-	Artikel 7.3
Artikel 7.4	Artikel 7.4
Artikel 7.5	Artikel 7.5 a
-	Artikel 7.5 b
-	Artikel 7.5 c
-	Artikel 7.5 d
Artikel 7a.1	-
Artikel 7a.2	Artikel 8
Artikel 7b	Artikel 9
-	Artikel 10
Artikel 8	Artikel 11
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10	Artikel 13.1
-	Artikel 13.2
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12.1	-
Artikel 12.2	-
Artikel 12.3	Artikel 15
-	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17 första stycket
-	Artikel 17 andra stycket
-	Artikel 18
Artikel 14	Artikel 19
Bilaga I	-
Bilaga Ia	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II
Bilaga III	Bilaga III
-	Bilaga IV
-	Bilaga V
-	Bilaga VI

Statens offentliga utredningar 2008

Kronologisk förteckning

1. Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning. N.
2. Immunitet för stater och deras egendom. UD.
3. Skyddet för den personliga integriteten. Bedömningar och förslag. Ju.
4. Omreglering av apoteksmarknaden. S.
5. Könsdiskriminerande reklam. Kränkande utformning av kommersiella meddelanden. IJ.
6. Fastighetsmäklaren och konsumenten. Ju.
7. Världsklass! Åtgärdsplan för den kliniska forskningen. U.
8. Bidrag på lika villkor. U.
9. Transportinspektionen. En myndighet för all trafik. + Bilagor. N.
10. 21+1→2. En ny myndighet för tillsyn och effektivitetsgranskning av socialförsäkringen. S.
11. Frihet för studenter – om hur kår- och nationsobligatoriet kan avskaffas. U.
12. Finansiella sektorn bär frukt. Analys av finansiella sektorn ur ett svenskt perspektiv. Fi.
13. Bättre kontakt via nätet – om anslutning av förnybar elproduktion. + Annex: Grid issues for electricity production based on renewable energy sources in Spain, Portugal, Germany, and United Kingdom. N.
14. Timmar, kapital och teknologi – vad betyder mest? En analys av produktivitetsutvecklingen med hjälp av tillväxtbokföring. Fi.
15. LOV att välja – Lag Om Valfrihetssystem. S.
16. Förtursförklaring i domstol. Ju.
17. Frivux – valfrihet i vuxenutbildningen. U.
18. Evidensbaserad praktik inom social tjänsten – till nytta för brukaren. S.
19. Att slutförvara långlivat farligt avfall i undermarksdeponi i berg. M.
20. Patentskydd för biotekniska uppfinningar. Ju.
21. Permanent förändring. Globalisering, strukturomvandling och sysselsättningsdynamik. Fi.
22. Ett stabbsstöd i tiden. Fi.
23. Konsulär katastrofinsats. UD.
24. Svensk klimatpolitik. M.
25. Ett energieffektivare Sverige + Bilaga. N.
26. Värna språken – förslag till språklag. Ku.
27. Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola + Bilagedel. U.
28. Apoteksdatalagen. S.
29. Yrkeshögskolan. För yrkeskunnande i förändring. U.
30. Forskningsfinansiering – kvalitet och relevans. U.
31. Miljödomstolarna – domkretsar – lokalisering – handläggningsregler. M.
32. Avskaffande av revisionsplikten för små företag. Ju.
33. Detaljhandel med vissa receptfria läkemedel. S.
34. Lättare att samverka – förslag om förändringar i samtjänstlagen. Fi.
35. Digital-TV-övergången. + Engelsk översättning. Ku.
36. Svenska Spels nätpoker. En utvärdering. Fi.
37. Vårdval i Sverige. S.
38. EU, allmännyttan och hyrorna. + Bilagor. Fi.
39. Framtidens polisutbildning. Ju.
40. Bredband till hela landet. N.
41. Människohandel och barnäktenskap – ett förstärkt straffrättsligt skydd + bilaga. Ju.
42. Normgivningsmakten. Expertgruppsrapport Ju.

43. Tre rapporter till Grundlagsutredningen. Ju.
44. Transportinspektionen.
Ansvarslag för vägtrafiken m.m. N.
45. Rapporter från en mr-verkstad. IJ.
46. Handel med läkemedel för djur. S.
47. Frågor om hyra och bostadsrätt. Ju.
48. En utvecklad havsmiljöförvaltning. M.
49. Aktiekapital i privata aktiebolag. Ju.
50. Skyddet för samhällsviktig verksamhet. Fö.
51. Värdigt liv i äldreomsorgen. S.
52. Legitimation och skärpta behörighetsregler. U.
53. Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation. N.
54. Obligatorisk arbetslöshetsförsäkring. A.
55. Kustbevakningens rättsliga befogenheter. Fö.
56. Mångfald som möjlighet. Åtgärder för ökad integration på landsbygden. Jo.
57. Skattelättnader för hushållstjänster. Fi.
58. Egenansvar – med professionellt stöd. IJ.
59. Föreningsfostran och tävlingsfostran. En utvärdering av statens stöd till idrotten. Ku.
60. Personnummer och samordningsnummer. Fi.
61. Krisberedskapen i grundlagen. Översyn och internationell utblick. Expertgruppsrapport Ju.
62. Myndighet för miljön – en granskning av Naturvårdsverket. M.
63. Förstärkt skydd för företagshemligheter. Ju.
64. Kontinuitet och förändring. + Lättläst + Daisy. Ku.
65. Sekretess och offentliga biträden i utlänningsärenden. Ju.
66. Arbetsförmåga? En översikt av bedömningsmetoder i Sverige och andra länder. S.
67. Enklare redovisning. Ju.
68. Bygg – helt enkelt! M.
69. Välja fritt och välja rätt. Drivkrafter för rationella utbildningsval. Fi.
70. Slutförvaring av kärnavfall. Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s Fud-program 2007. M.
71. Uppföljning av kriminalvårdens effektiviseringsarbete. Ju.
72. Effektivare signaler. N.
73. Kemikalietillsyn – organisation och finansiering. M.
74. Rätt och riktigt. Åtgärder mot felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen. Fi.
75. Ägande och förvaltning av hyreshus. Ju.
76. F-skatt åt flera. Fi.
77. Möjlighet att leva som andra. Ny lag om stöd och service för vissa personer med funktionsnedsättning. + Bilagor + Lättläst + Daisy. S.
78. Eftersök av trafikskadat vilt. En kostnad för trafikförsäkring? S.
79. Revisorers skadeståndsansvar. Ju.
80. Beskattningstidpunkten för näringsverksamhet. Fi.
81. Stalkning – ett allvarligt brott. Ju.
82. Vägen tillbaka för överskuldsetta. Ju.
83. Avgifter inom arbetslöshetsförsäkringen. A.
84. Alkolås för rattfyllerister och körkortspröv i privat regi. N.
85. Straff i proportion till brottets allvar. Ju.
86. Prövning av vindkraft. M.
87. Åklagarväsendets brottsbekämpning. Integritet – Effektivitet. Ju.
88. Elektroniskt kungörande av författningar. Ju.
89. Trygghetssystemen för företagare. N.
90. Svensk export och internationalisering. Utveckling, utmaningar, företagsklimat och främjande. UD.
91. En svensk veteranpolitik, del 2. Ansvaret för personalen före, under och efter internationella militära insatser. Fö.
92. Konkurrens på spåret. N.
93. Partsinsyn och ny teknik i domstol, m.m. Ju.
94. Tillval i hyresrätt. Ju.
95. Enklare semesterregler. A.
96. Kommersiell radio – nya sändningsmöjligheter. Ku.
97. Styr samverkan – för bättre service till medborgarna. Fi.
98. Totalförsvarsplikten i framtiden. Fö.
99. Nya ersättningsbestämmelser i expropriationslagen, m.m. Ju.

100. Bidragsspärr. Fi.
101. Ny inriktning av frivillig beredskapsverksamhet. Fö.
102. Brist på brådska
– en översyn av aktivitetsersättningen.
+ Lättläst + Daisy. S.
103. Hur ska skogspolitiken genomföras på Gotland. Jo.
104. Självständiga lärosäten. U.
105. Långtidsutredningen 2008.
Huvudbetänkande. Fi.
106. Ökat förtroende för domstolarna.
Strategier och förslag.
+ Bilagedel A – Enkätundersökningar.
+ Bilagedel B – Språkrapporter m.m. Ju.
107. Etiken, miljön och pensionerna. Fi.
108. Sveriges ekonomi. Scenarier på lång sikt.
Fi.
109. En hållbar lärarutbildning. U.
110. Vägen till ett energieffektivare Sverige.
NM.
111. Barn som misstänks för brott. Ju.
112. Yrkeskunnande – en likvärdig sökväg till lärarutbildningen mot yrkesämnena. U.
113. Bo bra hela livet. + Del B: Bilagor. S.
114. Försörjningskrav vid anhöriginvandring.
Ju.
115. Finansmakten. Rapport från en referensgrupp. Ju.
116. En ny radio- och TV-lag. Ku.
117. Patientsäkerhet.
Vad har gjorts? Vad behöver göras? S.
118. Styra och ställa – förslag till en effektivare statsförvaltning. + Bilagor. Fi.
119. Underlagsrapporter till 2006 års förvaltningskommittén. Fi.
120. Bättre kontroll av missbruksmedel.
En effektivare narkotika- och dopningslagstiftning m.m. S.
121. Innovationer och företagande – Sveriges framtid. N.
122. Mer om fristående skolor och enskild förskoleverksamhet. U.
123. Förslag till åtgärder med anledning av Lavaldomen. + Sammanfattning. + Sammanfattning på engelska. A.
124. En framtida spelreglering. Fi.
125. En reformerad grundlag. Del 1 + 2. Ju.
126. I den äldres tjänst. Äldreassistent – ett framtidsyrke. S.
127. Patientens rätt. Några förslag för att stärka patientens ställning. S.
128. Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar. N.
129. Helikoptern i samhällets tjänst. Fö.
130. En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet. N.

Statens offentliga utredningar 2008

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Skyddet för den personliga integriteten.
Bedömningar och förslag. [3]
Fastighetsmäklaren och konsumenten. [6]
Förtursförklaring i domstol. [16]
Patentskydd för biotekniska uppfinningar.
[20]
Avskaffande av revisionsplikten för små
företag. [32]
Framtidens polisutbildning. [39]
Människohandel och barnåktenskap – ett för-
stärkt straffrättsligt skydd+ bilaga. [41]
Normgivningsmakten.
Expertgruppsrapport XI. [42]
Tre rapporter till Grundlagsutredningen. [43]
Frågor om hyra och bostadsrätt. [47]
Aktiekapital i privata aktieföretag. [49]
Krisberedskapen i grundlagen.
Översyn och internationell utblick.
Expertgruppsrapport. [61]
Förstärkt skydd för företagshemligheter. [63]
Sekretess och offentliga biträden i utlännings-
ärenden. [65]
Enklare redovisning. [67]
Uppföljning av kriminalvårdens effektiviserings-
arbete. [71]
Ägande och förvaltning av hyreshus. [75]
Revisorers skadeståndsansvar. [79]
Stalkning – ett allvarligt brott. [81]
Vägen tillbaka för överskuldssatta. [82]
Straff i proportion till brottets allvar. [85]
Åklagarväsendets brottsbekämpning.
Integritet – Effektivitet. [87]
Elektroniskt kungörande av författningar. [88]
Partsinsyn och ny teknik i domstol, m.m. [93]
Tillval i hyresrätt. [94]
Nya ersättningsbestämmelser i expropriations-
lagen, m.m. [99]
Ökat förtroende för domstolarna.
Strategier och förslag.
+ Bilagedel A – Enkätundersökningar.

+ Bilagedel B – Språkrapporter m.m. [106]
Barn som misstänks för brott. [111]
Försörjningskrav vid anhöriginvandring. [114]
Finansmakten. Rapport från en referensgrupp.
[115]
En reformerad grundlag. Del 1 + 2. [125]

Utrikesdepartementet

Immunitet för stater och deras egendom. [2]
Konsulär katastrofinsats. [23]
Svensk export och internationalisering.
Utveckling, utmaningar, företagsklimat
och främjande. [90]

Försvarsdepartementet

Skyddet för samhällsviktig verksamhet. [50]
Kustbevakningens rättsliga befogenheter. [55]
En svensk veteranpolitik, del 2.
Ansvaret för personalen före, under och
efter internationella militära insatser. [91]
Totalförsvarsplikten i framtiden. [98]
Ny inriktning av frivillig beredskaps-
verksamhet. [101]
Helikoptern i samhällets tjänst. [129]

Socialdepartementet

Omreglering av apoteksmarknaden. [4]
21+1→2. En ny myndighet för tillsyn
och effektivitetsgranskning av social-
försäkringen. [10].
LOV att välja – Lag Om Valfrihetssystem. [15]
Evidensbaserad praktik inom socialtjänsten
– till nytta för brukaren. [18]
Apoteksdatalagen. [28]
Detaljhandel med vissa receptfria läkemedel.
[33]
Vårdval i Sverige. [37]
Handel med läkemedel för djur. [46]
Värdigt liv i äldreomsorgen. [51]
Arbetsförmåga?
En översikt av bedömningsmetoder i
Sverige och andra länder. [66]

Möjlighet att leva som andra. Ny lag om stöd och service för vissa personer med funktionsnedsättning. + Bilagor + Lättläst + Daisy. [77]

Eftersök av trafikskadat vilt. En kostnad för trafikförsäkringen. [78]

Brist på brådska
– en översyn av aktivitetsersättningen.
+ Lättläst + Daisy. [102]

Bo bra hela livet. + Del B: Bilagor [113]

Patientsäkerhet.
Vad har gjorts? Vad behöver göras? [117]

Bättre kontroll av missbruksmedel.
En effektivare narkotika- och dopningslagstiftning m.m. [120]

I den äldres tjänst. Äldreassistent – ett framtidsyrke. [126]

Patientens rätt. Några förslag för att stärka patientens ställning. [127]

Finansdepartementet

Finansiella sektorn bär frukt.
Analys av finansiella sektorn ur ett svenskt perspektiv. [12]

Timmar, kapital och teknologi
– vad betyder mest?
En analys av produktivitetsutvecklingen med hjälp av tillväxtbokföring. [14]

Permanent förändring.
Globalisering, strukturomvandling och sysselsättningsdynamik. [21]

Ett stabsstöd i tiden. [22]

Lättare att samverka
– förslag om förändringar i samtjänstlagen. [34]

Svenska Spels nätpoker. En utvärdering. [36]

EU, allmännyttan och hyrorna.
+ Bilagor. [38]

Skattelättnader för hushållstjänster. [57]

Personnummer och samordningsnummer. [60]

Välja fritt och välja rätt. Drivkrafter för rationella utbildningsval. [69]

Rätt och riktigt. Åtgärder mot felaktiga utbetalningar från välfärdssystemen. [74]

F-skatt åt flera. [76]

Beskattningstidpunkten för näringsverksamhet. [80]

Styr samverkan
– för bättre service till medborgarna. [97]

Bidragsspär. [100]

Långtidsutredningen 2008. Huvudbetänkande. [105]

Etiken, miljön och pensionerna. [107]
Sveriges ekonomi. Scenarier på lång sikt. [108]

Styra och ställa – förslag till en effektivare statsförvaltning. + Bilagor. [118]

Underlagsrapporter till 2006 års förvaltningskommittén. [119]

En framtida spelreglering. [124]

Utbildningsdepartementet

Världsklass! Åtgärdsplan för den kliniska forskningen. [7]

Bidrag på lika villkor. [8]

Frihet för studenter – om hur kår- och nationsobligatoriet kan avskaffas. [11]

Frivux – valfrihet i vuxenutbildningen. [17]

Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola + Bilagedel. [27]

Yrkehögskolan. För yrkeskunnande i förändring. [29]

Forskningsfinansiering – kvalitet och relevans. [30]

Legitimation och skärpta behörighetsregler. [52]

Självständiga lärosäten. [104]

En hållbar lärarutbildning. [109]

Yrkeskunnande – en likvärdig sökväg till lärarutbildningen mot yrkesämnen. [112]

Mer om fristående skolor och enskild förskoleverksamhet. [122]

Jordbruksdepartementet

Mångfald som möjlighet. Åtgärder för ökad integration på landsbygden. [56]

Hur ska skogspolitiken genomföras på Gotland. [103]

Miljödepartementet

Att slutförvara långlivat farligt avfall i undermarksdeponi i berg. [19]

Svensk klimatpolitik. [24]

Miljödomstolarna – domkretsar – lokalisering – handläggningsregler. [31]

En utvecklad havsmiljöförvaltning. [48]

Myndighet för miljön
– en granskning av Naturvårdsverket. [62]

Bygg – helt enkelt! [68]

Slutförvaring av kärnavfall. Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s Fud-program 2007. [70]

Kemikalietillsyn
– organisation och finansiering. [73]
Prövning av vindkraft. [86]

Näringsdepartementet

Barlastvattenkonventionen – om Sveriges anslutning. [1]
Transportinspektionen. En myndighet för all trafik. + Bilagor. [9]
Bättre kontakt via nätet – om anslutning av förnybar elproduktion.
+ Annex: Grid issues for electricity production based on renewable energy sources in Spain, Portugal, Germany, and United Kingdom. [13]
Ett energieffektivare Sverige + Bilaga. [25]
Bredband till hela landet. [40]
Transportinspektionen. Ansvarslag för vägtrafiken m.m. [44]
Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation. [53]
Effektivare signaler. [72]
Alkolås för rattfyllerister och körkortspröv i privat regi. [84]
Trygghetssystemen för företagare. [89]
Konkurrens på spåret. [92]
Vägen till ett energieffektivare Sverige. [110]
Innovationer och företagande – Sveriges framtid. [121]
Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar. [128]
En reformerad körkortslagstiftning.
Genomförandet av tredje körkortsdirektivet. [130]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

Könsdiskriminerande reklam.
Kränkande utformning av kommersiella meddelanden. [5]
Rapporter från en mr-verkstad. [45]
Egenansvar – med professionellt stöd. [58]

Kulturdepartementet

Värna språken – förslag till språklag. [26]
Digital-TV-övergången.
+ Engelsk översättning. [35]
Föreningsfostran och tävlingsfostran.
En utvärdering av statens stöd till idrotten. [59]
Kontinuitet och förändring. + Lättläst + Daisy. [64]

Kommersiell radio
– nya sändningsmöjligheter. [96]
En ny radio- och TV-lag. [116]

Arbetsmarknadsdepartementet

Obligatorisk arbetslöshetsförsäkring. [54]
Avgifter inom arbetslöshetsförsäkringen. [83]
Enklare semesterregler. [95]
Förslag till åtgärder med anledning av Lavaldomen. + Sammanfattning + Sammanfattning på engelska. [123]