

En reformerad körkortslagstiftning

Genomförandet av tredje körkortsdirektivet

Slutbetänkande av 2007 års körkortsutredning

Stockholm 2008



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2008:130

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

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2008

ISBN 978-91-38-23129-6
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Thorstensson

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av körkorts-författningarna och med dem sammanhängande författningar samt att analysera hur EG:s tredje körkortsdirektiv skulle genomföras i svensk rätt. Uppdraget omfattade också att utreda vissa frågor om förnyelse och utbyte av körkort, att analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under prøvotiden, att se över systemet med läkares anmälningsskyldighet och att analysera hur författningsändringarna med anledning av yrkesförordningsdirektivet (2003/59/EG) och det tredje körkortsdirektivet påverkade varandra.

Till särskild utredare förordnades den 19 december 2006 numera chefsrådmannen Björn Hansson.

Som experter förordnades den 24 januari 2007 länsassessorn Britt Dahlin, Länsstyrelsen i Norrbottens län, utredaren Louise Hagström, Vägverket, verksjuristen Bengt Magnusson, Vägverket, kanslirådet Jonas Ragell, Näringsdepartementet och kanslirådet Catrine Tidström, Näringsdepartementet. Som expert förordnades den 1 mars 2007 verksjuristen Ulrica Clerton, Rikspolisstyrelsen.

Som sekreterare anställdes från och med den 17 januari 2007 numera kammarrättsrådet Eva Römbo. Som sekreterare anställdes från och med den 7 april 2008 kammarrättsassessorn Maria Kållberg. Den 30 april 2008 entledigades Eva Römbo som sekreterare i utredningen och förordnades att från och med den 1 maj 2008 vara expert i utredningen.

Enligt direktiven (dir. 2006:119) skulle uppdraget redovisas senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avsåg förändringar av högsta tillåtna totalvikt för att dra fordonskombinationer med körkortsbehörighet B skulle dock redovisas senast den 1 maj 2007. Genom tilläggsdirektiv den 27 september 2007 (dir. 2007:128) utvidgades uppdraget till att även, mot

bakgrund av regleringen i yrkesförardirektivet, analysera om åldersgränserna för att framföra fordon avsedda för persontransporter i körkortskategori D skulle ändras samt om ålderskravet för taxiförare borde ändras. Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skulle utredaren redovisa uppdraget senast den 1 oktober 2008. Genom tilläggsdirektiv den 26 juni 2008 (dir. 2008:76) utvidgades uppdraget till att även ta hänsyn till de förslag som lämnats av alkoholutredningen i oktober 2008 (SOU 2008:84) samt att behandla frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkoholsvillkor för körkort utan att de kört onyktra. Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skulle uppdraget redovisas senast den 15 december 2008.

Utredningen har antagit namnet 2007 års körkortsutredning.

Utredningen överlämnade i maj 2007 delbetänkandet *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU reglerna börja tillämpas* (SOU 2007:33).

Utredningen överlämnar härmed slutbetänkandet *En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet* (SOU 2008:130).

Uppdraget är härmed slutfört.

Lund i december 2008

Björn Hansson

/ Maria Källberg
Eva Römbo

Innehåll

Sammanfattning	15
Författningsförslag	27
1 Inledning	131
1.1 Utredningens uppdrag.....	131
1.2 Utredningens arbete	132
1.3 Överlämnade framställningar till utredningen.....	132
2 Allmänna utgångspunkter	133
2.1 Området för översynen	133
2.2 Behovet av en generell översyn	133
2.3 Utgångspunkter för översynen	134
2.4 Genomförande av EG-direktiv	135
2.5 EG-fördraget och körkortsdirektiven	136
2.6 Transportstyrelsen	138
3 Körkortslagens inledande bestämmelser	139
3.1 Allmänt	139
3.2 Behörigheten ska förtydligas.....	140
3.2.1 Dagens förfarande	140
3.2.2 Tidigare utredningar om uppdelning.....	141
3.2.3 Varför skilja på behörighet och bevis?	142

3.3	Utredningens ställningstagande	142
3.4	Vissa konsekvenser av uppdelningen	143
3.4.1	Olovlig körning.....	143
3.4.2	Vad gäller för utländska körkort?	144
3.5	Traktorkortet utgår	144
3.5.1	Nuvarande reglering av traktorkortet.....	144
3.5.2	Reformbehov avseende traktorkort.....	146
3.5.3	Rättigheter genom traktorkortet	147
3.5.4	Körkortsbehörighet kategori AM ska krävas för all körning med traktor på väg	148
3.6	Körkortshavare.....	149
3.7	Permanent bosättning	149
4	Behörigheter	151
4.1	Behörighet och kategori.....	151
4.1.1	Nu gällande behörigheter	151
4.2	Nya obligatoriska kategorier	153
4.2.1	Kategori	153
4.2.2	EU krav avseende kategorier.....	154
4.2.3	Ställningstagande till ålderskraven för motorcykel och personbil	156
4.3	Definitionsfrågor avseende vissa motorfordon	156
4.3.1	Särskilt om fyrhjuliga fordon	157
4.3.2	Gällande behörighetsbestämmelser för motorcykel	159
4.3.3	Principen om stegvis tillträde.....	160
4.3.4	Den nya kategorin A2.....	160
4.3.5	Direktivets valmöjlighet för stegvis tillträde.....	161
4.3.6	Utbildningstradition i Sverige	162
4.4	En jämförelse mellan olika länder	163
4.4.1	Norden.....	163
4.4.2	EU-länderna i övrigt	164
4.4.3	Stegvis tillträde genom körprov	165
4.5	Tvåhjuliga motorcyklar.....	165
4.5.1	Förvärv av A2	165

4.5.2	Förvärv av kategori A.....	166
4.6	Trehjuliga motorcyklar.....	167
4.7	Fyrhjuling.....	169
4.7.1	Den frivilliga kategorin B1.....	169
4.8	Personbil med tyngre släp.....	170
4.9	Kategori BE.....	172
4.10	Behörighet för lastbil och buss.....	173
4.10.1	Allmänt.....	173
4.10.2	De nya kategorierna C1 och C1E.....	174
4.10.3	Ny åldersgräns för kategorierna C och CE.....	176
4.10.4	Nya kategorier för buss D1 och D1E.....	176
4.10.5	Nya ålderskrav för kategorierna D och DE.....	177
5	Körkorts- och förarbehörighet samt bevis om behörighet.....	179
5.1	Beslut om behörighet och ogiltighet av behörighet.....	179
5.1.1	Nu gällande bestämmelser.....	179
5.1.2	Beslut om behörighet.....	179
5.1.3	Hinder för behörighet på grund av EES-körkort.....	181
5.1.4	När blir behörigheten ogiltig?.....	183
5.2	Körkortstillstånd.....	184
5.2.1	Allmänt.....	184
5.2.2	Nuvarande regler om körkortstillstånd.....	184
5.2.3	Reformbehov avseende körkortstillståndet?.....	188
5.2.4	Länsstyrelsens undersökning av personlig lämplighet.....	189
5.2.5	EES-körkort hinder mot körkortstillstånd?.....	192
5.2.6	Förhandsbesked om körkortstillstånd utgår.....	193
5.2.7	Kravet på undertecknad hälsodeklaration.....	194
5.2.8	Körprov som bedömningsgrund för körkortstillstånd.....	195
5.3	Behörighetsbevis.....	195
5.3.1	EG-körkortets utseende.....	195
5.3.2	Mikroprocessor.....	196
5.3.3	Tillverkningen av körkort.....	196
5.3.4	Bevis om att körkort utfärdats.....	197

5.3.5	Återkallelse av beslut om behörighet.....	198
5.3.6	När är ett behörighetsbevis ogiltigt?	199
5.3.7	Körkortet som legitimationshandling	200
5.4	Utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort.....	200
5.4.1	Vad säger det tredje körkortsdirektivet om ett körkorts giltighet och förnyelse?	202
5.4.2	Bakgrund till föreslagna ändringar av KKL.....	202
5.4.3	Närmare om de högre behörigheterna.....	203
5.4.4	Frivilliga krav.....	205
5.5	Giltighet för förarbevis	208
5.6	Prövotid	208
6	Övningskörning.....	209
6.1	Allmänt om övningskörning.....	209
6.1.1	Reformbehov avseende övningskörning.....	210
6.2	Övningskörning för körkort	210
6.2.1	Körkortstillstånd.....	210
6.3	Justerade ålderskrav.....	211
6.3.1	Justering av krav för övningskörning för högre behörigheter	213
6.4	Uppsikt under övningskörning	214
6.4.1	Gällande rätt	214
6.4.2	Yrkesanknuten uppsikt.....	216
6.4.3	Körkortskrav	216
6.4.4	Krav på erfarenhet och omdöme enligt gällande regler	217
6.4.5	Tillämpningsproblem.....	218
6.4.6	Utredningens förslag avseende erfarenhet och lämplighet	219
6.5	Introduktionsutbildning.....	221
6.5.1	Bör introduktionsutbildning krävas för samtliga behörigheter?.....	222
6.5.2	Ska eleven behöva gå utbildningen med varje handledare?	223
6.6	Övningskörning för förarbevis.....	224

7	Behörighetsingripande	225
7.1	Allmänt om behörighetsingripande	225
7.2	Det svenska systemet i ett internationellt perspektiv.....	227
7.2.1	Parallella sanktionssystem.....	227
7.2.2	Pricksystem.....	228
7.3	Körkortsingripande.....	229
7.3.1	Återkallelsegrunderna	229
7.3.2	Redaktionella ändringar	230
7.3.3	Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt	231
7.3.4	Medgivande	234
7.3.5	Villkorlig återkallelse – alkolås	235
7.4	Nytt körkort efter återkallelse	235
7.4.1	Ny behörighet efter återkallelse	237
7.4.2	Särskilt om korta spärrtider	238
7.4.3	Ingripande mot förarbehörigheter.....	239
7.5	Prövotid.....	239
7.5.1	Nu gällande regler.....	240
7.5.2	Motiv för införandet av prövotid.....	240
7.5.3	Vägverkets förslag	241
7.5.4	Vissa förslag från rattfylleriutredningen	242
7.5.5	Några internationella jämförelser	243
7.5.6	EU projektet ANDREA	243
7.5.7	Jämförelser mellan några länder.....	245
7.5.8	Slutsatser av ANDREA-rapporten.....	246
7.5.9	Utredningens överväganden avseende Vägverkets förslag	247
8	Utländska körkort	249
8.1	Utredningsdirektiven.....	249
8.2	Allmänt	249
8.3	Giltigheten av utländska körkortsdokument i Sverige	250
8.3.1	Internationella körkort ska godtas	250
8.4	Anpassning till det tredje körkortsdirektivet.....	251
8.4.1	Frivilligt utbyte av körkort utfärdat inom EES	252

8.4.2	Utbyte vid körkortsingripande	252
8.4.3	Ersättning av körkort.....	253
8.4.4	Åldersgränser	254
8.5	Utbyte av körkort utfärdade av tredje land	255
8.5.1	Svenska regler om utbyte – kort historik	256
8.5.2	Hur gör andra länder?.....	258
8.5.3	Utredningens övervägande angående utbyte.....	260
8.5.4	Körkortshavare från tredje land - gemenskapskörkort genom utbyte	261
8.6	Mopeder, snöskotrar och terränghjulingar i internationell trafik	263
9	Förfaranderegler m.m.....	265
9.1	Allmänt	265
9.2	Forumregler	265
9.2.1	Ärende från Körkortsförbundet	266
9.3	Överklagande.....	267
9.4	Ansvar	268
9.5	Övergångsbestämmelser	268
10	Läkares anmälningsplikt m.m.	269
10.1	Bakgrund.....	269
10.2	Historik.....	269
10.3	Nuvarande reglering.....	270
10.4	Sanktionsmöjligheter	270
10.5	Allmänna bestämmelser om läkares anmälningskyldighet.....	271
10.6	Vägverkets förslag om läkares anmälningskyldighet och trafikmedicinska enheter.....	272
10.6.1	Vägverkets samråd med socialstyrelsen.....	273
10.6.2	Remissinstansernas uppfattningar	274
10.7	Utredningens förslag och bedömning	274

10.8	Periodiska läkarundersökningar av körkortshavare.....	276
11	Alkolås	279
11.1	Utredningens uppdrag enligt tilläggsdirektiven.....	279
11.2	Gällande rätt.....	280
11.3	Alkolåsutredningens överväganden och förslag.....	280
11.4	Vägverkets förslag.....	282
11.5	Utredningens förslag	284
11.5.1	Förfarandet	284
11.5.2	Villkorstidens längd.....	285
11.5.3	Övriga frågor.....	286
12	Körkortsbehörighet och yrkeskompetens vid gods- och persontransporter	287
12.1	Förvärvsmässiga gods- och persontransporter	287
12.1.1	Yrkeskompetens för yrkesförare med körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, D1 och D1E m.m.	288
12.2	Förvärvsmässiga godstransporter	289
12.2.1	Kraven vid förvärvsmässiga godstransporter	289
12.2.2	Kompetens- och ålderskrav vid förvärvsmässiga godstransporter.....	291
12.3	Förvärvsmässiga persontransporter	293
12.3.1	Kraven vid förvärvsmässiga persontransporter.....	293
12.3.2	Kan ålderskraven vid förvärvsmässiga persontransporter sänkas?.....	295
12.3.3	Kompetens- och ålderskrav vid förvärvsmässiga persontransporter	304
12.4	Ålder för taxiförare	308
13	Trafikskolor	309
13.1	Gällande regler om trafikskolor och befattningshavare på trafikskolor	309
13.1.1	Möjlighet till återkallelse av tillstånd m.m.	310

13.1.2	Tillsyn	310
13.1.3	Formella krav på trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare	311
13.2	En jämförelse med ansvarsregleringen i yrkestrafiklagen (1998:490)	311
13.3	En internationell jämförelse	312
13.4	Erkännande av yrkeskvalifikation	313
13.5	Utredningens bedömning och förslag	314
13.5.1	Tillståndskravet	314
13.5.2	Definition av begreppet trafikskola	315
13.5.3	Vilka slag av befattningshavare ska regleras?	315
13.5.4	Krav på den som söker tillstånd att driva trafikskola.....	317
13.5.5	Erkännande av yrkeskvalifikationer.....	318
13.5.6	Återkallelse av godkännande som trafiklärare.....	318
14	Konsekvenser av förslagen	319
14.1	Inledning.....	319
14.2	Statsfinansiella konsekvenser av förslagen.....	319
14.3	Trafiksäkerheten.....	321
14.4	Konsekvenser för trafikskolor.....	321
14.5	Konsekvenser för den enskilde.....	321
15	Författningskommentar	323
15.1	Förslaget till ny körkortslag	323
15.2	Förslaget till ny körkortsförordning.....	345
15.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	357
15.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	360

Bilagor.....	367
Bilaga 1 Kommittédirektiv 2006:119.....	367
Bilaga 2 Tilläggsdirektiv 2007:128.....	375
Bilaga 3 Tilläggsdirektiv 2008:76.....	379
Bilaga 4 Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort	383

Sammanfattning

Utredningen har tidigare lämnat ett betänkande; *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?* (SOU 2007:33). I detta slutbetänkande redovisas återstående frågor.

Förslagen i korthet

Våra förslag i detta betänkande innebär i korthet följande.

- Det tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG genomförs i svensk rätt genom att direktivets bestämmelser huvudsakligen införs i körkortslagen.
- Rätten att köra ett fordon (behörigheten) skiljs från den handling, körkortet eller förarbeviset, som utvisar behörigheten.
- Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.
- Beslut om körkortsbehörighet eller förarbehörighet ska fattas genom att en registrering sker i vägtrafikregistret.
- Traktorkortet avskaffas och ersätts med krav på körkortsbehörighet.
- Bevis om att körkort har utfärdats tas bort.
- Mikroprocessor ska införas på de svenska körkorten när förutsättningar härför är fastställda.
- Den elev som avser att övningsköra privat för kategori B ska bara behöva gå introduktionsutbildning tillsammans med en av sina handledare om flera ska godkännas. Samtliga handledare ska dock även fortsättningsvis genomgå utbildningen.

- Återkallelse av körkortsbehörighet på grund av allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt enligt nuvarande körkortslag, 5 kap. 6 § 6 KKL tas bort.
- En möjlighet till återkallelse av beslut om behörighet, om hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består, ska införas.
- Bestämmelsen om läkares anmälningsplikt ändras så att rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. En läkare ska även ha möjlighet att anmäla den som sannolikt är olämplig att ha körkortsbehörighet och som motsätter sig fortsatt utredning. En anmälan och ett s.k. muntligt körförbud ska journalföras.
- Det ska vara möjligt för personer med alkoholproblem att få körkortsinnehavet villkorat av alkohol även om de inte har gjort sig skyldiga till rattfylleribrott.
- Under förutsättning att utbildning för bussförare och taxiförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta ålder för att framföra buss förvärvsmässigt respektive erhålla taxiförarlegitimation till 18 år.
- Reglerna om trafikskolor förenklas och förtydligas.

Uppdraget

Utredningsuppdraget går enligt direktiven ut på att göra en översyn av körkortsförfattningarna och att göra regelverket tydligt och lättöverskådligt samt att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelser på området. I uppdraget ingår att analysera hur det tredje körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Genom direktivet ska nya körkortskategorier införas i Sverige – AM, A2, C1, C1E, D1, D1E samt en rättighet att med körkortsbehörighet B köra en fordonskombination bestående av personbil eller lätt lastbil och tillkopplad släpvagn om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Utredningen ska vidare se över reglerna om utbyte och förnyelse av körkort och analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under provtiden. Systemet med läkares anmälningsplikt ska ses över. Utredningen ska även se över lagen om trafikskolor. Mot bakgrund av yrkesförardirektivet 2003/59/EG, som ger möjlighet att bl.a. tillåta

en lägre åldersgräns än 21 år för bussförare som kör i yrkestrafik, ska utredningen ta ställning till om åldersgränserna för att framföra fordon avsedda för persontransporter i körkortskategori D bör sänkas. Vidare ska utredningen lämna förslag på om åldern för taxiförare ska sänkas. Analyserna ska göras med beaktande av de trafiksäkerhetsskäl som finns. Utredningen ska vidare ta hänsyn till de förslag som 2008 års alkoholåsutredning lämnat i sitt betänkande (SOU 2008:84) och samordna dessa förslag med de egna förslagen. Frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkoholsvillkor för körkort utan att de kört onyktra i stället för att få sitt körkort återkallat ska också analyseras.

Arbetsmetoder

Vi har bl.a. genom kontakter med berörda myndigheter och organisationer fått en inblick i hur dagens regelverk fungerar. Vi har samlat in material för att få ett underlag och för att kunna bedöma om ändringar är nödvändiga. Vägverket har bl.a. överlämnat rapporter till utredningen avseende läkares anmälningsskyldighet, förändrad provtid, lagen om trafikskolor och förordningen om trafikskolor samt om alkohol som villkor för körkortsinnehav. Vägtrafikinspektionen har överlämnat förstudier om pricksystem samt om förarutbildningssystem. Länsstyrelsernas Arbetsgrupp för Körkort och Yrkestrafikfrågor, LAKY, har överlämnat en promemoria om ändring av forumreglerna. Kammarrätten i Sundsvall har lämnat förslag om en ändring av reglerna om spärrtid vid korta återkallelser av körkort. Utbildningscentret för kollektivtrafik AB har överlämnat en promemoria om bussförarbrist i Stockholm. Utredningen har träffat representanter för Bussarbetsgivarnas och Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Taxiförbundet Service AB och Svenska Kommunalarbetsförbundet. Vidare har utredningen träffat Lars Englund, chefsöverläkare vid Vägverket, Kurt Johansson, överläkare vid Trafikmedicinskt centrum, Karolinska Universitetssjukhuset och Anders Färdeman, undervisningsråd vid Skolverket. Utredningen har varit remissinstans och yttrat sig över betänkandet *Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola* (SOU 2008:27).

Principerna bakom författningsförslag

Vi har i enlighet med vårt uppdrag strävat efter att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelser. Detta gäller i första hand körkortslagen (1998:488), KKL, och körkortsförordningen (1998:980), KKF, vilka sedan de trädde i kraft ändrats vid flera tillfällen. Även i lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor föreslår vi förenklingar och avregleringar.

Våra förslag i sak

Införandet av reglerna i tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG

Nya körkortskategorier införs; AM, A2, C1, C1E, D1 och D1E i enlighet med tredje körkortsdirektivets artikel 4. En ny rättighet införs som innebär att den som har körkortsbehörighet kategori B och med godkänt resultat genomgått ett särskilt körprov har rätt att köra en fordonskombination som består av en personbil eller en lätt lastbil och en tillkopplad släpvagn med en totalvikt över 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Begreppet administrativ giltighetstid införs i KKL. För körkortskategorierna AM, A1, A2, A, B, och BE ska den administrativa giltighetstiden vara 10 år och för körkortskategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E ska den administrativa giltighetstiden vara 5 år. Principen om stegvis tillträde när det gäller tvåhjuliga fordon och fordon avsedda för person- eller godtransport stärks. Den nya gemensamma körkortsmodellen ska när det är tillåtet och tekniskt möjligt förses med en mikroprocessor för att förbättra förfalskningskyddet.

För kategorierna C och CE ska ålderskravet höjas till 21 år och ålderskravet för de nya kategorierna D1 och D1 E ska också vara 21 år.

Behörigheten skiljs från den handling som utvisar behörigheten

Själva behörigheten att köra ett fordon ska skiljas från den handling – körkortet eller förarbeviset – som utvisar behörigheten. Kritik har framförts mot det nuvarande systemet. Vid den praktiska hanteringen av körkort kan det uppstå situationer då det är oklart

när rättigheten att få köra inträder respektive upphör. Begreppet utfärdande av körkort upplevs som föråldrat och syftar både på tillverkningen av körkortet och på beslutet om att en person uppfyller kraven för att få körkort. Enligt vårt förslag ska behörigheten inträda genom att ansvarig myndighet fattar beslut om behörighet, vilket sker genom en registrering i vägtrafikregistret. Behörighet betyder då rättighet att köra. Körkortet eller förarbeviset ska vara ett bevis på att en rättighet innehas. Körkortet ska även i fortsättningen vara en ID-handling.

Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort

Den som vill veta om personliga förhållanden utgör hinder för att få ett körkortstillstånd kan i dag få den frågan prövad genom att ansöka om förhandsbesked. Behovet av förhandsbesked framstår som mycket begränsat och systemet fungerar dåligt i praktiken bl.a. eftersom prövningen av förhandsbeskedet och körkortstillståndsprövningen inte är sammanlänkade. I enlighet med vad bl.a. lagrådet tidigare ansett bör därför möjligheten till att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.

Beslut om körkortsbehörighet och förarbehörighet fattas genom att en registrering sker i vägtrafikregistret

Tidpunkten när en behörighet inträder tydliggörs. Behörigheten inträder när myndigheten registrerar beslutet om behörighet i vägtrafikregistret. Därefter ska behörighetsbeviset – körkortet eller förarbeviset - färdigställas.

Traktorkortet avskaffas

Traktorkortet är otidsenligt och tas bort. Körande med traktor ska i stället omfattas av reglerna om körkortsbehörighet. Om traktorkortet utmönstras erhålls dessutom en mer enhetlig reglering för de nationella behörigheterna i form av ett system för körkortet och ett system för förarbevisen.

Bevis om att körkort har utfärdats tas bort

Av 2 kap. 14 § KKL framgår att ett bevis att körkort utfärdats gäller till dess körkort lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfaller, dvs. efter ett år. Det innebär att den som godkänts i förarprov kan börja köra direkt utan att ha erhållit körkort. Kritik har framförts mot nuvarande regel särskilt från polisen. Ett bevis om körkort är förhållandevis lätt att förfalska och dess giltighetstid tämligen lång. Numera tar det endast ett fåtal dagar att färdigställa ett körkort. Det praktiska behovet av beviset om körkort är därför begränsat. Mot bakgrund härav och för att ytterligare förstärka skyddet mot oriktiga körkortshandlingar bör bevisdokumentet tas bort.

Mikroprocessor införs på körkortet

Genom det tredje körkortsdirektivet införs en möjlighet att förse körkortet med en mikroprocessor för att ytterligare förbättra förfalskningskyddet. Mikroprocessorns tekniska specifikationer ska fastställas av kommissionen med bistånd av körkortskommittén. Enligt andra körkortsdirektivet är mikroprocessor uttryckligen förbjudet på körkort. Förutsättningarna för införandet enligt tredje körkortsdirektivet är att ISO-standarden för mikroprocessorn är fastställd. När det är tekniskt möjligt och tillåtet bör mikroprocessor införas på samtliga svenska körkort.

Introduktionsutbildning

I dag måste en elev som ska övningsköra privat för kategori B genomgå introduktionsutbildning tillsammans med varje person som ska vara handledare för honom eller henne. För att underlätta för eleven ska denne bara behöva gå introduktionsutbildning tillsammans med en av sina handledare om flera ska godkännas. Varje handledare måste dock även fortsättningsvis genomgå utbildningen.

Återkallelse på grund av allmän brottslighet och av personliga förhållanden i övrigt enligt nuvarande 5 kap. 6 § 6 KKL tas bort

Det är oklart i vilken mån trafiksäkerheten gynnas av att den som har begått ett grovt brott och därmed måste avtjäna ett fängelsestraff, ofta på mer än ett år, blir fråntagen rätten att köra under motsvarande tid. När straffet är avtjänat kan nytt körkort utfärdas. Samband mellan brottet och fordonskörning krävs inte. Praxis visar att förövarens personliga förhållanden och omständigheterna vid brottet har bedömts utifrån om detta ger stöd för antagandet att körkortshavaren skulle brista i respekt för trafikreglerna eller inte. Enligt utredningen kan det ifrågasättas om grunden för återkallelse i punkten 6 behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Presumtionen att den som begår ett grovt brott är farligare i trafiken än andra är inte övertygande. Utredningen anser att det inte skulle innebära någon fara eller någon ökad trafiksäkerhetsrisk om denna grund för återkallelse togs bort. Återkallelsegrunden allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt föreslås därför utgå.

En behörighet ska kunna återkallas om hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består

I de fall då den enskilde har vilselett myndigheten och där myndigheten till följd av detta meddelat ett oriktigt beslut ska körkortsmyndigheten kunna återkalla en körkortsbehörighet eller en förarbehörighet i de fall då hinder mot beslut om behörighet förelåg redan vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består. Vid en sådan återkallelse ska inte någon spärrtid bestämmas.

Läkares anmälningsplikt

Vägverket har i en rapport utvärderat systemet med läkares anmälningsplikt. Läkare anmäler inte i särskilt stor utsträckning patienter som ur medicinsk synvinkel är olämpliga som körkorts-havare. Bestämmelsen i 10 kap. 2 § KKL är utformad så att körkortshavaren ska vara uppenbart olämplig att ha körkort för att en anmälningskyldighet för läkaren ska inträda. Rekvizitet ”uppenbart olämplig”, som är ett mycket starkt rekvizit bör bytas ut. Det ska vara tillräckligt att en körkortshavare av medicinska skäl är olämplig att ha körkort för att kunna anmälas till

länsstyrelsen. Den situationen kan uppstå att en läkare finner det sannolikt att en patient av medicinska skäl är olämplig att ha körkortsbehörighet, men patienten vägrar att låta sig utredas. Läkaren ska även då ha en möjlighet att anmäla detta förhållande till länsstyrelsen.

Möjligheten för en läkare 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 ska finnas kvar. Krav bör dock införas på att såväl en anmälan som en sådan muntlig överenskommelse måste journalföras.

Alkolås

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det av stor vikt att begränsa antalet personer som kör onyktra i trafiken. Det ska därför vara möjligt att besluta om alkolåsvillkor för innehav av körkort även för den som missbrukar eller är beroende av alkohol eller är opålitlig i nykterhetshänseende och inte har begått något rattfylleribrott. Detta ska dock endast gälla personer som redan har körkortsbehörighet, inte de som ännu inte fått körkortsbehörighet. Möjligheten att besluta om alkolåsvillkor för innehav av körkort kan också komma att ge positiva effekter såvitt avser läkares benägenhet att anmäla medicinskt olämpliga patienter. Sannolikt kommer antalet anmälningar att öka om det finns ett alternativ till återkallelse av körkortet.

Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska medges den som annars skulle fått sitt körkort återkallat på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende 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 istället för återkallelse. Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska gälla inom Sverige. Villkorstidens längd ska bestämmas till två år.

Om utbildning för bussförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta åldern för att framföra buss förvärvsmässigt till 18 år

Yrkesförardirektivet (2003/59/EG) ger en möjlighet att tillåta 18-åringar som förvärvat yrkeskompetensbevis att med vissa begränsningar förvärvsmässigt köra buss inom landet.

Det finns argument såväl för som emot en sänkning av lägsta åldern. Mot en sänkning av ålderskravet talar bl.a. yrkets karaktär och ansvar och en 18 årings bristande trafikerfarenhet. För en sänkning talar såväl arbetsmarknadsskäl som det faktum att ingen statistik påvisar att en ålderssänkning skulle utgöra någon ökad trafiksäkerhetsrisk. En ålderssänkning kräver en yrkesmässig utbildning inom gymnasieskolan, vilken i kombination med utbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens och prov garanterar trafiksäkerheten.

Under förutsättning att utbildning för persontransporter med inriktning buss införs i gymnasieskolan kan lägsta ålder för rätten att få köra buss förvärvsmässigt sänkas till 18 år.

Om utbildning för taxi införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka åldern för att erhålla taxiförarlegitimation till 18 år

Enligt yrkestrafiklagen (1998:490) får taxiförarlegitimation tas av 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. Även för taxi talar yrkets karaktär och ansvar och en 18 årings bristande trafikerfarenhet mot en sänkning av åldern. Om en utbildning för persontransporter med inriktning taxi införs i gymnasieskolan med särskilt fokus på trafiksäkerhetsfrågor och körträning, kan lägsta ålder för att kunna erhålla taxiförarlegitimation sänkas till 18 år.

Trafikskolor

Definitionen i lagen om trafikskolor (1998:493) av trafikskola preciseras. Regleringen av ansvarig ändras med yrkestrafiklagen som förebild. Vissa regelförenklingar genomförs. Befattnings-

havarna trafikskolechef och utbildningsledare tas bort och lagen reglerar endast trafikskolansvarig och trafiklärare. Sammantaget innebär detta att reglerna anpassas till den faktiska trafikskoleverksamheten utan att det grundläggande kravet på kvalitet i utbildningen eftersätts.

Konsekvenser av förslagen

Statsfinansiella konsekvenser

Vad gäller de 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 att körkort och körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska förnyas vart femte år i huvudsak finansieras genom avgifter.

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

Genom att förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort kommer detta att föranleda minskade kostnader för staten.

Bevis om att körkort utfärdats kommer enligt vårt förslag att tas bort. Detta innebär en minskad kostnad för staten.

Enligt vårt förslag är en sänkning av åldern för yrkesmässig körning av buss och av taxi möjlig om en fordonsutbildning i gymnasieskolan med inriktning på persontransport införs. Om så sker kan det innebära en ökad kostnad för staten.

Frågan om kostnader för alkohol har behandlats av alkoholutredningen i SOU 2008:84. Vi ansluter oss till deras bedömning av kostnader för staten.

Trafiksäkerheten

De samlade förslagen i tredje körkortsdirektivet syftar till att förbättra trafiksäkerheten.

Förarbevis kommer att kunna omhändertas och återkallas.

Utredningen föreslår att rekvisitet ”uppenbart” byts ut då det gäller läkares anmälningsplikt av olämpliga förare. En läkare ska vidare även kunna anmäla den som sannolikt är olämplig som körkortshavare och som motsätter sig fortsatt utredning. Genom

införandet av möjligheten till körkortsbehörighet med villkor alkolås även för den som har alkoholproblem men som inte gjort sig skyldig till rattfylleri förväntas trafiksäkerheten öka genom en minskning av antalet rattfylleribrott, se alkolåsutredningens förslag 2008:84 s. 111.

Sammantaget kommer dessa förslag sannolikt innebära att fler olämpliga förare anmäls till körkortsmyndigheten.

Utredningen föreslår att åldersgränserna för att köra buss förvärvsmässigt och taxi kan sänkas. Genom en sänkning av åldersgränsen kan en risk föreligga att detta inverkar negativt på trafiksäkerheten. Utredningen anser dock att sänkningen av åldersgränsen väl kompenseras av den utbildning i gymnasieskolan som måste föregå en ålderssänkning. Därför förväntas inte någon försämring av trafiksäkerheten att ske.

Konsekvenser för företag

En konsekvens av våra förslag är att trafikskolornas verksamhet påverkas. Genom att färre obligatoriska befattningshavare ska finnas vid en trafikskola kommer detta att underlätta för trafikskolorna, särskilt trafikskolor med få anställda.

Konsekvenser för den enskilde

Genom att körkort kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska ersättas vart femte år och främst finansieras genom avgifter kommer en merkostnad att uppkomma för den enskilde. Detta gäller även för förarbevis som ska ersättas vart tionde år.

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

Möjligheten för den enskilde att erhålla ett alkolås innebär 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.

Ikraftträdande m.m.

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

Författningsförslag

1. Förslag till ny körkortslag

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Innehåll och begrepp

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

- körkortsbehörighet och förarbehörighet (2, 3 och 4 kap.),
- behörighetsbevis varmed avses körkort, förarbevis eller särskilt förarbevis (3 och 4 kap.),
- körkortstillstånd (3 kap.),
- övningskörning (5 kap.),
- behörighetsingripande (6 kap.),
- utländska körkort (7 kap.),
- tillstånd och tillsyn (8 kap.),
- överklagande (9 kap.),
- ansvar (10 kap.) och
- bemyndiganden (11 kap.).

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

Bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning av förare som utför transporter med vissa motorfordon m.m. finns i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

3 § Fordons- och viktbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

4 § Med permanent bosättning avses i denna lag bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår

1. till följd av personlig och yrkesmässig anknytning, eller
2. om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

En person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den till vilken han eller hon har personlig anknytning och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera stater ska dock anses vara permanent bosatt i den stat till vilken han eller hon har personlig anknytning under förutsättning att personen regelbundet återvänder dit. Detta villkor behöver dock inte uppfyllas om personen bor i en stat för att genomföra en tidsbegränsad uppgift.

Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt medför inte att den permanenta bosättningen ändras.

5 § Med EES-körkort avses i denna lag körkort utfärdat i en annan stat inom EES än Sverige.

2 kap. Behörigheter

1 § Personbil, lastbil, buss, moped klass I, motorcykel, terrängvagn, traktor med gummihjul, motorredskap klass I och motorredskap klass II får köras endast av den som har behörighet att köra fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil ska föraren ha behörighet även för släpfordonet.

Körkortsbehörighet anges enligt följande.

<i>Kategori</i>	<i>Ger behörighet att köra</i>	<i>Ger även behörighet enligt</i>
AM	a) Moped klass I b) Moped klass II c) Traktor d) Motorredskap klass II.	
A1	a) Motorcykel på två hjul vars motor har en cylindervolym av högst 125 kubikcentimeter, med en nettoeffekt av högst 11 kW och ett effekt/viktförhållande	AM

<i>Kategori</i>	<i>Ger behörighet att köra</i>	<i>Ger även behörighet enligt</i>
	som inte överstiger 0,1 kW/kg. b) Motordriven trehjuling med en nettoeffekt av högst 15 kW.	
A2	Motorcykel på två hjul med en nettoeffekt av högst 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten.	a) AM b) A1
A	a) Motorcykel på två hjul b) Motordriven trehjuling med en nettoeffekt högre än 15 kW, om innehavaren har fyllt 21 år.	a) AM b) A1 c) A2
B	a) Personbil med en totalvikt av högst 3 500 kg och lätt lastbil. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn 1. med en totalvikt som inte överstiger 750 kg, eller 2. med en totalvikt som överstiger 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 3 500 kg. b) Terrängvagn c) Motorredskap klass I d) Fyrhjuling e) Motordriven trehjuling, om innehavaren har fyllt 21 år.	AM
BE	Fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt av	AM

<i>Kategori</i>	<i>Ger behörighet att köra</i>	<i>Ger även behörighet enligt</i>
	högst 3 500 kg.	
C1	Lastbil som är konstruerad och tillverkad för högst åtta passagerare utöver föraren och personbil med en totalvikt över 3 500 kg men inte över 7 500 kg. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.	AM
C1E	a) Fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori C1 och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg. b) Fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 3 500 kg, om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg.	a) AM b) BE c) D1E, om D1 innehas
C	Tung lastbil och personbil som inte omfattas av kategori B. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.	AM
CE	Fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori C och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 750 kg.	a) AM b) BE c) D1E, om D1 innehas d) DE, om D innehas

<i>Kategori</i>	<i>Ger behörighet att köra</i>	<i>Ger även behörighet enligt</i>
D1	Buss som är konstruerad och tillverkad för högst 16 passagerare utöver föraren och med en längd som inte överstiger 8 meter. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.	AM
D1E	Fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori D1 och en släpvagn med en totalvikt över 750 kg.	a) AM b) BE
D	Buss. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg.	AM
DE	Fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori D och en släpvagn med en totalvikt över 750 kg.	a) AM b) BE

2 § Den som har körkortsbehörighet kategori B och med godkänt resultat har genomgått ett särskilt körprov har rätt att köra en fordonskombination som består av en personbil eller lätt lastbil och en tillkopplad släpvagn med en totalvikt över 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

3 § Moped klass II, snöskoter och terränghjuling får köras endast av den som har behörighet att köra fordonet.

Förarbehörighet anges enligt följande.

<i>Förarbevis</i>	<i>Ger behörighet att köra</i>
Förarbevis för moped klass II	Moped klass II
Förarbevis för snöskoter	Snöskoter
Förarbevis för terränghjuling	Terränghjuling

Undantag

4 § Kravet på körkortsbehörighet eller förarbehörighet enligt 1–3 §§ gäller inte vid färd med fordon inom ett inhägnat järnvägs-, fabriks- eller tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område.

5 § Kravet på körkortsbehörighet enligt 1 § för att köra traktor med gummihjul och motorredskap klass II gäller endast vid färd på väg.

6 § Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har körkortsbehörighet kategori B köra alla fordon som kräver körkortsbehörighet eller förarbehörighet.

7 § En polis som har körkortsbehörighet kategori B får i tjänstutövning köra en kortare sträcka med alla fordon som kräver körkortsbehörighet eller förarbehörighet.

Särskilt förarbevis

8 § Vid höjd beredskap eller när regeringen har beslutat om tjänstgöring enligt 4 kap. 8 § lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt får den som har körkortsbehörighet kategori B och har ett särskilt förarbevis köra det slag av fordon som anges i det särskilda förarbeviset.

I övrigt ska bestämmelserna i denna lag i tillämpliga delar gälla det särskilda förarbeviset.

3 kap. Körkortsbehörighet

Allmänt

1 § Körkortsbehörighet får beslutas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. uppfyller ålderskravet för körkortsbehörigheten enligt 8 § och
4. har avlagt godkänt förarprov.

Har en körkortsbehörighet blivit ogiltig enligt 23 § första stycket 3 eller andra stycket får ett nytt beslut om körkortsbehörighet fattas utan att förarprov avlagts.

För beslut om körkortsbehörighet efter återkallelse eller vid ersättning av utländska körkort gäller bestämmelserna i 6 och 7 kap.

2 § Körkortsbehörighet får inte beslutas för den som har ett giltigt EES-körkort eller för den vars behörighet är föremål för åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande enligt 6 kap.

Körkortstillstånd

3 § Körkortstillstånd får beslutas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett fordon som kräver körkortsbehörighet. Ett körkortstillstånd gäller endast under en viss tid.

Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken.

Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag som ansökan avser och i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

4 § Den som har eller ansöker om körkortstillstånd eller körkortsbehörighet är skyldig att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för den prövning som avses i 3 § andra och tredje styckena eller annars i denna lag.

5 § Ett körkortstillstånd ska förklaras ogiltigt om innehavaren begär det. Beslutet får begränsas till att avse viss eller vissa kategorier av körkortsbehörighet.

Villkor

6 § Ett körkortstillstånd eller en körkortsbehörighet får förenas med de villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt.

Spärrtid

7 § Om det vid prövningen av en ansökan om körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, ska en tid bestämmas före vars utgång körkortsbehörighet inte får beslutas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år.

Ålderskrav

8 § För körkortsbehörighet ska sökanden ha fyllt

- a) 15 år för kategori AM,
- b) 16 år för kategori A1,
- c) 18 år för kategori A2, B, BE, C1 och C1E,
- d) 20 år för kategori A om sökanden har haft kategori A2 i minst två år,
- e) 21 år för kategori C, CE, D1 och D1E,
- f) 24 år för kategori A i annat fall än d), samt för kategori D och DE.

I stället för vad som sägs i första stycket för kategori C, CE, D, D1, D1E och DE gäller de lägre ålderskrav som framgår av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har ett sådant yrkeskompetensbevis eller en sådan hävdvunnen rättighet som framgår av den lagen.

Särskilda behörighetskrav

9 § Körkortsbehörighet för kategori C1, C, D1 och D får endast beslutas för den som har körkortsbehörighet kategori B.

Förarprov

10 § Ett förarprov består av ett kunskapsprov och ett körprov, om inte annat sägs i 12 eller 13 §§.

Förarprov får avläggas av den som

1. har körkortstillstånd,

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

3. uppfyller ålderskravet för körkortsbehörighet enligt 8 §,

4. uppfyller kravet på riskutbildning enligt 15 §, och

5. för körkortsbehörighet kategori AM genomgått utbildning enligt lagen (0000:00) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Ett förarprov får inte avläggas om spårvid löper eller av den som har ett giltigt EES-körkort.

11 § Körkortstillstånd krävs inte vid ett körprov, om sökanden redan har körkortsbehörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse fordon utan kopplingspedal och körprovet ska ske för att upphäva villkoret för körkortsbehörigheten eller om körprovet utgör en del av den medicinska bedömningen för beslut om körkortstillstånd.

12 § Ett förarprov består endast av ett körprov om prövningen avser

1. körkortsbehörighet för kategori A2 för den som har kategori A1 sedan minst två år, eller

2. körkortsbehörighet för kategori A för den som har kategori A1 eller A2 sedan minst två år.

13 § Förarprov för körkortsbehörighet kategori AM består endast av ett kunskapsprov.

14 § Sökanden ska godkännas i förarprovet om det visar att han eller hon har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

Sökande för körkortsbehörighet kategori AM ska godkännas i förarprovet, om det visar att han eller hon har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

Riskutbildning

15 § För körkortsbehörighet kategori A1, A2, A och B ska sökanden ha genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning). En genomförd riskutbildning

får tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att beslut om den körkortsbehörighet utbildningen avsett har fattats.

Riskutbildning krävs dock inte

1. om innehavaren av körkortsbehörighet har förelagts att komma in med bevis om godkänt förarprov enligt 11 kap. 2 §, eller
2. vid körprov för att upphäva villkor med begränsning till fordon utan kopplingspedal.

Körkort

16 § När ett beslut om körkortsbehörighet har fattats ska ett körkort utfärdas som behörighetsbevis.

Ett körkort ska förses med en mikroprocessor som innehåller de uppgifter som anges på körkortet.

Den administrativa giltighetstiden

17 § Ett körkort ska ha en administrativ giltighetstid och ska ersättas med ett nytt körkort innan den tiden löpt ut.

För körkortsbehörighet kategori AM, A1, A2, A, B och BE ska körkortet ersättas inom 10 år från beslutet om behörighet. Körkortet ska därefter ersättas vart tionde år.

För körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska körkortet ersättas inom 5 år från beslutet om behörighet. Körkortet ska därefter ersättas vart femte år.

Ett körkort ska också ersättas med ett nytt körkort om någon uppgift i det har ändrats. I sådant fall får meddelas föreläggande om att ersätta körkortet.

18 § Ett körkort får ersättas med ett motsvarande körkort, duplikat, om det har förstörts eller kommit bort.

19 § Ersättning av körkort som har förstörts eller kommit bort får ske om sökanden är permanent bosatt i Sverige. Ersättning av körkort i andra fall får ske om sökanden är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader.

Trots vad som sägs i första stycket får ersättning av körkort ske om sökanden har svensk körkortsbehörighet och är bosatt i en stat utanför EES.

För ersättning enligt 17 § tredje stycket krävs att sökanden visar att föreskrivna krav på medicinsk lämplighet är uppfyllda.

- 20 § Ett körkort är ogiltigt om
1. körkortsbehörigheten är ogiltig,
 2. det har ersatts med ett annat körkort,
 3. den administrativa giltighetstiden har löpt ut, eller
 4. det inte har ersatts efter föreläggande.

Skyldighet att medföra körkort

21 § Den som kör ett fordon som kräver körkortsbehörighet enligt denna lag ska ha med sig ett giltigt körkort.

På begäran av polis eller bilinspektör ska körkortet lämnas över för kontroll.

Prövotid

22 § För en körkortsbehörighet som beslutats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för beslut om körkortsbehörighet. För den som redan har en giltig körkortsbehörighet med prövotid ska prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för den först beslutade körkortsbehörigheten.

Första stycket gäller inte för körkortsbehörighet kategori AM.

Giltighet av körkortsbehörighet

- 23 § En körkortsbehörighet är ogiltig
1. om den har återkallats,
 2. om körkortet har omhändertagits,
 3. för kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE om körkortet inte har ersatts inom den administrativa giltighetstiden,
 4. om körkortet har ersatts med ett EES-körkort, eller
 5. om innehavaren har ett eller flera giltiga EES-körkort och inte efter uppmaning anger vilket av körkorterna som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas.

En körkortsbehörighet ska förklaras ogiltig om innehavaren begär det. Beslutet får begränsas till att avse viss eller vissa kategorier av körkortsbehörighet.

4 kap. Förarbehörighet

Allmänt

1 § Förarbehörighet får beslutas för den som

1. uppfyller ålderskravet för förarbehörigheten enligt 3 §,
2. har avlagt godkänt kunskapsprov, och
3. har genomgått utbildning enligt lagen (0000:00) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om förarbehörigheten avser sådant fordon.

Har en förarbehörighet 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 genomgåts och kunskapsprov avlagts.

För beslut om förarbehörighet efter återkallelse gäller bestämmelserna i 6 kap.

2 § Ett förarbehörighet får förenas med de villkor som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt.

Ålderskrav

3 § För förarbehörighet ska sökanden ha fyllt

- a) 15 år för förarbehörighet för moped klass II och
- b) 16 år för förarbehörighet för snöskoter och terränghjuling.

Förarprov

4 § Ett förarprov består av ett kunskapsprov.

Förarprov får avläggas av den som uppfyller ålderskravet för förarbehörigheten.

Ett förarprov får inte avläggas för en förarbehörighet för vilken spärrtid löper.

5 § Sökanden ska godkännas i förarprovet om det visar att han eller hon har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt och miljösynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

Förarbevis

6 § När ett beslut om förarbehörighet har fattats ska ett förarbevis utfärdas som behörighetsbevis.

Den administrativa giltighetstiden

7 § Ett förarbevis ska ha en administrativ giltighetstid och ska ersättas med ett nytt förarbevis innan den tiden löpt ut.

8 § För förarbehörighet ska förarbeviset ersättas inom 10 år från beslutet om behörighet. Förarbeviset ska därefter ersättas vart tionde år.

9 § Ett förarbevis får ersättas med ett motsvarande förarbevis, duplikat, om det har förstörts eller kommit bort. Ett förarbevis ska också ersättas med ett nytt förarbevis om någon uppgift i det har ändrats. I sådant fall får meddelas föreläggande om att ersätta förarbeviset.

10 § Ett förarbevis är ogiltigt om

1. förarbehörigheten är ogiltig,
2. det har ersatts av ett annat förarbevis som gäller samma förarbehörighet,
3. den administrativa giltighetstiden har löpt ut, eller
4. det inte har ersatts efter föreläggande.

Skyldighet att medföra förarbevis

11 § Den som kör ett fordon som kräver förarbehörighet enligt denna lag ska ha med sig ett giltigt förarbevis eller körkort.

På begäran av polis eller bilinspektör ska förarbeviset lämnas över för kontroll.

Giltighet av behörighet

12 § En förarbehörighet är ogiltig om

1. den har återkallats, eller
2. förarbeviset har omhändertagits.

En förarbehörighet ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.

5 kap. Övningskörning

Allmänt

1 § Med övningskörning avses övning i att köra fordon enligt de förutsättningar som anges i 2–10 §§ för att förvärva körkortsbehörighet, förarbehörighet eller rättighet som avses i 2 kap. 2 §. Övningskörning för att förvärva körkortsbehörighet får ske privat, i trafikskola, inom Försvarmakten, polisväsendet eller på en nationellt fastställd kurs i gymnasieskolan, kommunal vuxenutbildning eller motsvarande utbildning i fristående skola.

Övningskörning för körkortsbehörighet

Krav på den som övar

2 § Den som övningskör ska ha körkortstillstånd om övningen avser bil, motorcykel eller moped klass I.

Vid privat övningskörning för kategori B ska den som övar ha genomgått introduktionsutbildning tillsammans med sin eller en av sina handledare.

Körkortstillstånd krävs inte för den som redan har en körkortsbehörighet, som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse fordon utan kopplingspedal, och övningskörningen ska ske med ett fordon med kopplingspedal för att upphäva villkoret för körkortsbehörigheten.

3 § För att få övningsköra ska den som övar ha fyllt

- a) 14 år och nio månader för kategori AM,
- b) 16 år för kategori A1 och B,
- c) 17 år och 6 månader för kategori A2,
- d) 20 år för kategori A om han eller hon haft kategori A2 i minst två år,
- e) 23 år och 6 månader för kategori A i annat fall än under d),
- f) 18 år för kategori BE, C1 och C1E samt för sådan rättighet som anges i 2 kap. 2 §,
- g) 20 år för kategori C, CE, D1 och D1E,
- h) 23 år för kategori D och DE.

Andra ålderskrav kan gälla för den som övningskör under utbildning enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

4 § För att få övningsköra för körkortsbehörighet för kategori BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE samt för att förvärva sådan rättighet som anges i 2 kap. 2 § ska den som övar ha kategori B eller ha haft körkortsbehörighet för det slags fordon som övningskörningen avser.

Uppsikt under övningskörning

5 § Övningskörning ska ske under uppsikt av någon som är lämplig och har erfarenhet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som har uppsikt under övningskörningen är att anse som förare av fordonet.

6 § Privat övningskörning ska ske under uppsikt av den som är godkänd handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas för den som

1. har körkortsbehörighet för fordon av det slag körningen avser eller såvitt avser sådan rättighet som anges i 2 kap. 2 § har förvärvat rättigheten,

2. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft körkortsbehörighet eller sådan rättighet som anges i 2 kap. 2 § och

3. har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för körkortsbehörigheten kategori B.

Den vars körkortsbehörighet har varit återkallad med spärrtid enligt 6 kap. 8 §, får godkännas som handledare endast om

1. ingen spärrtid har löpt under de senaste tre åren före ansökan, eller

2. återkallelse har meddelats enligt 6 kap. 4 § 2–4 och den spärrtid som löpt under de senaste tre åren före ansökan inte överstiger tre månader.

Med återkallelse enligt andra stycket avses även återkallelse tills vidare enligt 6 kap. 7 § och med spärrtid även sådan giltighetstid som beslutats enligt 6 kap. 7 §.

7 § Ett godkännande som handledare enligt 6 § är ogiltigt, om handledarens körkortsbehörighet har återkallats enligt 6 kap. 4 §, återkallats tills vidare enligt 6 kap. 7 § eller återkallats villkorligt enligt 6 kap. 14 §.

Ett godkännande ska också förklaras ogiltigt om handledaren eller den som övningskör begär det.

Övningskörning för förarbehörighet

Krav på den som övar

8 § Övningskörning för förarbehörighet för moped klass II, snöskoter och terränghjuling får endast ske inom ramen för sådan utbildning som anges i lagen (0000:00) om utbildning av förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

9 § För att få övningsköra ska den som övar ha fyllt

- a) 14 år och nio månader för moped klass II och
- b) 15 år och nio månader för snöskoter eller terränghjuling.

Uppsikt under övningskörning

10 § Den som har uppsikt under övningskörningen är att anse som förare av fordonet.

6 kap. Behörighetsingripande

Inledning

1 § Ett behörighetsingripande kan ske genom återkallelse av behörighet eller genom att en varning meddelas behörighets-havaren.

2 § Ett ingripande med anledning av brottslig gärning ska när det gäller frågan om brott föreligger grunda sig på en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande om ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.

Med svensk dom jämföras vid tillämpningen av denna lag brottmålsdom eller annat likvärdigt avgörande som har meddelats av en utländsk domstol eller någon annan utländsk myndighet.

3 § Vad som i detta kapitel sägs om körkortsbhörighet gäller även för körkortstillstånd.

Återkallelse

4 § En körkortsbehörighet ska återkallas om

1. innehavaren har gjort sig skyldig till
 - a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
 - b) rattfylleri enligt 4 § ovannämnda lag,
 - c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag eller
 - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),
2. innehavaren har gjort sig skyldig till smitning enligt 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. innehavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. innehavaren i annat fall gjort sig skyldig till brott mot 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt eller vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iakttä stopplikten, kört om vid övergångsställe, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkortsbehörighet,

6. innehavarens förutsättningar för att köra ett fordon som kräver körkortsbehörighet är så väsentligt begränsade på grund av sjukdom, skada eller dylikt att han eller hon från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha behörigheten,

7. innehavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller intyg om godkänt förarprov eller del av sådant prov, eller

8. hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består.

5 § En förarbehörighet för moped klass II snöskoter och terräng-hjulning ska återkallas om

1. innehavaren har gjort sig skyldig till

a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
b) rattfylleri enligt 4 § ovannämnda lag,
c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag eller
d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

2. innehavaren har gjort sig skyldig till smitning enligt 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. innehavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. innehavaren i annat fall gjort sig skyldig till brott mot 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt eller vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa, eller

5. hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består.

6 § Återkallelse enligt 4–5 §§ får begränsas till att avse viss eller vissa körkortsbehörigheter eller förarbehörigheter.

7 § En behörighet ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att behörigheten kommer att återkallas villkorligt enligt 14 § på grund av 4 § 1 b) eller c) eller slutligt på någon av de grunder som avses i 4 § 1–6 och 5 §.

Spärrtid

8 § Vid återkallelse enligt 4 § 1–5 och 5 § ska det bestämmas en tid inom vilken en ny behörighet inte får beslutas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år. Vid grov vårdslöshet i trafik och grovt rattfylleri ska spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

Vid trafiknykterhetsbrott på grund av alkoholförtäring gäller särskilda bestämmelser i lagen (0000:00) om alkoholås.

Omhändertagande av behörighetsbevis

9 § Ett behörighetsbevis ska omhändertas

1. om innehavaren vid förande av motordrivet fordon eller spårvagn har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne,

2. om det på sannolika skäl kan antas att behörigheten kommer att återkallas enligt 4 § 1, 4 och 8 eller 5 § 1, 4-5,

3. om behörighetshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att köra fordon som kräver körkortsbehörighet på ett trafiksäkert sätt,

4. om behörighetsbeviset är ogiltigt enligt 3 kap. 20 § eller 4 kap. 9 § eller

5. om ett utländskt körkort är ogiltigt på grund av att förutsättningarna i 7 kap. 3-5 §§ inte är uppfyllda.

Om ett behörighetsbevis ska omhändertas på grund av brott som avses i 4 § 4 eller 5 § 4 får innehavaren medges rätt att under 48 timmar närmast efter omhändertagandet köra det slag av fordon som behörighetsbeviset avser, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

10 § Om ett fordon körs i strid mot denna lag eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen, ska polisen hindra fortsatt färd, om den kan vara en påtaglig fara för trafiksäkerheten eller ställa till svåra problem på annat sätt.

Varning

11 § I stället för att behörigheten återkallas ska innehavaren varnas i sådana fall som avses i 4 § 2-5 och 5 § 2-4, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om innehavaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Särskilda bestämmelser vid behörighetsingripande

12 § Om ett behörighetsbevis har varit omhändertaget eller återkallat tills vidare under minst så lång tid som skulle ha bestämts som spärrtid, får det när återkallelsen slutligt avgörs beslutas att ytterligare ingripande inte ska ske.

13 § Har någon ny omständighet inträffat eller blivit känd sedan ett beslut om återkallelse, varning eller spärrtid har vunnit laga kraft, får återkallelsen eller varningen hävas eller spärrtiden kortas eller ersättas med varning, om det finns synnerliga skäl.

14 § En återkallelse enligt 4 § 1 av körkortsbekämplighet får ske villkorligt om behörighetshavaren efter alkoholförtäring har brutit mot 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Närmare bestämmelser om förutsättningar för att meddela villkorlig återkallelse finns i lagen (0000:00) om alkohol.

15 § Föreligger synnerliga skäl får med avvikelse från denna lag återkallelse underlåtas eller spärrtid sättas ned, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Om återkallelse underlåts får varning meddelas i stället.

Läkares anmälningsplikt

16 § Om en läkare vid undersökning av en innehavare av körkortsbekämplighet finner att han eller hon av medicinska skäl är olämplig att ha sådan behörighet, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras, om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon eller om det är utslutet att körkortshavaren fortsättningsvis kommer att kunna köra sådant fordon.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner det sannolikt att han eller hon av medicinska skäl är olämplig att ha sådan behörighet och körkortshavaren motsätter sig fortsatt utredning, får läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Ny behörighet efter återkallelse

17 § Efter återkallelse får beslut om körkortsbekörighet inte fattas förrän giltighetstid för återkallelse eller spärrtid har löpt ut.

18 § Efter återkallelse får en ny körkortsbekörighet beslutas endast efter prövning enligt 3 kap. om

1. en spärrtid eller giltighetstid för återkallelse har bestämts till mer än ett år, eller

2. återkallelsen har grundats på 4 § 1–5 och prövotid enligt 3 kap. 22 § löpte för sökanden vid tidpunkten för den händelse som medförde att bekörigheten återkallades.

19 § Om kravet i 18 § inte gäller får en ny körkortsbekörighet beslutas

1. om sökanden har körkortstillstånd och återkallelsen har grundats på 4 § 1, 5, 6 eller 7,

2. utan ytterligare prövning om återkallelsen har grundats på 4 § 2–4.

Efter ett beslut om återkallelse enligt 4 § 2–4 får Transportstyrelsen dock besluta att en ansökan om körkortstillstånd ska ges in. Ett sådant beslut får Transportstyrelsen meddela om det före beslut om ny körkortsbekörighet har framkommit omständigheter som ger anledning att då pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd.

20 § Om beslutet om återkallelse innefattar krav som ska uppfyllas innan nytt beslut om bekörighet kan meddelas, gäller dessa krav i stället för vad som sägs i 18 och 19 §§.

Detsamma gäller beslut som fattas efter beslut om återkallelse men innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtiden löpt ut.

21 § Efter återkallelse får ansökan om förarbekörighet inte prövas förrän giltighetstid för återkallelse eller spärrtid har löpt ut.

Trots vad som anges i första stycket får ansökan om förarbekörighet prövas innan

1. spärrtid löpt ut enligt 3 kap. 7 §, eller

2. spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 4 § 5.

22 § Efter återkallelse av förarbehörighet för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling får, om spärrtid eller tid för behörighetens ogiltighet bestämts till mer än ett år, ny förarbehörighet beslutas endast om sökanden har avlagt förarprov.

7 kap. Utländska körkort

Allmänt

1 § Den som har fyllt 15 år och är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här får, även om bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ inte är uppfyllda, köra en moped klass II 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.

För den som är bosatt i en stat utanför EES gäller vad som sägs i första stycket även för moped klass I.

2 § Den som har fyllt 16 år och är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här får även om bestämmelserna i 2 kap. 3 § inte är uppfyllda köra en snöskoter eller en terränghjuling 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.

Giltighet i Sverige av EES-körkort

3 § Ett EES-körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll om

- a) innehavaren uppfyller de ålderskrav som anges i 3 kap. 8 §,
- b) EES-körkortet är giltigt i den utfärdande staten och
- c) EES-körkortet inte har bytts ut mot ett svenskt körkort.

Ett EES-körkort gäller inte i Sverige om innehavaren haft ett svenskt körkort som fortfarande är omhändertaget, körkortsbehörigheten fortfarande är återkallad eller körkortshavaren i fall som avses i 3 kap. 23 § första stycket 5 har förklarat att han eller hon vill behålla det svenska körkortet.

Om innehavaren av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna om villkor i 3 kap. 6 §.

Giltighet i Sverige av körkort utfärdade av tredje land

4 § Ett körkort som är utfärdat av tredje land gäller i Sverige enligt sitt innehåll om innehavaren uppfyller de ålderskrav som anges i 3 kap. 8 § och körkortet är giltigt i den utfärdande staten samt körkortet

1. är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna för nationella körkort i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Paris den 24 april 1926, Genève den 19 september 1949 eller Wien den 8 november 1968,

2. är utfärdat på engelska, tyska eller franska, eller i annat fall åtföljs av en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska samt är försett med fotografi av körkortshavaren alternativt åtföljs av en identitetshandling försedd med fotografi, eller

3. åtföljs av ett internationellt körkort utfärdat enligt någon av de omnämnda konventionerna om vägtrafik av en stat i vilken körkortshavaren vid tiden för utfärdandet var permanent bosatt.

5 § Ett körkort som är utfärdat av tredje land gäller i Sverige i ett år från det att innehavaren är folkbokförd i Sverige.

Ett körkort utfärdat i Schweiz eller Japan är giltigt även under den tid en ansökan om ersättning enligt 12 § prövas.

6 § Ett körkort utfärdat av tredje land ger inte rätt att köra en svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Ingripande mot utländska körkort

7 § Om det finns grund för ett sådant behörighetsingripande som avses i 6 kap., ska ett utländskt körkorts giltighet i Sverige prövas.

Vid prövningen tillämpas de bestämmelser som gäller vid ingripande mot körkortsbehörighet i Sverige.

Ersättning av EES-körkort

8 § Om innehavaren av ett EES-körkort är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här sedan minst sex månader får EES-körkortet ersättas med ett likvärdigt svenskt körkort.

Om ett EES-körkort i utfärdandelandet är föremål för förfarande som är att likställa med omhändertagande eller återkallelse av körkortet, får det inte ersättas.

9 § Om innehavaren av ett EES-körkort är permanent bosatt i Sverige, får körkortet vid den prövning som avses i 7 § ersättas med ett likvärdigt svenskt körkort. Behörighetsingripandet ska därefter gälla den svenska behörigheten.

10 § Om innehavaren av ett EES-körkort är permanent bosatt i Sverige ska ett EES-körkort som förstörts eller kommit bort ersättas med ett likvärdigt svenskt körkort.

Ersättning av vissa andra körkort

11 § Om innehavaren av ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan är permanent bosatt i Sverige, får det körkortet ersättas med ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren också uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 3 kap. 3 §.

8 kap. Tillstånd och tillsyn

1 § Transportstyrelsen är körkortsmyndighet och prövar frågor enligt denna lag.

Introduktionsutbildning och riskutbildning

2 § Sådan introduktionsutbildning som anges i 5 kap. 6 § första stycket 4 och sådan riskutbildning som anges i 3 kap. 15 § får bedrivas efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva en god utbildning.

3 § Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning om förutsättningarna enligt 2 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning eller riskutbildning som meddelats med stöd av 11 kap. 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

4 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över sådan introduktionsutbildning och riskutbildning som anges i 2 § första stycket.

Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning och riskutbildning iakttas.

Den som bedriver introduktionsutbildning eller riskutbildning ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Förarprov

5 § Förarprov för körkortsbehörighet får anordnas av Vägverket, Försvarsmakten, gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning samt efter tillstånd av Transportstyrelsen.

6 § Tillstånd att anordna förarprov får meddelas fysisk eller juridisk person som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att bedriva förarprovsvksamhet. Transportstyrelsen bestämmer vilka förarprov som omfattas av ett sådant tillstånd.

7 § Förarprov ska avläggas inför den som Transportstyrelsen har förordnat att förrätta förarprov.

Förordnande som förarprövare får meddelas den som bedöms vara lämplig och är anställd i Vägverket eller inom Försvarsmakten, är lärare vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning samt den som är verksam hos någon som har tillstånd att anordna förarprov.

Förordnande enligt andra stycket får inte meddelas eller innehas av någon som är yrkesverksam som utbildare vid en trafikskola.

Förarprov får avläggas som delprov. Kraven i 3 kap. 1 § första stycket 2 och 3 samt 3 § ska då avse det slutliga godkännandet.

8 § Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd att anordna förarprov om förutsättningarna enligt 6 § inte längre finns eller om föreskrifter om anordnande av förarprov som meddelats med stöd av 11 kap. 1 § inte har iakttagits. Ett tillstånd får också återkallas på tillståndshavarens begäran.

Transportstyrelsen får återkalla ett förordnande att förrätta förarprov om den som har förordnats inte längre kan anses vara lämplig som förarprövare eller om föreskrifter om förrättande av förarprov som meddelats med stöd av 11 kap. 1 § inte har iakttagits. Ett förordnande får också återkallas på den förordnades begäran.

9 § Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över enskilda förarprövare och över förarprovverksamheten. Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 5-8 §§ är uppfyllda och att föreskrifter som meddelats med stöd av 11 kap. 1 § iakttas. Den som anordnar förarprov ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Omhändertagande av behörighetsbevis

10 § Polismyndighet eller åklagare får fatta beslut om omhändertagande av behörighetsbevis enligt 6 kap. 9 §. Även Tullverket eller Kustbevakningen får fatta beslut om omhändertagande enligt 6 kap. 9 § första stycket 1 och, när det gäller brott som avses i 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, enligt första stycket 2 samma paragraf.

11 § Om ett behörighetsbevis har blivit omhändertaget enligt 6 kap. 9 § första stycket 1-3 ska Transportstyrelsen utan dröjsmål pröva frågan om behörigheten ska återkallas tills vidare eller om behörighetsbeviset ska lämnas tillbaka.

Preliminärt behörighetsingripande

12 § Transportstyrelsen får besluta om ett preliminärt behörighetsingripande för godkännande inom viss tid, om det med hänsyn till omständigheterna och uppgifterna i ärendet finns grundad anledning att anta att innehavaren av behörigheten är beredd att godta ett beslut om behörighetsingripande.

Har ett preliminärt beslut fattats, får ärendet inte tas upp på nytt förrän tiden för godkännande har gått ut. Godkännande som sker efter det att ärendet har avgjorts är ogiltigt.

Ett godkänt preliminärt beslut gäller som beslut som har vunnit laga kraft.

Verkställighet av beslut m.m.

13 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte annat anges i beslutet.

14 § Ett beslut om behörighetsingripande ska delges den som beslutet rör.

Giltighetstid för återkallelse tills vidare och spärrtid med anledning av återkallelse räknas från den dag då beslutet delgavs behörighetshavaren eller från den tidigare dag när behörighetshavaren överlämnat behörighetsbeviset till Transportstyrelsen. Har beslutet föregåtts av ett beslut om omhändertagande av behörighetsbeviset eller av ett beslut om återkallelse tills vidare av behörigheten, räknas spärrtiden från det först delgivna beslutet. Har giltigheten av beslut om återkallelse av behörighet tills vidare löpt ut när slutligt beslut om behörighetsingripande fattas, ska den tid under vilken behörighetsbeviset varit ogiltigt räknas av från spärrtiden.

Spärrtiden löper i andra fall från den dag som anges i beslutet.

15 § Ett ogiltigt behörighetsbevis ska överlämnas till Transportstyrelsen.

9 kap. Överklagande

1 § Transportstyrelsens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får, om inte annat följer av 2 §, överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Ett beslut som rör en fysisk person, utom i frågor enligt 8 kap. 2–9 §§, överklagas till den länsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, till den länsrätt inom vars domkrets han eller hon vistas. Beslut i frågor enligt 8 kap. 2–9 §§ samt i övriga fall överklagas till den länsrätt inom vars domkrets beslutet fattades.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

Andra beslut än som avses i 3 kap. 1 § första stycket 2 i fråga om beslut om behörighet eller om ersättning av behörighet får inte överklagas.

En uppmaning enligt 3 kap. 23 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd och behörighetsbevis enligt 6 kap. 9 § och beslut i fråga om villkor enligt 8 kap. 3 § andra stycket samt beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

10 kap. Ansvar

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 21 § döms till penningböter, om gärningen inte är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Till samma straff döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 4 kap. 11 § eller 8 kap. 15 §.

Föraren ska inte dömas till straff,

1. om behörighetsbeviset för behörigheterna ska ersättas och föraren före färden har återlämnat behörighetsbeviset eller gjort anmälan om att det förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkortsbehörighet eller förarbehörighet har begränsats på det sätt som anges i 6 kap. 6 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts.

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

11 kap. Bemyndiganden m.m.

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

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,
2. uppgifter på behörighetsbevis och behörighetsbevis utseende,
3. körkortstillstånd och giltighet av behörighet,
4. utredning och villkor för behörighet,
5. förarprov,
6. ansökan om beslut och ersättning av behörighet,

7. ersättning av körkort och förarbevis,
8. förelägganden,
9. övningskörning,
10. körträning,
11. beslut om behörighetsingripanden,
12. omhändertagande av körkort eller förarbevis,
13. ingripanden mot utländska körkort,
14. ersättning av utländska körkort,
15. internationella körkort,
16. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,
17. introduktionsutbildning,
18. riskutbildning,
19. andra ålderskrav för körkortsbehörighet och övningskörning,
20. alkolås,
21. avgifter,
22. undantag från körkortslagen.

2 § I ärenden enligt denna lag får den enskilde föreläggas att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013 då körkortslagen (1998:488) upphör att gälla.

2. Förslag till ny körkortsförordning

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Innehåll och begrepp

1 § I denna förordning meddelas föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen (0000:00).

2 § I militära vägtrafikkungörelsen (1974:97) och vägtrafikförordningen (1995:137) för räddningskåren under utbildning och höjd beredskap finns bestämmelser om undantag från denna förordning.

3 § De beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i körkortslagen (0000:00), lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

2 kap. Behörigheter

1 § På körkortet ska ordet ”körkort” vara tryckt i stort typsnitt.

Inskränkningar i behörigheten och villkor för att få köra fordon samt gällande provtid ska anges i form av sifferkoder på körkortet.

2 § Rättigheten enligt 2 kap. 2 § körkortslagen (0000:00) att köra en fordonskombination som består av en personbil eller lätt lastbil och en tillkopplad släpvagn med en totalvikt över 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg, ska anges på körkortet med en gemenskapskod.

3 § Ett förarbevis ska innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn och personnummer eller samordningsnummer samt meddelade villkor.

4 § Ett särskilt förarbevis enligt 2 kap. 8 § körkortslagen (0000:00) ska vara utfärdat enligt formulär som Transportstyrelsen fastställer. Transportstyrelsen avgör också vilka som får utfärda beviset och vilka krav som ska ställas på innehavaren.

5 § Den som har fått behörighet kategori B återkallad får, om ett särskilt medgivande lämnas, inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde köra

- personbil oavsett totalvikt,
- lastbil och buss, med eller utan släpfordon men utan last eller passagerare samt
- moped.

Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

3 kap. Körkortsbehörighet

Körkortstillstånd och giltighet av behörigheter

1 § En ansökan om körkortstillstånd ska avse en viss grupp av kategorier enligt följande.

- Grupp I: AM, A1, A2, A, B och BE
- Grupp II: Kategorier i grupp I samt C1, C1E, C och CE
- Grupp III: Kategorier i grupp II samt D1, D1E, D och DE

Till ansökan ska fogas en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning. Om ansökan avser körkortstillstånd i grupp II eller III ska i stället ett läkarintyg fogas till ansökan. Intygen ska vara utfärdade och hälsodeklarationen avgiven inom två månader före ansökan.

Om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har fällt till ansvar för grovt rattfylleri, ska till ansökan fogas ett särskilt läkarutlåtande som styrker att sökanden i nykterhetshänseende uppfyller kraven i 3 kap. 3 § körkortslagen (0000:00). Ett sådant utlåtande ska vara utfärdat inom två månader före ansökan.

Ett körkortstillstånd gäller för samtliga kategorier som ingår i en grupp som avses i första stycket. Detta gäller dock inte om Transportstyrelsen har begränsat tillståndet till en eller flera kategorier.

2 § En ansökan om körkortstillstånd får ges in tidigast sex månader, och slutligt prövas tidigast två månader, innan giltighets-

tiden för beslut om återkallelse, spärrtid eller villkorstid med alkohol enligt lagen (0000:00) om alkohol löper ut.

3 § Ett körkortstillstånd gäller i fem år.

När ett körkortstillstånd meddelats ska Transportstyrelsen utfärda ett bevis om tillståndet.

4 § Om den som söker körkortstillstånd inte följer ett föreläggande att inom viss tid ge in ett läkarintyg ska ansökan avvisas. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

5 § Vid en ansökan om att ersätta körkortet enligt 3 kap. 17 § tredje stycket körkortslagen (0000:00) gäller vad som sägs om läkarintyg i 1 § andra stycket. En sådan ansökan får göras tidigast ett år innan behörigheten upphör att gälla.

Transportstyrelsen får förelägga sökanden att inom viss tid ge in ett läkarintyg. Om föreläggandet inte följs ska ansökan avvisas. Föreläggandet ska innehålla upplysning om detta.

Utredning och villkor för körkortsbehörighet

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

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

7 § Transportstyrelsen får vid handläggningen av en ansökan om körkortstillstånd begära in yttrande av polismyndighet, Kriminalvården, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse för ärendet. Ett sådant yttrande ska innehålla en redogörelse för de omständigheter som har betydelse för att bedöma sökandens lämplighet som innehavare av körkortsbehörighet.

8 § Genom villkor enligt 3 kap. 6 § körkortslagen (0000:00) får den körkortsbehörighet som följer av ett körkortstillstånd eller en körkortsbehörighet begränsas till

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

Förarprov

9 § Innan Transportstyrelsen förordnar en person som är verksam inom Försvarmakten eller gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning ska styrelsen samråda med Vägverket, Försvarmakten respektive Statens skolverk.

10 § Körprov ska ske med ett fordon som är lämpligt för provet.

11 § Förarprov avser sökandens

1. kunskaper om vägtrafikens utveckling, trafiksäkerhetsfrågornas betydelse, trafikolyckornas orsaker, omfattning och karaktär samt vikten av ett ansvarsmedvetet och hänsynsfullt uppträdande i trafiken,

2. kunskaper om gällande trafikföreskrifter, den verkan från trafiksäkerhetssynpunkt som sjukdom, uttrötning och stimulerande eller bedövande ämnen, särskilt alkoholhaltiga drycker och narkotika, medför på den mänskliga organismen,

3. kunskaper om konstruktionen och verknings sättet hos fordon av det slag som provet avser,

4. förmåga att i landsvägs- och gatutrafik köra fordon av det slag som provet avser,

5. sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

För behörighet kategori E avser provet även sökandens kunskaper om de särskilda trafiksäkerhetsriskerna när ett fordon körs med tillkopplat släpfordon.

Ansökan om beslut om behörighet och ersättning av körkort

12 § Transportstyrelsen ska se till att sökanden får ett underlag för ansökan om beslut om behörighet.

13 § Om ett körkort har förstörts eller kommit bort, ska innehavaren anmäla detta till Transportstyrelsen.

Till anmälan ska om möjligt det förstörda körkortet bifogas. Om ett körkort som kommit bort senare hittas, ska det genast överlämnas till Transportstyrelsen.

14 § Transportstyrelsen ska se till att behörighetshavaren får ett underlag för ansökan om ersättning av körkort.

Föreläggande m.m.

15 § En uppmaning enligt 3 kap. 23 § första stycket 5 körkortslagen (0000:00) ska innehålla en upplysning om att behörigheten blir ogiltig om svar inte ges in inom den angivna tiden eller om innehavaren anger att ett annat körkort än det svenska ska behållas.

Om en behörighetshavare meddelat att han eller hon önskar behålla det svenska körkortet, ska den myndighet som utfärdat det utländska körkortet underrättas om detta.

16 § Har behörigheten för kategorierna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE den 19 januari 2013 eller senare blivit ogiltig enligt 3 kap. 23 § första stycket 3 körkortslagen (0000:00) ska Transportstyrelsen delge behörighetshavaren upplysning om att behörigheten är ogiltig. Behörighetshavaren ska också upplysas om bestämmelserna i 3 kap. 1 § andra stycket körkortslagen (0000:00).

4 kap. Förarbehörighet*Ansökan om beslut om behörighet och ersättning av förarbevis*

1 § Transportstyrelsen ska se till att sökanden får ett underlag för ansökan om beslut om behörighet.

2 § Om ett förarbevis har förstörts eller kommit bort, ska innehavaren anmäla detta till Transportstyrelsen.

Till anmälan ska om möjligt det förstörda förarbeviset bifogas. Om ett förarbevis som kommit bort senare hittas, ska det genast överlämnas till Transportstyrelsen.

3 § Transportstyrelsen ska se till att behörighetshavaren får ett underlag för ersättning av förarbevis.

5 kap. Övningskörning m.m.

Övningskörning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning

1 § Övningskörning med ett fordon som kräver körkortsbehörighet får ske under utbildning på en nationellt fastställd kurs i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller motsvarande utbildning i fristående skola, om den som övningskör har körkortstillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte ålderskraven som anges i 5 kap. 3 § körkortslagen (0000:00) eller krav på körkortsbehörighet enligt 5 kap. 4 § samma lag.

2 § Övningskörning med fordon som kräver behörighet för kategorierna BE, C1, C, D1 eller D får inte ske innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörighet för kategori B har uppnåtts. Övningskörning med fordon som kräver behörighet för kategorierna C1E, CE, D1E eller DE får inte ske innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörighet för dragfordonet har uppnåtts.

3 § Övningskörning ska ske under uppsikt av en person som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt som

1. har behörighet för den kategori övningskörningen avser,
2. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft sådan behörighet.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars behörighet under de tre senaste åren har varit återkallad enligt vad som anges i 5 kap. 6 § andra och tredje styckena körkortslagen (0000:00) eller av den vars körkortsbehörighet under de tre senaste åren varit villkorad av alkohol enligt lagen (0000:00) om alkohol.

4 § Vid övningskörning ska den som har uppsikt över övningskörningen följa med i bilen vid den körandes sida eller ha kontakt i samma trafiksituation med den som övningskör.

Ett fordon som används vid övningskörning ska vara försett med en skylt som anger detta.

Övningskörning i andra fall

5 § Uppsikt under övningskörning i trafikskola ska utföras av den som är trafiklärare enligt lagen (1998:493) om trafikskolor.

Uppsikt under övningskörning vid utbildning enligt lagen (0000:00) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar får endast ske av någon som är behörig utbildare enligt den lagen.

6 § Vid övningskörning ska det på lämpligt sätt anges att fordonet används för övningskörning.

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

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

8 § Till ansökan om godkännande som handledare ska fogas ett bevis om att sökanden genomgått introduktionsutbildning som anges i 5 kap. 6 § första stycket 4 körkortslagen (0000:00), om det är fråga om övningskörning för körkortsbehörighet kategori B.

Ett godkännande som handledare avser övningskörning med en viss person (elev). Ansökan får inte prövas slutligt innan elevens ansökan om körkortstillstånd har tagits upp till prövning. Om eleven inte beviljats körkortstillstånd senast sex månader från dagen när ansökan om godkännande som handledare gavs in till Transportstyrelsen får ansökan avvisas.

För personer som i sin anställning har till uppgift att vara handledare åt andra anställda med körkortstillstånd, som övningskör i sin anställning hos samma arbetsgivare, får ett godkännande som handledare avse övningskörning med samtliga dessa personer.

9 § Transportstyrelsen får förelägga den som ansöker om godkännande som handledare att inom viss tid ge in ett sådant bevis som anges i 8 § första stycket andra meningen. Om sökanden inte följer föreläggandet ska ansökan avvisas. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

10 § När ett godkännande som handledare meddelats ska Transportstyrelsen utfärda ett bevis om godkännandet.

Beviset ska vara med vid övningskörning.

Körträning

11 § Om den som har körkortsbehörighet träffar avtal om att träna körning med den typ av fordon som körkortsbehörigheten avser med någon som driver trafikskola, anses den som har uppsikt över körningen som förare.

12 § Utan hinder av 2 kap. 1 § och 3 § körkortslagen (0000:00) får körträning med fordon som kräver körkortsbehörighet ske under utbildning på en nationellt fastställd kurs i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller motsvarande utbildning i fristående skola, om körträningen ingår som ett moment i utbildningen.

13 § Vid körträning ska det på lämpligt sätt anges att fordonet används för körträning.

Riskutbildning

14 § Riskutbildningen omfattar såväl teoretiska som praktiska moment. Utbildningen ska

1. ge kunskaper om faktorer som i samband med körning påverkar föraren och ökar risken för olyckor, såsom alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt, och

2. innehålla körning under särskilda förhållanden samt ge insikt om betydelsen av att undvika risker förknippade med sådan körning.

15 § Den som anordnar riskutbildning ska rapportera till Transportstyrelsen när utbildningen har genomförts av den sökande.

En genomförd riskutbildning eller del av utbildningen gäller i fyra år.

6 kap. Behörighetsingripande

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller körkortsbehörighet, körkortstillstånd och förarbehörighet.

2 § Om det finns anledning att anta att en behörighetshavare inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att inneha behörighet ska Transportstyrelsen skyndsamt utreda dennes lämplighet.

Transportstyrelsen får förelägga behörighetshavaren att ge in ett läkarintyg som visar att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för behörigheten eller ett bevis om godkänt förarprov. Transportstyrelsen får också höra socialnämnd, polismyndighet, Kriminalvården eller annan myndighet om nämndens eller myndighetens yttrande har betydelse för ärendet.

3 § Ett föreläggande om att inom viss tid komma in med läkarintyg, som visar att behörighetshavaren uppfyller de medicinska kraven för behörigheten, eller med bevis om godkänt förarprov ska innehålla en upplysning om att behörigheten ska återkallas enligt 6 kap. 4 § 7 körkortslagen (0000:00) om föreläggandet inte följs.

4 § När Transportstyrelsen, i annat fall än som avses i 3 §, överväger att ingripa ska behörighetshavaren underrättas om detta och föreläggas att svara inom viss tid vid påföljd att ärendet ändå kan komma att avgöras.

I underrättelsen ska Transportstyrelsen ange orsakerna till övervägandet om ingripande och den eller de bestämmelser som är tillämpliga. Behörighetshavaren ska upplysas om att om han eller hon motsätter sig ett ingripande bör skälen för det anges, liksom de bevis som åberopas.

5 § En uppmaning om att lämna över ett behörighetsbevis till Transportstyrelsen i samband med ett beslut om återkallelse får delges behörighetshavaren genom stämmingsmannadelgivning. Behörighetsbeviset ska då lämnas över till den som utför delgivningen.

Preliminärt beslut om behörighetsingripande

6 § Ett preliminärt beslut om behörighetsingripande ska vara skriftligt varvid bestämmelserna i 4 § tillämpas. Beslutet ska innehålla en uppmaning till behörighetshavaren att inom en viss tid godkänna beslutet.

Skriftligt godkännande ska lämnas till Transportstyrelsen.

7 § Om behörighetshavaren inte godkänner det preliminära beslutet eller inte svarar på uppmaningen inom utsatt tid ska fråga om behörighetsingripande prövas enligt 4 §.

Omhändertagande av behörighetsbevis

8 § Ett beslut att omhänderta ett behörighetsbevis ska meddelas skyndsamt och delges behörighetshavaren. Beslutet ska, tillsammans med uppgift om delgivning, föreliggande utredning och en redogörelse för de omständigheter som lett till omhändertagandet, inom 48 timmar sändas till Transportstyrelsen som ska pröva frågan om ingripande.

Om beslutet delges eller behörighetsbeviset lämnas över senare ska detta snarast meddelas Transportstyrelsen.

Ett omhändertaget behörighetsbevis ska sändas till Transportstyrelsen.

9 § Om ett beslut om att omhänderta ett behörighetsbevis eller återkalla en behörighet upphävs ska behörighetsbeviset skyndsamt återlämnas till behörighetshavaren. Behörigheten blir då giltig från dagen för beslutet, om inte annat har förordnats.

10 § Om polismyndighet eller åklagare meddelar medgivande enligt 6 kap. 9 § körkortslagen (0000:00) ska behörighetshavaren få ett bevis om detta. Beviset ska medföras under färd. På begäran av bilinspektör eller polis ska beviset överlämnas för kontroll.

7 kap. Utländska körkort

1 § Bestämmelserna i 7 kap. körkortslagen (0000:00) gäller också midlertidigt korekort eller turistkörekort utfärdat i Danmark, tillfälligt körkort utfärdat i Finland, midlertidigt köretilladelse meddelat i Island och midlertidigt kjoretillatelse meddelat i Norge.

2 § En handling som utfärdats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och som i den staten ger rätt att köra terränghjuling, snöskoter, moped klass II eller traktor gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Ingripande mot ett utländskt körkort

3 § Bestämmelserna i 6 kap. om behörighetsingripande gäller, med de undantag och tillägg som föreskrivs i detta kapitel, också vid prövning av ett utländskt körkorts giltighet i Sverige.

4 § Ett utländskt körkort som är ogiltigt i Sverige och inte har ersatts med ett svenskt körkort enligt 7 kap. 8 § eller 11 § körkortslagen (0000:00) ska behållas av polismyndighet eller Transportstyrelsen under den tid som körkortet är ogiltigt, dock längst tills körkortshavaren lämnar Sverige.

5 § Om ett körkort, som är utfärdat i Danmark, Finland, Island eller Norge, har vägrats giltighet i Sverige eller om körkortshavaren har meddelats varning ska Transportstyrelsen underrätta den myndighet som har utfärdat körkortet om beslutet när det har vunnit laga kraft. Har körkortet förklarats ogiltigt i Sverige ska körkortet om möjligt bifogas underrättelsen.

Ersättning av utländskt körkort

6 § En ansökan om att ersätta ett utländskt körkort ska göras skriftligen. Till ansökan ska fogas det utländska körkortet, en handling som visar att sökanden är permanent bosatt i Sverige och, om körkortet är utfärdat i Schweiz eller Japan, sådana handlingar som anges i 3 kap. 1 §.

Om en ansökan avser ett körkort som utfärdats av en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-körkort) ska Transportstyrelsen utreda körkortets giltighet. Vid en ansökan

om att ersätta ett utländskt körkort som utfärdats i en stat utanför EES får Transportstyrelsen förelägga sökanden att ge in en utredning som styrker att körkortet är giltigt i den stat där det har utfärdats. Följs inte föreläggandet får ansökan avvisas.

Om ett EES-körkort förstörts eller kommit bort ska körkorts-havaren, om denne är permanent bosatt i Sverige, skriftligen anmäla förlusten till Transportstyrelsen. Om ett körkort som kommit bort senare hittas ska det genast överlämnas till Transportstyrelsen.

7 § Om ett utländskt körkort bytts ut mot ett svenskt körkort ska det utbytta körkortet lämnas över till körkortsmyndigheten i den stat som har utfärdat körkortet. Skälen för bytet ska anges.

Internationellt körkort

8 § En handling som är avsedd att visas upp i andra länder och som visar att innehavaren är behörig att köra bil, motorcykel eller terrängvagn (internationellt körkort) får utfärdas endast för den som har en gällande svensk körkortsbehörighet. Ett i Sverige utfärdat internationellt körkort gäller inte för färd i landet.

Internationella körkort får utfärdas av Försvarmaktens Motor-klubb, Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas Helykterhets-förbund, Motormännens Riksförbund, OK Förlaget AB, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation och Caravan Club of Sweden.

Föreläggande

9 § Transportstyrelsen får förelägga den som har ett utländskt körkort och som ansöker om godkännande som handledare att inom viss tid ge in utredning

1. som visar att körkortet är giltigt i den stat det utfärdats och när det utfärdades, eller

2. om utländsk domstols eller någon annan myndighets körkortsingripande mot körkortshavaren.

Om sökanden inte följer föreläggandet får ansökan avvisas. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om detta.

8 kap. Tillstånd och tillsyn

1 § Transportstyrelsen prövar ärenden om medgivande enligt 2 kap. 5 §. Ett sådant medgivande får även prövas av den domstol som prövar ett överklagat ärende.

Uppgiftsskyldighet

2 § En allmän förvaltningsdomstol som prövar överklagande av ärenden som avses i 6 kap. eller 7 kap. körkortslagen (0000:00) ska utöver vad som följer av 31 § förvaltningsprocesslagen (1971:291) till Transportstyrelsen lämna över en kopia av sådana beslut där rätten har förordnat rörande saken i avvaktan på målets avgörande. Domstolen ska också underrätta Transportstyrelsen om delgivning av beslut om återkallelse, beslut om att utländskt körkort inte är giltigt i Sverige och varning.

3 § I förordningen (1999:1134) om belastningsregister och förordningen (1999:1135) om misstankeregister finns bestämmelser om rätt för Transportstyrelsen att få uppgifter i dessa register för tillämpningen av körkortslagen och denna förordning.

I förordningen (2001:650) om vägtrafikregister finns bestämmelser om Rikspolisstyrelsens underrättelseskyldighet till Transportstyrelsen om dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot som har antecknats i register som avses i lagen (1998:620) om belastningsregister.

4 § En domstol ska omedelbart sända en kopia av domen eller beslutet till Transportstyrelsen i de fall som avses i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

Har någon åtalats för ett brott som avses i första stycket och har beslut meddelats om återkallelse tills vidare eller omhändertagande ska tingsrätten, om åtalet läggs ned eller rätten frikänner den tilltalade, omedelbart underrätta Transportstyrelsen om det. Har det efter återkallelse eller omhändertagande beslutats att förundersökning ska läggas ned eller att åtal inte ska väckas ska den som meddelat beslutet omedelbart underrätta Transportstyrelsen om det.

Kopior och underrättelser enligt första och andra styckena ska sändas till Transportstyrelsen. Underrättelserna ska innehålla uppgifter om personnummer eller samordningsnummer.

5 § Polismyndigheten ska anmäla till Transportstyrelsen

1. om den finner anledning att anta att en behörighetshavare, innehavare av utländskt körkort eller någon för vilken spärrtid eller ogiltighetstid beslutats men ännu inte löpt ut inte uppfyller de förutsättningar som gäller för att få körkortbehörighet eller förarbehörighet,

2. om myndigheten finner att behörighetshavaren har ett eller flera EES-körkort.

En anmälan ska innehålla uppgift om personnummer eller samordningsnummer.

6 § Polismyndigheten ska anmäla till Transportstyrelsen när någon har omhändertagits enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m.

En anmälan ska innehålla uppgift om personnummer eller samordningsnummer.

7 § Vägverket, Försvarmakten och Statens skolverk ska anmäla till Transportstyrelsen om myndigheten finner att en förarprovare som förordnats enligt 8 kap. 7 § andra stycket körkortslagen (0000:00) inte uppfyller kraven för ett sådant förordnande.

9 kap. Överklagande

1 § I 22 a § förvaltningslagen (1986:223) finns bestämmelser om överklagande hos allmän förvaltningsdomstol. Ytterligare bestämmelser finns i 9 kap. körkortslagen (0000:00).

10 kap. Ansvar

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig uppgift vid ansökan eller anmälan enligt denna förordning döms till penningböter, om gärningen inte är belagd med straff i brottsbalken.

2 § Om ett fordon uppsåtligen eller av oaktsamhet används vid övningskörning eller körträning utan att detta anges i enlighet med bestämmelserna i 5 kap. 4 § andra stycket, 6 § eller 13 § döms den som har uppsikt över körningen till penningböter.

11 kap. Bemyndigande m.m.

Föreskrifter

1 § Ytterligare föreskrifter om medicinska krav för behörighet och föreskrifter för tillämpningen av 3 kap. 4 § och 6 kap. 16 § körkortslagen (0000:00) får beslutas av Transportstyrelsen efter samråd med Socialstyrelsen. Transportstyrelsen får efter samråd med Socialstyrelsen även meddela föreskrifter om sådan synprovning och sådant läkarintyg som ska ligga till grund för intyg och utlåtande enligt 3 kap. 1 § samt om socialnämnds yttrande enligt 3 kap. 7 §.

2 § Föreskrifter om polismyndighets och Kriminalvårdens yttrande enligt 3 kap. 7 § får meddelas av Rikspolisstyrelsen respektive Kriminalvården efter samråd med Transportstyrelsen. Rikspolisstyrelsen får efter samråd med Transportstyrelsen meddela föreskrifter om omhändertagande av behörighetsbevis och medgivande enligt 6 kap. 9 § körkortslagen (0000:00).

3 § Posten Sverige AB får utföra identitetsprovning och även i övrigt medverka i samband med att behörighetsbevis lämnas ut. Föreskrifter om sådan medverkan och att även annan som har tillstånd att bedriva postverksamhet får utföra identitetsprovning får meddelas av Transportstyrelsen efter samråd med Rikspolisstyrelsen.

4 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. ansökan om
 - a) körkortstillstånd,
 - b) beslut om behörighet,
 - c) ersättning av behörighetsbevis och utländskt körkort, samt
 - d) godkännande som handledare,
2. introduktionsutbildning, tillstånd att bedriva introduktionsutbildning samt högsta pris för deltagande i sådan utbildning,
3. riskutbildning och tillstånd att bedriva riskutbildning, samt
4. tillsyn över introduktions- och riskutbildning.

5 § Föreskrifter om förarutbildning

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

2. i gymnasieskolan, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning får meddelas av Statens skolverk efter samråd med Transportstyrelsen,

3. inom Försvarsmakten får meddelas av Försvarsmakten efter samråd med Transportstyrelsen,

4. i andra fall får meddelas av Transportstyrelsen.

Föreskrifter om körträning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning får meddelas av Statens skolverk efter samråd med Transportstyrelsen.

6 § Föreskrifter om förarprov får meddelas av Transportstyrelsen. Föreskrifter om förordnande att förrätta förarprov får meddelas av Transportstyrelsen efter samråd med Vägverket, Statens skolverk och Försvarsmakten.

7 § I andra fall än som sägs i 1–6 §§ får ytterligare föreskrifter för verkställighet av körkortslagen (0000:00) och denna förordning meddelas av Transportstyrelsen. I fråga om giltighet och ersättning av utländska körkort ska Transportstyrelsen samråda med Rikspolisstyrelsen.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om uppgifter på körkort och körkorts utseende samt om uppgifter på förarbevis och dess utseende. Transportstyrelsen fastställer en förteckning över sifferkoder enligt 2 kap. 1 §.

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

Undantag

8 § En sökande som har en giltig körkortsbehörighet kategori A1 och som har genomgått riskutbildning för motorcykel behöver inte genomgå en ny riskutbildning för att få avlägga förarprov för körkortsbehörighet kategori A.

9 § Den som genomgår trafiklärarytbildning inom kommunal vuxenutbildning och utför praktikarbete till sådan utbildning får utöva uppsikt vid övningskörning med personbil i trafikskola.

Transportstyrelsen får meddela särskilda föreskrifter om undantag från 4 kap. 6 § första och andra stycket för övningskörning som äger rum inom trafikövningsplats och för övningskörning vid trafikskola, inom Försvarsmakten eller polisväsendet.

10 § Transportstyrelsen får, om det kan ske utan fara för trafik-säkerheten, medge undantag från 2 kap. 1 och 3 §§ körkortslagen och ålderskravet för behörigheten AM, A1, A2, A, B och BE i 3 kap. 8 § körkortslagen för person som till följd av bristande allmänna kommunikationer och sjukdom, handikapp eller liknande som inte utgör medicinskt hinder för körkortsinnehav är i behov av motordrivet fordon.

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

11 § Den som har fyllt 16 år får, trots bestämmelsen i 2 kap. 3 § första och andra styckena körkortslagen (0000:00), köra snöskoter eller terränghjuling om körningen sker inom turistnäringen i en grupp om högst tio personer under ledning av en person som innehar förarbehörighet för snöskoter eller terränghjuling längs en sträcka som bestämts av denne före färden.

12 § Transportstyrelsen får, om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten

1. medge att ett körkort utfärdat av en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (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 i riket under begränsad tid,

2. medge giltighet i Sverige under begränsad tid för ett körkort utfärdat av en stat utanför EES om körkortshavaren fått det utländska körkortet genom att ersätta ett svenskt körkort under en utlandsvistelse som inte medfört ändring av den permanenta bosättningen här i riket,

3. medge att en innehavare av ett utländskt körkort som är medborgare i en stat utanför EES kör svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods kortare sträcka eller tid,

4. medge att ett giltigt utländskt körkort byts ut mot ett svenskt körkort som är likvärdigt med ett sådant som körkortshavaren tidigare bytt mot ett utländskt körkort, om körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige,

5. medge att ett utländskt körkort utfärdat av en annan stat inom EES byts ut om det utländska körkortet blivit ogiltigt på grund av tidigare begränsat utbyte mot svenskt körkort eller av att det inte ersatts i rätt tid i den stat där det har utfärdats,

6. medge att ett körkort utfärdat av en stat utanför EES jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 5 kap. 4 § eller 5 § körkortslagen (0000:00), om körkortshavaren fått det utländska körkortet genom att ersätta ett svenskt körkort och det utländska körkortet är giltigt i Sverige.

Ett medgivande får förenas med villkor.

13 § Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 § körkortslagen (0000:00) får

1. en motorcykel som har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och en effekt som är högre än 11 kilowatt köras av den som innehar körkortsbehörighet kategori A1, och

2. en motorcykel som har en effekt som är högre än 25 kilowatt eller ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kilowatt/kilogram köras av den som är under 20 år och innehar körkortsbehörighet kategori A, om körningen sker i tävlings- eller träningsverksamhet enligt föreskrifter som meddelas av Transportstyrelsen.

14 § Transportstyrelsen får meddela undantag från medicinska föreskrifter som beslutats med stöd av 11 kap. 1 § körkortslagen (0000:00).

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

Tillsyn

15 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen.

I tillsynen över förarprovningen ska styrelsen samråda med berörd myndighet och i fråga om verksamhet inom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med Statens skolinspektion.

Avgifter

16 § Bestämmelser om att avgift ska tas ut för prövning av en ansökan enligt körkortslagen (0000:00) eller denna förordning finns i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

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

För någon uppsåtligen fordon som kräver körkortsbehörighet eller sådan rättighet som anges i 2 kap. 2 § körkortslagen (0000:00) utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har föraren tidigare innehaft körkortsbehörighet som blivit återkallad eller har brottet skett vanemässigt eller är det annars att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

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

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

Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan

Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av moped klass II, snöskoter, terränghjuling, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter

förare eller eljest tillåter någon någon att föra sådant fordon.
att föra sådant fordon.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

4. Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretesslagen (1980:100) att i 31 § sekretesslagen orden ”körkort, traktorkort” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet”.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

5. Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)
dels att i 3 kap. 3 § orden ”körkort med behörigheten B eller har
körkort med behörigheten D” ska bytas mot ”körkortsbehörighet
kategori B eller D”,

dels att i 3 kap. 10 § orden ”körkort med behörigheten C, D
eller E” ska bytas mot ”körkortsbehörighet kategori C, D eller E”.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

6. Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:493) om trafikskolor

dels att 1–7 och 10 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 2 a–c §§, enligt följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

Denna lag innehåller bestämmelser om trafikskola varmed avses yrkesmässig utbildning av förare av fordon, utom moped, som kräver körkortsbehörighet.

I lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar finns särskilda bestämmelser om sådan utbildning.

2 §¹

Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av 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.

Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden och *gott anseende* bedöms *vara lämplig att driva verksamheten* på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

¹ Senaste lydelse 2008:000.

Prövningen ska i fråga om juridiska personer även avse den eller de som är trafikskolansvariga.

2 a §

Hos juridiska personer som har tillstånd enligt 2 § ska det finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för att verksamheten utövas i enlighet med gällande bestämmelser (trafikskolansvariga).

2 b §

Trafikskolansvariga är

1. i aktiebolag och ekonomiska föreningar den verkställande direktören, om det finns en sådan, eller annars den styrelseledamot som bolaget eller föreningen har utsett,

2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,

3. hos andra juridiska personer än som avses i 1 eller 2 den eller de som den juridiska personen har utsett.

Om det finns särskilda skäl, får Transportstyrelsen medge

a) att någon annan än den eller de som nu har angetts ska vara trafikansvarig, eller

b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.

2 c §

Om någon av dem som anges i 2 b § byts ut eller om det tillkommer någon sådan person, ska den nya personens lämplighet prövas.

3 §²

En trafikskola skall ha en godkänd trafikskolechef, som svarar för att skolan drivs på det sätt som sägs i 2 §, och en eller flera godkända utbildningsledare, som är ansvariga för utbildningsarbetet.

Om det behövs med hänsyn till omfattningen av skolans verksamhet, skall det vid skolan utöver utbildningsledare finnas en eller flera godkända trafiklärare.

Frågor om godkännande som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare prövas av Transportstyrelsen.

Vid en trafikskola ska det finnas en eller flera godkända trafiklärare.

Frågor om godkännande som trafiklärare prövas av Transportstyrelsen.

4 §³

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år
2. ha ett körkort med förarbehörighet B och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett körkort med sådan behörighet, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

För godkännande som trafiklärare ska sökanden

1. ha *körkortsbehörighet kategori B* och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft *sådan körkortsbehörighet*,
2. ha den behörighet som utbildningen avser,

² Senaste lydelse 2008:000.

³ Senaste lydelse 2004:1086.

3. ha genomgått påbyggnadsutbildning i kommunal vuxenutbildning enligt Statens skolverks föreskrifter eller annan likvärdig utbildning, och

4. med hänsyn till sina personliga förhållanden anses lämplig som trafiklärare.

Vad som sägs i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen (1998:488) om hinder mot att meddela godkännande tillämpas även i fråga om godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.

Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.

Med körkort i första stycket jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Vad som sägs i 5 kap. 6 § andra stycket körkortslagen (0000:00) om hinder mot att meddela godkännande tillämpas även i fråga om godkännande som trafiklärare.

Ett godkännande som trafiklärare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.

Med *körkortsbehörighet* i första stycket jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

5 §⁴

Transportstyrelsen får återkalla tillståndet att driva trafikskola, om

1. tillståndshavaren *visar sig vara olämplig att driva trafikskola,*

2. utbildningen i trafikskola bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt, eller

3. undervisning inte har bedrivits vid skolan under de

Transportstyrelsen får återkalla tillståndet att driva trafikskola om

1. trafikskolansvarig *inte längre uppfyller kraven för tillstånd enligt 2 § andra stycket,*

2. utbildningen i trafikskolan bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt, eller

3. undervisning inte har bedrivits vid skolan under de

⁴ Senaste lydelse 2008:000.

senaste tolv månaderna.

senaste tolv månaderna.

Ett beslut om att återkalla tillståndet att driva trafikskola ska gälla omedelbart om inget annat bestäms i beslutet.

6 §⁵

Om Transportstyrelsen finner att den som har godkänts som trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare är olämplig, får styrelsen återkalla godkännandet.

Transportstyrelsen får återkalla ett godkännande enligt 3 § om trafiklärare uppvisar påtagliga brister i utbildningen av förare eller i övrigt bedöms olämplig för uppgiften.

Ett beslut om att återkalla ett godkännande ska gälla omedelbart om inget annat bestäms i beslutet.

7 §⁶

Har trafikskolans tillståndshavare, trafikskolechef, utbildningsledare eller trafiklärare gjort sig skyldig till något förfarande eller någon försummelse som kan leda till att tillståndet eller godkännandet återkallas, men det kan antas att han kommer att rätta till felet eller bristen utan sådan åtgärd, får Transportstyrelsen meddela varning.

Om bristen eller olämpligheten inte är så allvarlig att tillståndet eller godkännandet bör återkallas, får varning meddelas i stället.

10 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor, kompetenskrav för godkända trafikskolechefer utbildnings-

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om trafikskolor samt om utbildningen vid trafikskolor.

⁵ Senaste lydelse 2008:000.

⁶ Senaste lydelse 2008:000.

ledare och trafiklärare samt om utbildningen vid trafikskolor.

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

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

7. Förslag till lag om ändring i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område att i 2 kap. 11 § orden "körkort, traktorkort" ska bytas mot "körkortsbehörighet".

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

8. Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

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

Nuvarande lydelse

2 §

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter.
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan.
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Cykel	<p>1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.</p> <p>2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.</p> <p>3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn</p> <ul style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att drivas av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon, släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som skall anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
Lätt buss	En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt motorcykel	1. En motorcykel som drivs av förbränningsmotor med en slagvolym om högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt av högst 11 kilowatt. 2. En motorcykel med annan motor än förbränningsmotor som har en nettoeffekt av högst 11 kilowatt.
Lätt släpfordon	1. Ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kilogram. 2. Ett släpfordon med en totalvikt över 750 kilogram under förutsättning att denna inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
Lätt terrängvagn	En terrängvagn vars tjänstevikt är högst 2 ton.
Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Moped	<p>Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. två hjul samt <ol style="list-style-type: none"> a. om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller b. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, 2. tre hjul samt <ol style="list-style-type: none"> a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, eller 3. fyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram samt <ol style="list-style-type: none"> a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt. <p>Vid beräkningen av en fyrhjuling mopeds massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.</p> <p>Mopeder delas in i klass I och klass II.</p>
Moped klass I	En moped som inte hör till klass II.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Moped klass II	En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.
Motorcykel	<p>1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.</p> <p>2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.</p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels massa skall i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.</p> <p>Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p>
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.
Motorfordon	<p>Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat</p> <p>1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller</p> <p>2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en</p>

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	traktor eller ett motorredskap. Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och <ul style="list-style-type: none"> 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone <ul style="list-style-type: none"> a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord. Personbilar delas in i klass I och klass II.
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone <ul style="list-style-type: none"> a. fast monterade sittplatser,

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.
Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släpsläde	Ett släpfordon på medar som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.
Tjänstevikt för en motorcykel eller en moped	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick utan sidvagn, med verktyg som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten.
Tjänstevikt för ett släpfordon, ett terrängsläp eller en sidvagn	Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet.
Tjänstevikt för ett terrängmotorfordon	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet, samt bränsle,

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.
Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.
Traktor klass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.
Traktor klass II	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.
Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter.
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Tung buss	En buss med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung motorcykel	En motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter eller en nettoeffekt som överstiger 11 kilowatt.
Tung terrängvagn	En terrängvagn med en tjänstevikt över 2 ton.
Tungt släpfordon	Ett annat släpfordon än ett lätt släpfordon.

Föreslagen lydelse

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Axeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen på en hjulaxel för över till vägbanan.
Bil	Ett motorfordon som är försett med tre eller flera hjul eller medar eller med band och som inte är att anse som en motorcykel eller en moped. Bilar delas in i personbilar, lastbilar och bussar.
Boggi	Två hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd som är mindre än 2 meter.
Boggitryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en boggi för över till vägbanan.
Bruttovikt på fordon	Den sammanlagda statiska vikt som samtliga hjul, band eller medar på ett fordon vid ett visst tillfälle för över till vägbanan.
Buss	En bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon. 2. En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen. 3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn <ol style="list-style-type: none"> a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen, b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen och c. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att drivas av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Dolly	En släpkärra som är avsedd att vara styraxel för en påhängsvagn och som är utrustad med en kopplingsanordning (vändskiva) för en påhängsvagn.
Efterfordon	Ett fordon som är kopplat till en bil, en traktor, ett motorredskap eller ett terrängmotorfordon och som inte är ett släpfordon.
Fordon	En anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och inte löper på skenor. Fordon delas in i motordrivna fordon,

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	släpfordon, efterfordon, sidvagnar, cyklar, hästfordon och övriga fordon.
Fordonståg	Ett motordrivet fordon med ett eller flera tillkopplade fordon.
Hästfordon	Ett fordon som är förspänt med dragare.
Lastbil	1. En bil som är inrättad huvudsakligen för godsbefordran. 2. En annan bil som inte är att anse som en personbil eller en buss. Lastbilar delas in i lätta och tunga lastbilar.
Lekfordon	Ett fordon som ska anses som leksak enligt lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet.
Lätt buss	En buss med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt lastbil	En lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton.
Lätt motorcykel	1. En motorcykel som drivs av förbränningsmotor med en slagvolym om högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt av högst 11 kilowatt. 2. En motorcykel med annan motor än förbränningsmotor som har en nettoeffekt av högst 11 kilowatt.
Lätt släpfordon	1. Ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kilogram. 2. Ett släpfordon med en totalvikt över 750 kilogram där dragfordonets och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
Lätt terrängvagn	En terrängvagn vars tjänstevikt är högst 2 ton.
Maximilast för ett motorfordon, en traktor, ett motor-	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
redskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn	
Moped	<p>Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har</p> <ol style="list-style-type: none">två hjul samt<ol style="list-style-type: none">om det drivs av en motor som bygger på inre förbränning, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, ellerom det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt,tre hjul samt<ol style="list-style-type: none">om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, ellerom det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, ellerfyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram, <i>lätt fyrhjuling</i>, samt<ol style="list-style-type: none">om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, ellerom det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	<p>Vid beräkningen av en fyrhjulig mopeds massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.</p> <p>Mopeder delas in i klass I och klass II.</p>
Moped klass I	En moped som inte hör till klass II.
Moped klass II	En moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer i timmen och som har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt.
Motorcykel	<p>1. Ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.</p> <p>2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped, <i>fyrhjulig</i>.</p> <p>Vid beräkningen av en motorcykels massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.</p> <p>Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.</p>
Motordrivet fordon	Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte en sådan eldriven rullstol eller sådant eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
<i>Motordriven trehjuling</i>	<i>Ett motorfordon på tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen.</i>
Motorfordon	Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat <ol style="list-style-type: none"> 1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller 2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap. <p>Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.</p>
Motorredskap	Ett motordrivet fordon som är inrättat huvudsakligen som ett arbetsredskap eller för kortare förflyttningar av gods. Motorredskap delas in i klass I och klass II.
Motorredskap klass I	Ett motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 kilometer i timmen.
Motorredskap klass II	Ett motorredskap som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen.
Personbil	En bil som är försedd med högst åtta sittplatser utöver förarplatsen och <ol style="list-style-type: none"> 1. är inrättad huvudsakligen för personbefordran eller 2. är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone <ol style="list-style-type: none"> a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	och lagring och d. bord.
Personbilar delas in i klass I och klass II.	
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone a. fast monterade sittplatser, b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser, c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och d. bord.
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Släpkärra	En släpvagn med oledad dragstång där den statiskt vertikala last som förs över till dragfordonet inte överskrider 10 procent av släpvagnens totalvikt eller 1 ton.
Släpplåde	Ett släpfordon på medar som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Släpvagn	Ett släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
Terrängvagn	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt över 400 kilogram. Terrängvagnar delas in i lätta och tunga terrängvagnar.
Tjänstevikt för en bil, en traktor eller ett motorredskap	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg och reservhjul som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten, samt föraren.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Tjänstevikt för en motorcykel eller en moped	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick utan sidvagn, med verktyg som hör till fordonet, bränsle, smörjolja och vatten.
Tjänstevikt för ett släpfordon, ett terrängsläp eller en sidvagn	Vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet.
Tjänstevikt för ett släpfordon, ett terrängsläp eller en sidvagn	Den sammanlagda vikten av fordonet i normalt, fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet, verktyg som hör till fordonet, samt bränsle, smörjolja och vatten. För en tung terrängvagn räknas även vikten av föraren och reservhjul med.
Totalvikt för en bil, en traktor, ett motorredskap eller en tung terrängvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största mängd gods som fordonet är inrättat för.
Totalvikt för en motorcykel, ett terrängfordon utom en tung terrängvagn, ett släpfordon eller en sidvagn	Summan av fordonets tjänstevikt och den beräknade vikten av det största antal personer och den största mängd gods som fordonet är inrättat för. I totalvikten för en motorcykel ingår inte sidvagnens totalvikt.
Traktor	Ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare.

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Traktor klass I	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass I.
Traktor klass II	En traktor som enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) hör till skatteklass II.
Traktortåg	En traktor med ett eller flera tillkopplade släpfordon.
Trippelaxel	Tre hjulaxlar på ett fordon med ett inbördes avstånd mellan den första och den tredje axeln som är mindre än 5 meter.
Trippelaxeltryck	Den sammanlagda statiska vikt som hjulen i en trippelaxel för över till vägbanan.
Tung buss	En buss med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung lastbil	En lastbil med en totalvikt över 3,5 ton.
Tung motorcykel	En motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter eller en nettoeffekt som överstiger 11 kilowatt.
Tung terrängvagn	En terrängvagn med en tjänstevikt över 2 ton.
Tungt släpfordon	Ett annat släpfordon än ett lätt släpfordon.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

9. Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1167) om vägtransportledare

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2004:1167) att i 5 § orden ”körkort med behörigheten C” ska bytas mot ”körkortsbehörighet kategori C”.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

10. Förslag till lag om ändring i lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2006:939) om kvalificerade skyddsidentiteter att i 4 § 1 orden ”utfärda körkort” ska bytas ut mot ”besluta om körkortsbehörighet”.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

11. Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 2 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 2 och 4 §§, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1–7 §§, 4 kap. 3 §, 5 kap. 1 och 2 §§, 6 kap. 1 § och 13 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya bestämmelser, 3 kap. 2 a, och 5 a §§, 4 kap. 5 § och 13 kap. 2 § samt närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i *körkortslagen (1998:488)*. Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i *körkortslagen (0000:000)*. Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

4 §

I denna lag avses med *godstransporter*: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver *förarbehörigheten C* eller *CE* enligt 2 kap. 5 § *körkortslagen (1998:488)* och som sker med gods, *persontransporter*: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver *förarbehörigheterna D* eller *DE* enligt 2 kap. 5 § *körkortslagen* och som sker med passagerare,

I denna lag avses med *godstransporter*: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C* eller *CE* enligt 2 kap. 1 § *körkortslagen (0000:000)* och som sker med gods, *persontransporter*: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori D1, D1E, D* eller *DE* enligt 2 kap. 1 § *körkortslagen* och som sker med passagerare,

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.

Med gods- eller persontransporter enligt första stycket avses också körningar som sker utan gods eller passagerare om körningen utgör ett led i sådana transporter.

2 kap.

1 §

Denna lag ska tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver *förarbehörigheterna* C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § *körkortslagen* (1998:488).

Denna lag ska tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori* C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 1 § *körkortslagen* (0000:000).

Lagen ska också tillämpas på andra medborgare som utför sådana transporter som avses i första stycket, om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES.

3 kap.

2 §

Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med *förarbehörigheterna* D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter.

Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med *förarbehörigheterna* C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om

Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med *körkortsbehörighet kategori* D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter.

Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med *körkortsbehörighet kategori* C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis

grundläggande kompetens för om grundläggande kompetens
godstransporter. för godstransporter.

Med svenskt körkort jämföras körkort som utfärdats i en annan
stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt
innehåll.

2 a §

*Förare som innehar eller har
innehaft ett EES körkort med
körkortsbehörighet kategori D1
eller D1E utfärdat första gången
före den 10 september 2008 är
undantagna från kravet att ha ett
yrkeskompetensbevis om grund-
läggande kompetens för person-
transporter.*

*Förare som innehar eller har
innehaft ett EES körkort med
körkortsbehörighet kategori C1
eller C1E utfärdat första gången
före den 10 september 2009 är
undantagna från kravet att ha ett
yrkeskompetensbevis om
grundläggande kompetens för
godstransporter.*

3 §

En förare som förvärvat ett
yrkeskompetensbevis för grund-
läggande kompetens genom
grundutbildning enligt 4 kap.
1 § för fordon som kräver
förarbehörigheten C eller CE får
från och med 18 års ålder utföra
godstransporter med sådana
fordon.

En förare som förvärvat ett
yrkeskompetensbevis för grund-
läggande kompetens genom
grundutbildning enligt 4 kap.
1 § för fordon som kräver
*körkortsbehörighet kategori C1,
C1E, C, eller CE* får från och
med 18 års ålder utföra
godstransporter med sådana
fordon.

4 §

En förare som förvärvat ett
yrkeskompetensbevis för

En förare som förvärvat ett
yrkeskompetensbevis för

grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver *förarbehörigheten C* eller CE får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C* eller CE får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

5 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver *förarbehörigheten D* eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § 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.*

5 a §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E får från och med 18 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

Om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § får persontransporter utföras med sådana fordon från och med 21 års ålder.

6 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom *en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 §* för fordon som kräver *förarbehörigheten D* eller DE får från och med 21 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 genom grundutbildning enligt *4 kap. 1 §* 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.

Om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § får persontransporter utföras med sådana fordon från och med 21 års ålder.

7 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver *förarbehörigheten D* eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori D* eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

4 kap.

3 §

Den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens ska körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Körträningen ska ske under uppsikt av en

lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt denna lag.

Vid körträning med någon som inte har *förarbehörighet* för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. *körkortslagen* (1998:488).

Vid körträning med någon som inte har *körkortsbehörighet* för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 5 kap. *körkortslagen* (0000:00).

Undantag

5 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och som får utföra godstransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av de kategorier som anges i 3 kap. 3 och 4 §§ behöver inte på nytt förvärva ett sådant yrkeskompetensbevis för att få utföra godstransporter med ett fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av de andra kategorierna.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och som får utföra persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av de kategorier som anges i 3 kap. 5–7 §§ behöver inte på nytt förvärva ett sådant yrkeskompetensbevis för att få utföra persontransporter med ett fordon som kräver körkortsbehörighet med någon av de andra kategorierna.

5 kap.**1 §**

En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1, 2 eller 4 § och en förare med hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § ska genomgå fortbildning hos någon som får bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens enligt 8 kap.

Efter genomgången fortbildning ska ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

2 §

En förare som har en hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § ska genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag denna lag börjar att tillämpas på föraren.

En förare som har en hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 eller 2 a § ska genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag denna lag börjar att tillämpas på föraren.

6 kap.**1 §**

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset ska en gemenskapskod anges.

Myndigheten ska utfärda ett nytt yrkeskompetensbevis när föraren genomgått en fortbildning.

Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den *förarbehörighet* som beviset avser.

Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den *körkortsbehörighet* som beviset avser.

Ett yrkeskompetensbevis är giltigt i fem år från den dag det utfärdades.

13 kap.**1 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|--|--|
| <p>1. grundläggande kompetens som rör</p> <ul style="list-style-type: none"> – innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§, – körträning enligt 4 kap. 3 §, – utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §, – anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§, – provs omfattning och utformning, <p>2. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,</p> <p>3. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,</p> <p>4. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,</p> <p>5. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,</p> <p>6. förändringar i utbildnings-</p> | <p><i>1.förarkrav enligt 3 kap.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – när den grundläggande kompetensen förvärvas genom en grundutbildning inom ramen för gymnasieskolan eller på annat sätt, <p>2. grundläggande kompetens som rör</p> <ul style="list-style-type: none"> – innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§, – körträning enligt 4 kap. 3 §, – utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §, – anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§, – provs omfattning och utformning, <p>3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,</p> <p>4. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,</p> <p>5. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,</p> <p>6. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,</p> <p>7. förändringar i utbildnings-</p> |
|--|--|

verksamheten som ska anmälas
till tillsynsmyndigheten enligt 9
kap. 3 §, och
7. tillsyn.

verksamheten som ska anmälas
till tillsynsmyndigheten enligt 9
kap. 3 §, och
8. tillsyn.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

12. Förslag till förordning om ändring i militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)

Härigenom föreskrivs i fråga om militära vägtrafikkungörelsen (1974:97)

- dels* att i 48 § ordet ”körkort” ska bytas ut mot ”behörighet”,
- dels* att i 49 § orden ”körkort med behörigheten B utfärdas” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet kategori B beslutas”,
- dels* att i 50 § orden ”körkort med behörigheten B” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet kategori B”,
- dels* att 53 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

53§

Körkort med föreskrift som avses i 49 § får bytas ut mot *körkort* utan sådan föreskrift, när körkortshavaren har fyllt 18 år.

Fråga om utbyte av körkort enligt första stycket prövas efter ansökan av körkortshavaren av länsstyrelsen i det län, där han är folkbokförd eller, om han ej är folkbokförd i landet, av den länsstyrelse som har meddelat körkortstillståndet. Närmare föreskrifter om sådant utbyte meddelas av Vägverket.

Körkortsbehörighet med föreskrift som avses i 49 § får bytas ut mot *körkortsbehörighet* utan sådan föreskrift, när körkortshavaren har fyllt 18 år.

Fråga om utbyte av *behörighet* enligt första stycket prövas efter ansökan av körkortshavaren av länsstyrelsen i det län, där han är folkbokförd eller, om han ej är folkbokförd i landet, av den länsstyrelse som har meddelat körkortsstillståndet. Närmare föreskrifter om sådant utbyte meddelas av *Transportstyrelsen*.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

13. Förslag till förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)

Härigenom föreskrivs i fråga om sekretessförordningen (1980:657) att i sekretessförordningen 1 a § ordet ”körkort” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet och förarbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

14. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1988:890) om bilstöd

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1988:890) att i 12 § ordet ”körkort” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

**15. Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1990:1156) om säkerhet vid tunnelbana och
spårväg**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1990:1156) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg att i 9 § orden ”körkort med behörigheten B” ska bytas mot ”körkortsbehörighet kategori B”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

**16. Förslag till
förordning om ändring i vägtrafikförordningen
(1995:137) för den kommunala organisationen
för räddningstjänst under utbildning och höjd
beredskap**

Härigenom föreskrivs i fråga om vägtrafikförordningen (1995:137) för den kommunala organisationen för räddningstjänst att i 19 § orden ”körkort med behörigheten B” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet kategori B”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

17. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1996:382) med länsrättsinstruktion

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1996:382) med länsrättsinstruktion att i 20 § orden ”körkort, körkortstillstånd eller traktorkort” ska bytas mot ”körkortsbehörighet, körkorts-tillstånd eller förarbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

18. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1998:978) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1998:978) om trafikskolor

dels att 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 5, 9, 10 och 12 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Intyg om en sökande med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som *utbildningsledare* eller trafiklärare utfärdas av polismyndigheten i sökandens folkbokföringsort eller, om han inte är folkbokförd i landet, av polismyndigheten på den ort där han vistas.

Intyg om en sökande med hänsyn till sina personliga förhållanden får anses lämplig som trafiklärare utfärdas av polismyndigheten i sökandens folkbokföringsort eller, om han inte är folkbokförd i landet, av polismyndigheten på den ort där han vistas.

9 §

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

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

10 §

En sökande som är medborgare i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i Schweiz, och som har behörighet att arbeta som trafiklärare, *utbildningsledare*

En person som är medborgare i ett annat stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i Schweiz, och som har behörighet att arbeta som trafiklärare i någon av dessa stater,

eller trafikskolechef i någon av dessa stater, kan efter ansökan få godkännande för detta yrke. Transportstyrelsen skall vid prövningen beakta den utbildning eller yrkeserfarenhet som sökanden har skaffat sig i någon av dessa stater.

Transportstyrelsen skall meddela ytterligare föreskrifter om godkännande samt om provotider, lämplighetsprov och yrkesverksamhet.

Transportstyrelsens beslut i ärenden om godkännande skall fattas inom tre månader från ansökningsdagen.

kan efter ansökan få godkännande som trafiklärare. Transportstyrelsen ska vid prövningen beakta den utbildning eller yrkeserfarenhet som sökanden har skaffat sig i någon av dessa stater. Beslut i ett sådant ärenden ska fattas inom tre månader från ansökningsdagen.

Bestämmelserna i 3 och 4 §§ lagen (1998:493) om trafikskolor gäller inte för en person som har flyttat till Sverige för att arbeta tillfälligt som trafiklärare om personen är medborgare i ett annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller i Schweiz och är lagligen etablerad som trafiklärare i ett sådan stat.

12 §

Ytterligare föreskrifter om trafikskolor, om utbildning vid sådana skolor och om kompetenskrav enligt 3 § får meddelas av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter

1. om trafikskolor,
2. om utbildningen vid trafikskolor,

3. om villkor som ska vara uppfyllda för godkännande enligt 10 § första stycket och för erkännande av utländska yrkeskvalifikationer enligt 10 § andra stycket,

4. i övrigt för verkställigheten av lagen (1998:493) om trafikskolor och av denna förordning.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

**19. Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(1999:1134) om belastningsregister**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1999:1134) om belastningsregister att i 10 § orden ”körkort, traktorkort” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

20. Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (1999:1135) om misstankeregister

att i 3 § och 7 § orden ”körkort, traktorkort” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

21. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att i fråga om förordningen (2001:650) om vägtrafikregister att i 4 kap. 1 § 2 b orden ”giltigt körkort” ska bytas ut mot ”giltig körkortsbehörighet”, att i 5 kap. 6 § 1 orden ”körkort eller traktorkort” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet” och att i 5 kap. 6 § 2 orden ”körkort får utfärdas” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet får beslutas”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

22. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet att i 3 kap. 6 § orden ”utfärdande av körkort” ska bytas ut mot ”beslut om körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

**23. Förslag till
förordning om ändring i förordningen (2002:623)
om behandling av personuppgifter i den
arbetsmarknadspolitiska verksamheten**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2002:623) om behandling av personuppgifter i den arbetsmarknadspolitiska verksamheten att i 3 § ordet ”körkort” ska bytas mot ”körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

24. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. att i 2 kap. 2 § 5 ordet ”körkort” ska byta ut mot ”körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

**25. Förslag till
förordning om ändring i förordningen
(2007:1470) om yrkesförarkompetens**

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens att i 2 kap. 5 § orden ”körkort med förarbehörighet” ska bytas ut mot ”körkortsbehörighet”.

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

1 Inledning

1.1 Utredningens uppdrag

Utredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven (dir. 2006:119) och tilläggsdirektiven (dir. 2007:128 och dir. 2008:76), se *bilagorna 1, 2 och 3*. Enligt de ursprungliga direktiven avser det huvudsakliga uppdraget att se över körkorts-författningarna och med dem sammanhängande författningar. Det poängteras att regleringen av körkortsområdet – som berör allmänheten i stor utsträckning – bör vara tydlig och lättöverskådlig. Begrepp och definitioner bör vara enhetliga och de möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelserna på området bör tas tillvara.

Utredaren ska också analysera det tredje körkortsdirektivet och lämna de förslag som krävs för att genomföra direktivet i Sverige. Utredaren ska vidare följa det arbete som pågår för att genomföra yrkesförardirektivet, särskilt ska de konsekvenser som rör de nya körkortsbehörigheterna och behörighetskraven analyseras. Ytterligare frågor som ska övervägas är rutinerna vid den regelbundna förnyelsen som sker vart tionde år av körkort för svenskar som bor permanent i ett annat land samt frågor om utbyte av körkort utfärdade i ett land utanför EES.

Utredaren ska vidare analysera ett förslag från Vägverket om ändring i prøvotidsreglerna.

Vägverket har också på regeringens uppdrag lagt fram vissa förslag till förbättringar av dagens system för läkares skyldighet att till länsstyrelsen anmäla personer som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att köra körkortspliktigt fordon. Det ingår i utredarens uppdrag att se över systemet för läkares anmälnings-skyldighet.

Tilläggsdirektiven (dir. 2007:128) ger utredaren i uppdrag att, mot bakgrund av yrkesförardirektivet, analysera om det är lämpligt

med en sänkning av åldersgränsen för att framföra fordon avsedda för persontransport i körkortskategori D vid förvärvsmässig trafik. Även åldersgränsen för taxiförare ska behandlas i detta sammanhang.

Utredaren ska enligt tilläggsdirektiven (dir. 2008:76) beakta de förslag som lämnades av 2007 års alkoholutredning (dir. 2007:157) under oktober 2008 och med hänsyn härtill lämna de författningsförslag som kan behövas. Utredaren ska också behandla frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkoholsvillkor för körkort utan att de har kört onyktra.

1.2 Utredningens arbete

Utredningens arbete har bedrivits i form av en enmansutredning och inleddes i januari 2007. Arbetet har skett i nära samarbete med experterna. Genomgående används termerna *utredningen* och *vi* i detta betänkande. Under arbetets gång har utredningen tidigare till regeringen överlämnat delbetänkandet *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?* (SOU 2007:33).

1.3 Överlämnade framställningar till utredningen

Regeringen har till utredningen i mars 2007 överlämnat de framställningar som refererats till ovan rörande ändring i reglerna om provotid och läkares anmälningsskyldighet samt två andra ärenden. En begäran från Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik (LAKY) om ändring av forumregeln i 10 kap. 4 § körkortslagen (1998:488) och en begäran från Vägverket om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor. En framställan har därefter överlämnats från regeringen som rör avräkning av spärrtid. Regeringen har i juni 2008 överlämnat en promemoria från Vägverket om möjlighet att besluta om alkohol som villkor för körkortsinnehav. Framställningarna behandlas av utredningen i anslutning till de avsnitt i betänkandet som de tillhör.

2 Allmänna utgångspunkter

2.1 Området för översynen

De bestämmelser som utredningen ska se över återfinns huvudsakligen i körkortslagen (1998:488), KKL, körkortsförordningen (1998:980), KKF, lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor. Vägverket har med stöd av dessa författningar utfärdat kompletterande föreskrifter. Ett flertal andra författningar har samband med körkortsförfattningarna, t.ex. lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, LDEF, och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, FDEF, i vilka flertalet definitioner på fordonsområdet finns samlade.

Lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängkoter med tillhörande förordning har nyligen varit föremål för utredning, vilken presenterats i betänkandet *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling* (SOU 2005:45). Lagstiftningsarbetet har pågått i Näringsdepartementet avseende vissa av de frågor som Förarbevisutredningen behandlade. En proposition överlämnades den 23 oktober 2008 till riksdagen – prop. 2008/09:60 – *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulingar*.

En ny lag om yrkesförarkompetens – lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens – trädde i kraft den 1 januari 2008 och började tillämpas den 10 september 2008.

Utredningen har under arbetets gång följt det pågående lagstiftningsarbetet på ovan nämnda områden.

2.2 Behovet av en generell översyn

Behovet av en översyn av körkortsförfattningarna beror dels på att vissa tillämpningsproblem har uppstått sedan lagstiftningen tillkom, dels att det tredje körkortsdirektivet innebär att vissa nya

bestämmelser måste införas. Utredningen ska också analysera vissa specifika frågor.

Körkortsförfattningarna berör ett stort antal människor. Det finns t.ex. närmare 5 850 000 innehavare av körkort med behörigheten B i Sverige, dvs. mer än hälften av landets invånare. Vägverket, länsstyrelserna och förvaltningsdomstolarna är för närvarande de tillämpande myndigheterna på området. Som exempel kan nämnas att länsstyrelserna återkallar 32 000 körkort per år. Vägverket hanterar årligen cirka 85 000 diarietörda ärenden förknippade med körkort och cirka 600 000 ”automatiska ärenden” bestående av grundhandlingar som resulterar i ansökan om utfärdande av körkort. 4 000 000 blanketter utfärdas varje år och avser bl.a. körkortstillstånd, underrättelser till länsstyrelsen och godkännande av handledare. Cirka 500 personer arbetar med körkortsfrågor på Vägverket och cirka 270 personer hanterar verksamheten på de 21 länsstyrelserna.

Trafikskolor och andra utbildare är också direkt berörda av regelverket i sin dagliga verksamhet. Det finns cirka 700 godkända trafikskolor i Sverige.

Genom det tredje körkortsdirektivet har det inom EU tagits ett ytterligare steg i harmoniseringen på körkortsområdet. Det tredje körkortsdirektivet syftar till att den fria rörligheten underlättas för fordonsägare inom EU, att trafiksäkerheten förstärks och att möjligheterna till bedrägeri med bl.a. körkortshandlingar minskar.

2.3 Utgångspunkter för översynen

Ledorden för lagöversynen enligt våra utredningsdirektiv är att *förenkla, förtydliga och samordna*. Utredningen anser att det är av stor vikt att den enskilde direkt ur lagen ska kunna utläsa det som gäller. Inarbetade begrepp bör dock inte ändras i onödan. Otidsenliga regler ska tas bort. Tillämpningsproblem som tidigare har noterats i lagstiftningssammanhang på området ska, om de fortfarande har aktualitet, följas upp.

2.4 Genomförande av EG-direktiv

Ett EG-direktiv är enligt artikel 249 i EG-fördraget bindande för medlemsstaterna vad gäller de mål som ska uppnås och den tidsfrist inom vilken direktivets föreskrifter ska genomföras nationellt. Medlemsstaterna disponerar själva över form och tillvägagångssätt för genomförandet. De är inte bundna av direktivets terminologi eller systematik, om det avsedda resultatet kan uppnås på något annat sätt. Härigenom kan ett direktiv införlivas i respektive medlemsstats rättsordning genom en lagstiftningsteknik som är ändamålsenlig och välkänd för respektive stat. Direktiv används för att åstadkomma en harmonisering eller tillnärmning av lagstiftningen inom Gemenskapen. Medlemsstaterna är genom EG-fördragets artikel 10 skyldiga att se till att de nationella bestämmelserna står i överensstämmelse med direktivet vid utgången av den i direktivet angivna tiden för genomförandet. Efter den tidpunkten kan en enskild person mot en medlemsstat åberopa sin rätt enligt ett direktiv även om detta inte alls har genomförts nationellt eller om det har genomförts på felaktigt sätt.

Om direktivet syftar till att skapa rättigheter för enskilda ska dessa få kännedom om sina rättigheter och i förekommande fall ha en möjlighet att göra dem gällande vid nationella domstolar. EG-domstolen har godtagit fast nationell domstolspraxis som metod för ett korrekt genomförande.¹ Däremot har domstolen upprepade gånger slagit fast att förvaltningspraxis, som kan ändras av myndigheterna efter eget gottfinnande och som inte offentliggörs i tillräcklig utsträckning, inte kan anses utgöra ett giltigt genomförande av de skyldigheter som följer av fördraget.² Att införlivandet sker genom tillämpningsföreskrifter, vilka antas med stöd av ett bemyndigande i införlivandelagstiftningen, kan enligt domstolen också under vissa villkor vara tillräckligt för att införlivande ska ha skett.³

Man kan särskilja två sorters direktiv eller direktivbestämmelser; fullharmoniseringsdirektiv och minimiharmoniseringsdirektiv. Det nationella handlingsutrymmet i fullharmoniseringsdirektiv eller vid sådana delar av ett direktiv är av förklarliga skäl inte stort. Vid

¹ Se Mål C/363/85, Kommissionen mot Italien.

² Se bl.a. dom av den 15 oktober 1986, kommissionen mot Italien, 168/85, Rec. s. I-4983, p 18.

³ Se dom av den 15 mars 1990 i mål nr C-339/87, kommissionen mot Holland, Rec. s. I-851, p 6–8 och 29.

minimibestämmelser har lagstiftaren nationellt i stället ett större spelutrymme att ta ställning till olika alternativ.

2.5 EG-fördraget och körkortsdirektiven

Den gemensamma marknaden enligt EG-fördraget kräver en gemensam politik på flera områden. Den kräver också att hinder för den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital avvecklas och att etableringsfrihet råder liksom att konkurrensen inte snedvrids.

Gemensamma körkortsbestämmelser är en grundläggande förutsättning för den gemensamma transportpolitiken inom EU. Harmoniserade körkortsbestämmelser bidrar till att förbättra trafiksäkerheten och underlättar den fria rörligheten för människor som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet. Individernas fria rörlighet och etableringsfrihet gynnas av att körkort erkänns ömsesidigt av medlemsstaterna.

Inom EU har körkortsbestämmelser varit föremål för harmonisering genom direktiv sedan år 1980 då det första körkortsdirektivet beslutades.⁴ Det första körkortsdirektivet innebar ett första steg i ett långsiktigt arbete för att harmonisera körkort inom EU och byggde bl.a. på slutakten till vägtrafikkonventionen som upprättades i Wien i november 1968 på Förenta Nationernas vägtrafikkonferens. Det första körkortsdirektivet innehöll bl.a. bestämmelser om att ett körkort enligt gemenskapsmall skulle införas, att de nationella körkortet skulle erkännas ömsesidigt av medlemsstaterna och att körkortet efter ett år skulle bytas ut när körkortshavaren hade bosatt sig permanent i en annan medlemsstat än den som utfärdat körkortet eller hade förlagt sin arbetsplats dit. Det första körkortsdirektivet ersattes 1991 av det andra körkortsdirektivet.⁵

Genom det andra körkortsdirektivet fortsatte harmoniseringsarbetet. Gemenskapsmallen för körkort ändrades, kravet på utbyte av körkort efter ett års bosättning i annan medlemsstat ersattes av en möjlighet för en körkortshavare att begära ett utbyte, nya minimikrav för fysisk och psykisk lämplighet formulerades m.m.

⁴ Se rådets första direktiv av den 4 december 1980 om införande av ett gemenskapskörkort, (80/1263/EEG), EGT L 375, 31.12.1980, s. 1–15.

⁵ Se rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort, (91/439/EEG), EGT L 237, 24.8.1991, s. 1.

I december 2006 ersattes det andra körkortsdirektivet av det tredje körkortsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort. När Kommissionen den 21 oktober 2003 föreslog att ett nytt körkortsdirektiv skulle antas, motiverades det på bl.a. på följande sätt. ”Ungefär 60 procent av EU:s invånare (ca 200 miljoner personer) har ett giltigt körkort. Ett stort antal av körkorts-innehavarna gör varje år gränsöverskridande resor till andra medlemsstater av privata eller arbetsrelaterade skäl. Det är i detta sammanhang paradoxalt att den fria rörligheten för förare inom EU ännu inte är helt genomförd. En rättslig osäkerhet råder hos många EU-medborgare som flyttar till ett annat medlemsland om deras rättigheter och skyldigheter på grund av t.ex. olika giltighetsperioder för körkortet eller olika bestämmelser om läkarundersökningar. För att genomföra en fullständigt gemensam marknad, vilket är ett mål som rådet satt vid den s.k. Lissabonagendan, krävs det att krafttag sker på körkortsområdet så att den fria rörligheten för körkortshavare slutligen blir genomförd.”

Mer än 80 olika modeller av körkort med olika giltighetstider finns för närvarande inom EU. I vissa länder används körkortet även som ID-handling. Förfalskningsskydd är en fråga som efter terroristattacker den 11 september 2001 i USA har fått stor vikt.

Körkortsbestämmelserna har dessutom en viktig inverkan på trafiksäkerheten. Mer än 40 000 personer dör årligen inom EU i trafikolyckor. Direktivets bestämmelser förväntas också stärka trafiksäkerheten inom EU. De tre viktigaste skälen till att lägga fram det tredje körkortsdirektivet anges av Kommissionen vara:

- att minska förfalskningsmöjligheterna,
- att garantera fri rörlighet för EU-medborgare och
- att bidra till en ökad trafiksäkerhet genom bl.a. nya och ändrade körkortskategorier och genom att stärka principen om stegvis tillträde till tyngre fordon.⁶

Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet i dess helhet ingår i denna utrednings uppdrag. Det tredje körkortsdirektivet har bl.a. till syfte att ytterligare undanröja skillnader mellan medlemsstaternas körkortsbestämmelser. Det ska ske genom ömsesidigt erkännande av körkort utfärdade i en medlemsstat, harmonisering

⁶ Se Memo 21 oktober 2003 av Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för energi och transport, *Driving licences: ensuring security, safety and free movement*.

av bestämmelser om hur ofta körkort ska förnyas, åtgärder till skydd mot förfalskning av körkort, minimikrav för utfärdande av körkort m.m. En ny gemenskapsmodell för körkort ska ersätta den nu befintliga modellen och vissa nya körkortskategorier införs och vissa underkategorier som tidigare har varit frivilliga blir obligatoriska.

I det tredje körkortsdirektivet finns både bestämmelser som kan sägas tillhöra gruppen fullharmoniseringsbestämmelser, t.ex. avgränsningen av de olika körkortskategorierna, och bestämmelser som kan sägas tillhöra kategorin minimikrav, exempelvis avseende vilka krav som ska ställas på förarprovare.

2.6 Transportstyrelsen

En ny myndighet kommer att påbörja sin verksamhet den 1 januari 2009 (se prop. 2008/09:31 om Transportstyrelsen och dess verksamhet). Myndigheten kommer att heta Transportstyrelsen och ska ha sitt huvudkontor i Norrköping. Myndighetens huvudverksamhet ska vara normgivning, tillståndsgivning och tillsyn på transportområdet. Största delen av Vägverkets och länsstyrelsernas verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet kommer att ingå i den nya myndigheten. Sannolikt kommer länsstyrelsernas verksamhet att övergå den 1 januari 2010, men det är när detta betänkande skrivs inte helt klart.

Inrättandet av den nya myndigheten påverkar utredningens förslag, särskilt såvitt avser de delar som behandlar bemyndiganden och överklaganden.

I betänkandet använder vi både myndighetsnamnen Vägverket och Transportstyrelsen beroende på om vi behandlar förhållanden som tidigare har gällt eller sådant som vi föreslår ska gälla efter den 1 januari 2009.

3 Körkortslagens inledande bestämmelser

3.1 Allmänt

Körkortslagens första kapitel har rubriken Inledande bestämmelser och innehåller övergripande definitioner och hänvisningar till regler i andra författningar. Första paragrafen fick sin lydelse när lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, LDEF, infördes, se prop. 2000/01:95 *Lag om vägtrafikregister m.m.* De materiella ändringar som då gjordes innebar att punkterna 3 och 4 i 1 § lades till, dvs. att lagen innehåller bestämmelser om körkortstillstånd samt en förklaring till det begreppet och att lagen innehåller bestämmelser om körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort.

Körkortslagens bestämmelser är redan idag omfattande och kommer genom det tredje körkortsdirektivet att ytterligare utökas med bl.a. regler om nya behörigheter och nya åldersgränser. Det är samtidigt en lagstiftning som riktar sig till både enskilda och myndigheter. I samband med att den nuvarande körkortslagen infördes uttalades i prop. 1997/98:124 *Ny körkortslag* bl.a. att den vägledande principen var att den enskilde skulle kunna finna de viktigaste bestämmelserna i lagen medan de bestämmelser som reglerade administrativa bestämmelser för myndigheter och mellan myndigheter borde samlas i förordningen.¹ Detta synsätt har vi anslutit oss till. För att underlätta för den enskilde som söker information kring körkort i körkortslagen föreslår vi att 1 kap. 1 § ska innehålla de viktigaste begreppen samt en hänvisning till det kapitel där bestämmelserna är samlade. Förklaring av begreppen och definitioner framgår sedan i respektive kapitel. Härigenom får 1 § till viss del karaktären av en innehållsförteckning.

¹ Se prop. 1997/98:124 s. 34–35.

Syftet med LDEF var att samla de centrala fordons- och viktbegreppen i en lag. De centrala definitionerna skulle ges i lagform och inte i förordningsform. Den nya regleringen skulle också vara entydig och direktivenlig.² Det konstaterades vid införandet av LDEF att definitionerna inom körkortsområdet var förhållandevis få och att de användes inom ett begränsat författningsområde samt att begreppen körkort, traktorkort, körkorts-tillstånd och körkortshavare var centrala och begreppen skulle därför finnas i körkortslagen i stället för i LDEF. Tidigare fanns vissa av definitionerna enbart i körkortsförordningen.³

3.2 Behörigheten ska förtydligas

Utredningens förslag: Rätten att köra ett fordon ska skiljas från den *handling* som utvisar behörigheten. Behörigheterna delas in i *körkortsbehörighet* och *föraryrbehörighet*. Körkortsbehörighet anges i olika kategorier.

3.2.1 Dagens förfarande

För att erhålla ett körkort avlägger en körkortsaspirant ett förarprov. För närvarande ska först ett kunskapsprov avläggas och därefter ett körprov. Fotografering sker normalt vid kunskapsprovet. Om ett digitalt foto tagits används det vid identifieringen vid körprovet. När det sista momentet av förarprovningen (körprovet) är godkänt, kontrolleras övriga förutsättningar för körkort och grundhandlingen färdigställs. Detta utförs av Vägverkets förarprovare, vilka slutligen registrerar beslutet att körkort har utfärdats i vägtrafikregistret. För de elever som genomför utbildning och körprov genom gymnasieskolans försorg sker ingen sådan direktregistrering, eftersom lärarna inte har tillgång till registret. För dessa elever skickas ett elektroniskt meddelande till Vägverket om att de är godkända, vilket resulterar i en registrering av Vägverkets personal samma eller nästföljande vardag.

² Se artikel 3 rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort.

³ Se prop. 2000/01:95 s. 93–94.

Registreringen av en förarbehörighet i vägtrafikregistret är ett säkert sätt att styrka att en person har en viss behörighet. Denna behörighet föreligger även om körkortet har förkommit. Den vars körkort har förkommit kan alltså inte bli dömd för olovlig körning, eftersom kravet för brottet är att man har kört fordon utan att ha varit berättigad till det. Däremot kan personen vid en poliskontroll bli tvungen att betala böter på grund av att han eller hon inte har medfört giltigt körkort, vilket är ett krav vid körning. Ett återkallat körkort ska ges in till länsstyrelsen. Den som behåller ett återkallat körkort har trots detta inte någon körkortsbehörighet. I vägtrafikregistret anges den rätta statusen för behörigheten. Polisen har tillgång till registret.

3.2.2 Tidigare utredningar om uppdelning

Frågan om en uppdelning mellan den fysiska handlingen som utvisar en viss behörighet eller rättighet, körkortet, och själva rättigheten att köra ett fordon har tidigare varit föremål för diskussioner i lagstiftnings sammanhang. Det som i vissa fall ansetts oklart är om rätten att köra ett visst fordonsslag både förutsätter att personen har behörighet för fordonet, vilket innebär att ett beslut om behörigheten har fattats av Vägverket och därutöver innehav av körkortshandlingen. Det kan hävdas att körkortet är bärare av behörigheten och inte endast ett bevis på sådan behörighet.

Kommittén Körkort 2000 behandlade frågan (SOU 1991:39) och föreslog att begreppet körkort endast skulle beteckna själva handlingen, medan rätten att köra fordonen skulle betecknas förarbehörighet. Körkortet skulle då enbart bli en typ av legitimationshandling. I betänkandet *En körkortsreform*, (SOU 1996:114), fann 1994 års körkortsutredning att körkorts-kommitténs förslag som innebar en renodling, var svår att genomföra i praktiken. Dessutom fann utredningen att det andra körkortsdirektivet som i artikel 3 anger att ”de körkort som anges i artikel 1 ger behörighet att föra fordon i följande kategorier...”, innebar att det var mest lämpligt att även i fortsättningen knyta förarbehörigheten, dvs. rätten att köra visst slag av fordon, till innehavet av körkort. 1994 års körkortsutredning fann att frågan om körkortets natur främst var teoretisk och att det inte för den enskilde fanns någon reell skillnad mellan att återkalla ett körkort

och därmed rätten att köra ett körkortspliktigt fordon och att återkalla förarbehörigheten med en skyldighet att överlämna körkortet till en myndighet.

3.2.3 Varför skilja på behörighet och bevis?

Begreppet förarbehörighet används i KKL och avser behörighet eller rätt att köra ett visst slag av fordon. De tillämpande myndigheterna inom körkortsområdet har framfört önskemål om att förhållandet mellan körkortet och förarbehörigheten förtydligas och påpekat att termen körkortshavare enligt KKL betyder såväl innehavare av körkort som av körkortstillstånd, vilket i vissa fall kan vara missvisande.

Kritiken mot det nuvarande systemet kan sammanfattas med att det i den praktiska hanteringen av körkort t.ex. vid utfärdande eller återkallelse uppstår situationer då det är oklart när rättigheten att få köra inträder respektive försvinner. Begreppet utfärdande av körkort upplevs som föråldrat och syftar både på själva tillverkningen och på beslutet att en person uppfyller kraven för att få körkort.

För att komma tillrätta med problemen, som inte framstår som oväsentliga, föreslår vi att behörigheten ska erhållas genom att ansvarig myndighet fattar beslut om behörighet genom en registrering i vägtrafikregistret. Behörighet betyder då rättighet att köra. Rättigheten inträder i och med registreringen. Körkortet eller förarbeviset ska vara ett bevis på att en rättighet innehas. Körkortet ska även i fortsättningen kunna vara en ID-handling.

3.3 Utredningens ställningstagande

Utredningen instämmer i de svårigheter som 1994 års körkortsutredning påtalade angående en renodling av begreppen körkort och förarbehörighet. Trots svårigheter att skilja själva behörigheten från körkortet föreslår utredningen dock att en sådan uppdelning bör genomföras. Genom att separera behörigheten och beviset på behörigheten uppnås en tydlighet, främst för tillämpande myndigheter, men även för innehavare av körkort och förarbevis. Som bevis på att behörigheten innehas utfärdas ett behörighetsbevis, ett körkort eller ett förarbevis. Oavsett om man har beviset

tillgängligt eller inte (det kan t.ex. ha förkommit) har man sin behörighet såvida den inte har blivit återkallad, upphört på grund av att den inte förnyats eller blivit ogiltig på grund av att man själv avsagt sig den. Behörigheten kontrolleras i vägtrafikregistret. Ett körkort och ett förarbevis ska förnyas regelbundet.

3.4 Vissa konsekvenser av uppdelningen

3.4.1 Olovlig körning

Utredningens förslag: Olovlig körning enligt trafikbrottslagen (1951:649) ska inte omfatta de fall när en person kör ett fordon som kräver kategori AM, A1, A2, A, B, BE eller sådan rättighet som avses i 2 kap. 2 § KKL men där föraren inte har förnyat sitt körkort vid den administrativa giltighetstidens utgång. Penningböter ska dock kunna dömas ut för den som inte har förnyat sitt körkort.

Motsvarande reglering ska gälla för den som inte förnyat sitt förarbevis.

Den som inte har förnyat sitt körkort men kör ändå döms i dag för olovlig körning, om det skett uppsåtligen. Detta framstår som mindre ändamålsenligt då det gäller körkortsbehörighet för kategorierna AM, A1, A2, A, B och BE, eftersom det sedan dessa behörigheter är förvärvade inte krävs något annat för en förnyelse av körkortet än ett nytt foto och en ny namnteckning. En tioårsförnyelse är alltså inte en kontroll av om förutsättningarna för körkort fortfarande föreligger utan har att göra med behörighetsbevisets karaktär av ID-handling, dvs. att foto och namnteckning ska uppdateras. För att inte urholka kontrollsystemet bör det vara straffbelagt att köra utan att ha en giltig behörighetshandling. Därför föreslår vi att den som kör fordon som kräver behörighet enligt körkortslagen utan att ha förnyat behörighetsbeviset när den administrativa giltighetstiden löpt ut döms till penningböter. Denna bestämmelse ska dock endast avse behörighetsbevis kategori AM, A1, A2, A, B och BE samt för förarbehörighet. De högre behörigheterna kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska enligt vårt förslag förnyas vart femte år. För en sådan förnyelse krävs att sökanden kan visa att kraven på medicinsk lämplighet är uppfyllda. Om behörighet för nämnda

kategorier inte förnyas blir behörigheten ogiltig. Det innebär att den som kör utan att ha förnyat sin behörighet i dessa fall omfattas av trafikbrottslagens regler om olovlig körning.

Att förarbevis ska medtas vid körning och förnyas efter viss tid föreslås i prop. 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

När en behörighet blir ogiltig ska, på samma sätt som i dag, behörighetsbeviset ges in till en myndighet och krav ska kunna ställas för att återfå behörigheten.

3.4.2 Vad gäller för utländska körkort?

Av rättsfallet C193/94 Skanavi från EG-domstolen framgår att domstolen anser att körkortet är ett intyg på att en viss behörighet finns och att behörigheten är skild från dokumentet. Domstolens uttalande talar för att EG-rätten stödjer synsättet att se på körkortet som ett bevis på en behörighet snarare än en bärare av en behörighet. I praktiken kan polisen på fältet dock inte kontrollera om en utländsk förare har rätt att köra visst fordon genom någon registerkontroll, utan körkortet är det enda bevis på rätt behörighet som finns att tillgå.

3.5 Traktorkortet utgår

Utredningens förslag: Det s.k. traktorkortet är otidsenligt och ska tas bort. Körkortsbehörighet ska krävas för körning med traktor på väg.

3.5.1 Nuvarande reglering av traktorkortet

Traktorkortet är en egen slags behörighetshandling enligt nu gällande bestämmelser, vilket framgår av 1 kap. 1 § 2 KKL där handlingen traktorkort nämns som en behörighetshandling jämte körkortet. Av 2 kap. 2 § KKL framgår vidare bl.a. att en traktor med gummihjul får köras på väg endast av den som har ett gällande körkort eller ett traktorkort, om inte körningen på väg avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Definitionen av en traktor

finns i 2 § LDEF där det anges att en traktor är ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar som är inrättat huvudsakligen för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen och endast med svårighet kan ändras till högre hastighet. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befördran av passagerare. En bil kan vara ombyggd till traktor, antingen till en s.k. EPA-traktor eller till en s.k. A-traktor. Kungörelsen (1940:440) om hänförande av vissa automobiler till fordonstypen motorredskap, den s.k. EPA-traktorkungörelsen är upphävd enligt SFS 1975:48 men enligt övergångsbestämmelser gäller den upphävda kungörelsen fortfarande i fråga om fordon som efter sådan ombyggnad som anges i kungörelsen har undergått en registreringsbesiktning före den 1 april 1975. Från och med den 1 januari 1993 tillämpas för sådana fordon i fråga om förarbehörighet, utrustning och registrering de bestämmelser som gäller för traktorer om inte annat sägs i kungörelsen. Anledningen till kungörelsen som tillät ombyggnad av bilar till s.k. EPA-traktorer var att det i början av andra världskriget rådde brist på dragfordon i Sverige. Det fanns vid utgången av år 2007 2 387 EPA-traktorer i trafik och 4 531 A-traktorer. En vanlig modell är en gammal, kraftigt ombyggd Volvo Duett med strypt motoreffekt som ofta körs av motorintresserad ungdom. Antalet traktorkortsinnehavare var vid samma tid 12 518.

Av 3 kap. 16 § KKL framgår hur ett traktorkort förvärfas. För att få ett traktorkort krävs av en person att han eller hon har körkortstillstånd, har fyllt 16 år som huvudregel men i undantagsfall räcker 15 år och att han eller hon har avlagt ett godkänt kunskapsprov. I 3 kap. 17 § samma lag anges vilka bestämmelser i 3 kap. som också gäller för traktorkort. Det är kravet på körkortstillstånd (2 §), kravet på att genomgå läkarundersökning om det behövs i ansökningsförfarandet om körkortstillstånd (3 §), förhandsbesked om körkortstillstånd (8 §), spärrtid för körkortstillstånd (9 §), villkor för innehavet (11 §), samt giltigheten av traktorkortet (11 §) och att ett traktorkort inte gäller om det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. KKL eller det har ersatts med annat körkort samt att det kan förklaras ogiltigt om innehavaren begär det (13 § 2 första stycket 2 och 3 samt andra stycket). Av 5 kap. KKL, vilket handlar om körkortsingripande, anges i 2 § att vad som sägs i kapitlet om körkort också gäller körkortstillstånd och traktorkort. Ett traktorkort ska enligt 2 kap. 2 § KKF innehålla uppgifter om innehavarens fullständiga namn

och personnummer eller samordningsnummer samt meddelade villkor, som har betydelse för rätten att köra traktorkortspliktigt fordon.

Traktorkort saknar foto av innehavaren och fungerar inte som en identitetshandling. Ett traktorkort behöver inte tas med vid färd och något krav på att förnya ett traktorkort inom viss tid finns inte heller. Den som har ett traktorkort men senare tar körkort är inte ålagd att lämna in sitt traktorkort. Att ett traktorkort inte gäller om det har ersatts med annat körkort framgår av hänvisningen till 3 kap. 13 § 3 KKL. Kravet på förnyelse efter tio år gäller inte för traktorkort, vilket framgår av 3 kap. 17 § KKL.

Jord- och skogsbrukstraktorer hålls enligt såväl tidigare EU-direktiv om körkort som det tredje körkortsdirektivet utanför direktivets tillämpningsområde, vilket framgår av artikel 4.4 i direktivet. De är motorfordon men undantagna från direktivets bestämmelser. I Sverige delas traktorer in i två klasser, klass I, som motsvaras av en traktor enligt skatteklass I enligt vägtrafikskattelagen (2006:227) (tidigare trafiktraktor) och klass II, vilket motsvaras av en traktor i skatteklass II (tidigare jordbrukstraktor). Traktor i skatteklass II är befriade från fordonsskatt.

3.5.2 Reformbehov avseende traktorkort

Traktorkortet är alltså en i körkortslagstiftningen särreglerad nationell behörighetshandling. Vissa med körkortet gemensamma bestämmelser finns, såsom krav på körkortstillstånd, möjlighet att föreskriva villkor och möjligheter till återkallelse. Krav på regelbunden förnyelse gäller dock inte. Utredningen finner att det är motiverat att se över bestämmelserna om traktorkort.

Traktorkortet har sin historiska bakgrund men framstår idag som en handling som omotiverat avviker från övriga behörighetshandlingar. Ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 ger innehavaren rätt att köra terränghjuling, vilket i och för sig också ett körkort utfärdat före den tidpunkten gör. En person som har ett sådant traktorkort och därefter tar körkort men senare saknar intresse av att köra bil och därför inte förnyar sitt körkort, kan i en sådan situation ha nytta av att ha kvar traktorbehörigheten på grund av att den ger rätt att köra terränghjuling.

Som framgår av avsnitt 3.5.1 liknar bestämmelserna om traktorkort mer reglerna om körkortsbehörighet än om förarbehörighet. Om

traktorkortet utmönstras får man ett enhetligt system för de nationella behörigheterna i form av ett system för körkortet och ett system för förarbevisen.

För kategori AM som även ger behörighet att köra traktor gäller krav på utbildning enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Om traktor infogas bland körkortsbehörigheterna innebär det att för att få behörighet att köra traktor på väg måste sökanden minst genomgå nämnda utbildning, vilket ur trafiksäkerhetssynpunkt är en förbättring mot vad som gäller idag. Utbildningen för kategori AM ska visserligen anpassas särskilt för moped, men ska även innehålla teoretiska moment och avslutas med ett kunskapsprov. En konsekvens av att AM krävs är att åldern sänks till 15 år.

Det finns sammantaget fog för att höja traktorkortets status. Utredningen har övervägt om traktorkortet kan övergå till att ingå i förarbehörighet för terränghjuling. För terränghjuling ska enligt prop. 2008/09:60 krävas utbildning enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Utbildningen ska innehålla både teoretiska och praktiska moment. För terränghjuling ska utbildningen innehålla särskilda för fordonet obligatoriska praktiska moment. När det gäller sättet för de praktiska övningarnas genomförande bör det finnas utrymme för variation med hänsyn till lokala förhållanden och önskemål från eleverna (prop. 2008/09:60 s. 57). Den praktiska delen av utbildningen för terränghjuling skulle kunna vara till nytta även för träning i traktorkörning. Det talar för att traktor skulle kunna ingå i förarbehörighet för terränghjuling. Kravet på körkortstillstånd gäller dock inte för förarbehörigheterna. Med hänsyn till att främst A-traktorer körs på allmän väg anser utredningen att detta krav inte bör frångås då det gäller behörighet att få köra traktor.

3.5.3 Rättigheter genom traktorkortet

Ett traktorkort ger enligt 2 kap. 4 § KKL i dess lydelse före den 1 oktober 2009 rätt att köra en moped klass I. Av prop. 2008/09:60, *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling*, framgår av femte punkten av övergångsbestämmelser till de nya bestämmelserna om AM-körkort för moped klass I att ett traktorkort som är utfärdat före den 1 oktober 2009 ger fortsatt rätt att köra en moped klass I. Av sjätte punkten av övergångsbestämmelserna

framgår att nytt traktorkort som utfärdats efter återkallelse av traktorkort före den 1 januari 2000 ger rätt att köra snöskoter och terränghjuling utan hinder av att det efter den 1 oktober 2009 krävs förarbevis för att få köra sådana fordon.

De äldre bestämmelserna, dvs. övergångsbestämmelserna till SFS 1999:878, gav bl.a. innehavaren av traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 rätt att köra terrängskoter, dvs. både snöskoter och terränghjuling.

Av prop. 2008/09:60 framgår också att en moped klass II ska få köras av den som har ett traktorkort. De bestämmelser som gäller t.o.m. den 1 oktober 2009 innebär att det räcker att vara 15 år för att få köra en moped klass II. I ovannämnda proposition föreslås krav på förarbevis för moped klass II alternativt traktorkort eller körkort.

3.5.4 Körkortsbehörighet kategori AM ska krävas för all körning med traktor på väg

Körkortsbehörighet kategori AM ska av trafiksäkerhetsskäl krävas för all körning på väg, även om det rör sig om en kortare sträcka till eller från en arbetsplats eller om körningen sker mellan gårds ägor eller av liknande skäl. Traktorkörning som sker på annat ställe än väg, t.ex. i jordbruks- eller skogsbruksarbete ska fortsatt vara tillåtet utan att föraren har kategori AM. Att köra på en gårds egna ägor för att utföra arbete med traktorn kommer fortfarande att vara tillåtet utan körkortsbehörighet och utan någon särskild lägsta åldersgräns. Här får ansvaret vila på den enskilde och dess förmyndare för att säkerhetskraven tillgodoses. Körning på väg innebär i sig en möjlighet för oväntade besvärliga trafiksituationer med en mängd olika trafikantgrupper inblandade. Det är därför naturligt att sådan körning bara ska få ske av den som har körkortsbehörighet. Den teoretiska utbildningen i trafikregler, vägmärken m.m. för AM-behörigheten får anses vara tillräcklig även för traktorkörningen.

3.6 Körkortshavare

Det har framförts att tolkningsproblem kan uppstå på grund av att körkortshavare och innehavare av körkortstillstånd inte särskiljs i lagtexten.

Vid en genomgång av KKL och KKF har utredningen noterat att på de ställen där körkortshavare används i författningstexten syftar uttrycket enbart på en person som har körkort i nästan samtliga fall. Enbart i 5:e kapitlet som handlar om körkortsingripanden, i 7:e kapitlet som handlar om förfarandet i körkortsärenden m.m. samt i 10:e kapitlet som handlar om bemyndiganden m.m. finns det bestämmelser i vilka det gemensamma begreppet körkortshavare faktiskt inkluderar både den som har körkort och den som har körkortstillstånd. I kapitlen 5 och 7 uttalas att bestämmelserna även gäller den som har körkortstillstånd eller traktorkort, se 5 kap. 2 § och 7 kap. 1 §. I 10 kap. 2 § 2 anges att bestämmelserna i första stycket, dvs. om läkares anmälningsplikt till länsstyrelsen avseende en körkortshavare som av medicinska skäl inte bör ha körkort, även gäller den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Utredningen finner att det saknas skäl att låta begreppet körkortshavare inkludera innehavare av körkortstillstånd och innehavare av körkort. Därtill kommer att det kommer att finnas andra behörighetsbevis; olika slag av förarbevis och de särskilda förarbevisen. Begreppen blir tydligare om den gemensamma beteckningen körkortshavare tas bort från definitionerna.

3.7 Permanent bosättning

I nuvarande 1 kap. KKL finns en definition av begreppet permanent bosättning (3 §). Begreppet permanent bosättning överensstämmer med det andra körkortsdirektivets innebörd av begreppet som på engelska heter "normal residence", se artikel 9 i det andra körkortsdirektivet. I samband med att LDEF infördes flyttades den svenska bestämmelsen om bosättning i körkortslagens mening från KKF till KKL. I förarbetena anmärks att körkortsdirektivet använder *bosättningsort* i den svenska språkversionen. Syftet med bestämmelsen i direktivet är att klargöra i vilken stat av flera stater en person bor. Anknytning till viss ort är oväsentlig. Genom att använda bosättning klargörs vad som är att

anse som en permanent bosättning i körkortslagens mening. Formuleringen är i överensstämmelse med Lagrådets yttrande.⁴

Permanent bosättningsort definieras på samma sätt i det tredje körkortsdirektivet som i det andra körkortsdirektivet, se artikel 12 i det tredje körkortsdirektivet. Regeln bör som nu anges i lagens första kapitel.

⁴ Se prop. 2000/01:95 s. 94 och 110.

4 Behörigheter

4.1 Behörighet och kategori

Vi föreslår att andra kapitlet i KKL får rubriken Behörigheter, vilket är en samlingsbeteckning för körkortsbehörigheter och förarbehörigheter. Kapitlet ska upplysa om vilken rätt de olika harmoniserade körkortskategorierna ger och vilken rätt de nationella förarbevisen ger. De undantagsbestämmelser som i särskilda fall finns från att ha viss behörighet ska också framgå.

Av artikel 4 i det tredje körkortsdirektivet följer bl.a. vilka kategorier som är obligatoriska och vilka bestämmelser som är frivilliga att införa för medlemsländerna. Ålderskrav anges också samt möjliga nationella undantag från dem.

4.1.1 Nu gällande behörigheter

För närvarande kan man i Sverige förvärva åtta olika så kallade körkortsbehörigheter, i enlighet med vad som anges i det andra körkortsdirektivet. Begreppet körkortsbehörighet motsvaras av kategori i körkortsdirektivet. Även behörighetsordningen, dvs. möjligheten att med en behörighet få köra ett annat fordon, är i överensstämmelse med vad som anges i det andra körkortsdirektivet. De nu gällande svenska körkortsbehörigheterna och vilka fordon de ger rätt att köra framgår av följande tabell.

Tabell 4.1 Översikt över nu gällande körkortsbekörigheter¹

Behörighet	Ålders- krav	Förklaring
A1	16	Lätt motorcykel (max 125 cc och 11 kW)
A	18	Tung motorcykel (begränsad och obegränsad effekt)*
B	18	Personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, terrängvagn och motorredskap klass I (motorredskap som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 30 km/tim)
BE	18	Personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil även med ett eller flera släpfordon, oavsett vikt
C	18	Tung lastbil, personbil med en totalvikt över 3,5 ton och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon
CE	18	Tung lastbil, personbil med en totalvikt över 3,5 ton även med ett eller flera släpfordon oavsett vikt
D	21	Buss och ett till buss kopplat lätt släpfordon
DE	21	Buss även med ett eller flera släpfordon oavsett vikt
A och A1		ger även rätt att köra <ul style="list-style-type: none"> – traktor, motorredskap klass II – terrängkoter om körkortet är utfärdat före 1 januari 2000 – moped klass I**
B		ger även rätt att köra <ul style="list-style-type: none"> – traktor, motorredskap klass I och II samt tre- och fyrhjulig motorcykel – terrängkoter om körkortet är utfärdat före 1 januari 2000 – moped klass I**

* För motorcykel gäller att med behörigheten A får man köra en tung motorcykel med obegränsad effekt (= motorcykel som har högre effekt än 25 kW och ett effekt/vikt-förhållande som överstiger 0,16 kW/kg) om man har

- haft behörigheten A under minst två år, eller
- har fyllt 21 år och godkänts i ett körprov för sådan motorcykel.

** Alla körkort ger behörighet att köra en moped klass I. Ett förarbevis för moped klass I och ett traktorkort ger också den rätten. De sistnämnda är inte harmoniserade körkortsbekörigheter utan nationella behörigheter.

¹ Tabellen är hämtad från Vägverkets hemsida.

4.2 Nya obligatoriska kategorier

Artikel 4 i det tredje körkortsdirektivet slår i punkten 1 fast att körkort som avses i artikel 1, nationella körkort enligt gemenskapsmodell, ger behörighet att föra motordrivna fordon i de kategorier som definieras och att det med motordrivna fordon avses varje med motor försett fordon som av egen kraft kan framföras på väg och som inte är spårbundet. I de följande punkterna i artikel 4 ges en indelning av fordon i olika s.k. kategorier; mopeder, motorcyklar med eller utan sidvagn och motordrivna trehjulingar och motorfordon. Punkten 5 i artikeln anger att medlemsstaterna med kommissionens samtycke får besluta att artikeln inte ska tillämpas på vissa särskilda typer av motordrivna fordon, exempelvis specialfordon för personer med funktionshinder och att medlemsstaterna själva får besluta att direktivet i dess helhet inte ska tillämpas på fordon som används av försvarsmakten och civilförsvaret eller på fordon som står under deras kontroll. Punkten 6 anger i vilka fall medlemsstaterna får höja respektive sänka åldersgränsen för utfärdande av körkort med enbart nationell giltighet och att medlemsstaterna får godkänna giltigheten på sitt territorium av körkort som utfärdats till förare som understiger de harmoniserade åldersgränserna som punkterna 2–4 innehåller.

4.2.1 Kategori

Utredningens förslag: Med begreppet kategori i KKL ska avses den beteckning i körkortet som anger behörighet att köra det eller de fordon som anges i lagen.

I Sverige används inte begreppet kategori i nuvarande körkortslagstiftning. I KKL används ordet behörighet både för rättigheten att köra ett visst fordon och för rättighetens beteckning i körkortet. I 2 kap. KKL talas t.ex. om beteckningarna A, A1 medan det i 3 kap. KKL talas om behörigheten A1, A osv. Vi föreslår att körkortsdirektivets begrepp kategori ska användas i KKL. Det underlättar bl.a. vid tillämpningen och jämförelsen mellan de olika EU-medlemmarnas lagstiftning. I Finland talar man om t.ex. ”körrätt i klass B”, i Norge om ”førerrett i klasse B”, i Danmark om ett ”körekort i kategori B” etc. Allmänt i körkortsdirektivet talas om att ”körkort för viss kategori ger viss behörighet”. Begreppet

kategori bör också finnas i den svenska körkortslagstiftningen. Den som har en viss kategori angiven på sitt körkort har lagstadgad och på gemenskapsrättslig grund vilande rätt att köra det eller de fordon som kategorin omfattar.

4.2.2 EU krav avseende kategorier

Utredningens förslag: Följande nya kategorier ska införas: A2, C1, C1E, D1 och D1E. En möjlighet att förvärva en utökad rätt att dra tyngre släpvagnar ska införas för den som har kategori B. Denna rättighet ska anges på körkortet med en gemenskapskod.

Det tredje körkortsdirektivet innebär en del förändringar av kategorierna. Några nya kategorier blir obligatoriska att införa. Det gäller ett antal s.k. underkategorier, vilka kännetecknas av att de betecknas med en etta eller en tvåa (A1, C1, D1 samt C1E och D1E), som tidigare har varit frivilliga att införa. Två nya harmoniserade kategorier införs, AM och A2 medan kategorin B1 även i fortsättningen kommer att vara frivillig. I Sverige finns redan A1, dvs. kategorin för lätt motorcykel. De nya körkortskategorierna medför ett behov av ändringar även i andra lagar och bestämmelser än i KKL.

Behörigheten AM, dvs. för moped klass I, har behandlats i prop. 2008/2009:60 *Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terräng-hjulingar* och kommer att införas den 1 oktober 2009. Den behandlas därför inte av utredningen.

De ytterligare nya körkortskategorier som måste införas är A2, C1 och D1 samt C1E och D1E. Direktivet föreskriver också för vissa kategorier högre åldersgränser än vad som gäller enligt dagens bestämmelser.

I kategori B, dvs. kategorin för personbil, förpliktigar direktivet medlemsstaterna också att införa en möjlighet för personer som har B-körkort att förvärva en ytterligare rättighet i kategori B, efter utbildning, prov eller en kombination av utbildning och prov. Rättigheten anges inte i direktivet som en kategori men ska anges i körkortet i form av en gemenskapskod, kod 96. Denna rättighet har utredningen beskrivit i delbetänkandet *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?* (SOU 2007:33). Utredningen benämner rättigheten utökad B-rätt.

Tabell 4.2. Översikt av det tredje körkortsdirektivets kategorier²

Kategori	Ålderskrav	Förvärv	Möjliga undantag
AM	16	teoripro	från 14 år nationellt
A1	16	teoripro och körprov	17 eller 18 år om två års skillnad mellan åldersgränsen för A1 och A2
A2	18	<u>stegvis</u> : A1 i minst 2 år samt körprov alternativt obl. utbildning <u>direkt</u> : teoripro och körprov	
A	20, 24	<u>stegvis</u> : 20 år och A2 i minst 2 år samt körprov alternativt obl. utbildning <u>direkt</u> : 24 år och både teori och körprov	
B1 /Frivillig att införa	16	teoripro och körprov	18 år nationellt
B och BE	18	teoripro och körprov	17 år nationellt
C1 och C1E	18	teoripro och körprov	För yrkesmässig körning kan ytterligare krav ställas enligt direktiv 2003/59/EG
C och CE	21	teoripro och körprov	Lägre minimiålder möjlig för yrkesmässig körning enligt direktiv 2003/59/EG
D1 och D1E	21	teoripro och körprov	Lägre minimiålder möjlig för yrkesmässig körning enligt direktiv 2003/59/EG
D och DE	24	teoripro och körprov	Lägre minimiålder möjlig för yrkesmässig körning enligt direktiv 2003/59/EG

² Se artikel 4 i det tredje körkortsdirektivet.

4.2.3 Ställningstagande till ålderskraven för motorcykel och personbil

Utredningens bedömning: Någon ändring av nuvarande ålderskrav för att få köra en motorcykel kategori A1 eller personbil bör inte ske.

Det finns möjlighet att nationellt bestämma ett högre ålderskrav för att få köra lätt motorcykel, dvs. kategori A1. Kravet kan sättas till 17 eller 18 år enligt det tredje körkortsdirektivet. Det ska dock vara två års skillnad mellan ålderskravet för kategori A1 och A2. Utredningen finner inte skäl att ändra på 16 års kravet för kategori A1. Enligt det tredje körkortsdirektivet kan ålderskravet för kategori B och BE nationellt bestämmas till 17 år. Utredningen finner inte heller skäl för att utnyttja denna möjlighet. För personbil är 18 år riktåldern enligt de internationella vägtrafikkonventionerna och det gängse ålderskravet i de flesta länder.

4.3 Definitionsfrågor avseende vissa motorfordon

Utredningens förslag: Begreppen lätt fyrhjuling, motordriven trehjuling och fyrhjuling ska införas i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (LDEF).

Definitionen av en motorcykel finns i LDEF. Motorcyklar kan ha två, tre eller fyra hjul. Definitionsmässigt skiljer sig de två- och trehjulinga motorcyklarna från de fyrhjulinga. En motorcykel definieras som ett motorfordon på två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter. Den fyrhjulinga typen av motorcykel definieras som ett motorfordon på fyra hjul med en massa utan last som är högst 400 kg eller 550 kg om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte en moped.

Motorcyklar delas i LDEF in i *lätta* och *tunga* motorcyklar. En *lätt motorcykel* är en motorcykel som drivs av en förbränningsmotor med en slagvolym om högst 125 kubikcentimeter och har en nettoeffekt om högst 11 kilowatt eller en motorcykel med annan

motor än förbränningsmotor som har en nettoeffekt av högst 11 kilowatt. En *tung motorcykel* definieras som en motorcykel vars motor har en slagvolym som överstiger 125 kubikcentimeter eller en nettoeffekt som överstiger 11 kilowatt.

De tekniska definitionerna av motorcyklar, liksom för övriga harmoniserade fordonsdefinitioner har sin grund i det s.k. typgodkännandedirektivet.³ Det tredje körkortsdirektivet hänvisar till typgodkännandedirektivet, bl.a. i artikel 4 i fråga om mopeddefinitionen. Det är emellertid så att en kategori i körkortsdirektivet ger rätt att köra fordon som i typgodkännandedirektivet återfinns under olika rubriker. Det kan skapa begreppsproblem. Ytterligare problem uppstår i vissa fall på grund av att inte alla fordonsslag som återfinns i typgodkännandedirektivet finns definierade som ett särskilt slag av fordon i LDEF. I stället definierar LDEF fordonsslagen på det sättet som de har förts samman i kategorier i körkortssammanhang. För att underlätta begreppsbildningen föreslår utredningen att de begrepp som numera återfinns både i typgodkännandedirektivet och i det tredje körkortsdirektivet också införs i LDEF. Begreppet fyrhjuling, vilket motsvaras av dagens fyrhjuliga motorcykel, respektive lätt fyrhjuling, vilket motsvaras av ett mopedfordon på fyra hjul och som ingår i definitionen av moped, ska därmed införas i LDEF. De fordon som kommer att kräva kategori A2 samt C1, D1, C1E och D1E kommer inte att motsvaras av någon i typgodkännandedirektivet angiven definition. Utredningen anser därför inte att dessa kategorier ska få särskilda definitioner i LDEF. För de fordon som ingår i dessa kategorier bör endast körkortslagstiftningens indelning i kategorier gälla.

4.3.1 Särskilt om fyrhjuliga fordon

En fyrhjuling motorcykel kallas både i körkortsdirektivet och i typgodkännandedirektivet för fyrhjuling. Informellt används i Sverige ofta begreppet fyrhjuling som en bred beteckning av olika fyrhjuliga fordon som inte är bilar, lastbilar, traktorer eller redskap. Det finns fyrhjuliga mopeder, med och utan karosseri. Genom att

³ Se Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjuliga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG, EGT L 124, 9.5.2002, s. 1, ändrat genom kommissionens direktiv 2003/77/EG av den 11 augusti 2003, kommissionens direktiv 2005/30/EG av den 22 april 2005 och Rådets direktiv 2006/96/EG av den 20 november 2006.

införa begreppet lätt fyrhjuling om den fyrhjuliga mopeden harmoniseras de svenska begreppen med dem som allmänt används inom EU. Samma bestämmelser som gäller för en moped gäller även för en lätt fyrhjuling dvs. den behandlas som en moped, registreras som en sådan i vägtrafikregistret och behandlas också som en moped i behörighetshänseende. För myndigheterna finns det vid tillgång till vägtrafikregistrets information inga definitionsproblem avseende fordonen. För återförsäljare och konsumenter kan det råda ovisshet om hur ett fordon får användas, vilken behörighet som krävs och vilka trafikregler som gäller för det. Det får i första hand anses vara en uppgift för berörda myndigheter, tillverkare och återförsäljare att ge information om vad som gäller för ett fordons användning till konsumenterna.

En moped som har fyra hjul men saknar karosseri liknar en fyrhjulig motorcykel, en fyrhjuling enligt EU:s definitioner. Den liknar också ett sådant fordon som definieras som terränghjuling eller ATV-maskin, vilket är ett fordon avsett att användas i terräng, främst som ett arbetsredskap. Med vårt förslag att införa begreppet lätt fyrhjuling förenklas begrepps bilden något även för dessa mopeder. Enligt typgodkännandedirektivet ingår detta fordon i lätt fyrhjuling. Det finns lätta fyrhjulingar både med och utan karosseri. Någon ändring i registreringsfrågan behövs inte eftersom detta fordon redan registreras som moped om det uppfyller mopeddefinitionen. För de enskilda brukarna av de olika fordonen och för de som ställer sig frågan vilka krav som ställs för att få köra dem bör det nya begreppet lätt fyrhjuling underlätta förståelsen och minska risken för sammanblandningen med andra till det yttre liknande fordon.

Begreppet terrängskoter i LDEF, vilket inkluderar både terränghjuling, även kallad ATV-maskin och snöskoter föreslås i prop. 2008/09:60 *Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar* delas upp i två skilda fordonsbegrepp; terränghjuling och snöskoter. Dessa fordon omfattas inte av typgodkännandedirektivet eller något av körkortsdirektiven. Deras tekniska egenskaper regleras genom det s.k. maskindirektivet.⁴ En terränghjuling är avsedd att köras i terräng och är främst ett arbetsfordon. Det är fordonens tekniska egenskaper som avgör hur de registreras och registreringen avgör i sin tur vilka behörighetskrav som ska ställas på föraren. I praktiken kan det vara svårt att skilja på exempelvis en

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 98/37/EG av den 22 juni 1998 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om maskiner.

terränghjuling och en fyrhjulig motorcykel. Utseendemässigt skiljs de åt genom att motorcykeln alltid ska ha registreringsskylt med kontrollmärke medan terrängskotern alltid ska ha registreringsskylt men kontrollmärke enbart om den används i yrkesmässig trafik för personbefordran eller i uthyrningsverksamhet. Med våra förslag kommer den fyrhjuliga motorcykeln att benämnas fyrhjuling. Mot bakgrund av att vissa länder inom EES redan har kategori B1 eller kommer att införa den, bör fordonsbegreppet finnas även i Sverige, oavsett om kategorin ska införas. En person med ett EES-körkort med kategori B1 bör få köra en fyrhjuling även i Sverige. Enligt tredje körkortsdirektivet kan kategori B begränsas med villkor (73), vilket motsvarar B1. Se även avsnitt 4.7.1.

4.3.2 Gällande behörighetsbestämmelser för motorcykel

För närvarande finns kategorierna A1 och A avseende motorcykel. A1 betecknar lätt motorcykel i körkortet och A tung motorcykel. För kategori A1 krävs, utöver de allmänna förutsättningarna, 16 års ålder och ett genomfört godkänt förarprov, både teoriprov och körprov, vilket framgår av 3 kap. 1 § KKL. En person som har A1 och vill förvärva kategori A, dvs. för tung motorcykel, behöver inte på nytt avlägga kunskapsprovet utan det räcker med att genomföra ett godkänt körprov och att sökande är lägst 18 år enligt 3 kap. 4 § KKL. Den som förvärvar behörighet för kategori A på detta sätt, dvs. genom stegvis tillträde, är under de två första åren efter förvärvet begränsad till att använda en lättare typ av tung motorcykel enligt 2 kap. 6 § KKL. I dagligt tal används begreppet begränsad A-behörighet för rätten att köra den lättare typen motorcykel som ändå ingår i definitionen av tung motorcykel.

Efter två års innehav av behörighet för kategori A får innehavare köra den tyngsta typen av motorcykel, dvs. en sådan som har högre effekt än 25 kilowatt eller en motorcykel för vilken gäller att förhållandet mellan effekten och vikten överstiger 0,16 kilowatt/kg. Det finns också möjlighet att direkt få köra den tyngsta motorcykeltypen men då krävs det att sökande har uppnått lägst 21 års ålder samt att han eller hon avlägger ett körprov för denna motorcykeltyp. Att förvärva behörigheten på det sättet kallas för direkttillträde. Ovannämnda regler, liksom indelningen i lätt och tung motorcykel, överensstämmer med vad som anges i det nu gällande andra körkortsdirektivet, se artikel 6 1. b).

För att få köra en trehjulig eller fyrehjulig motorcykel krävs det kategori A eller B enligt 2 kap. 5 och 7 §§ KKL.

4.3.3 Principen om stegvis tillträde

Det tredje körkortsdirektivet betonar i den tionde beaktandesatsen att det är nödvändigt att ytterligare stärka principen om stegvis tillträde till de tvåhjuliga fordonen och till fordon avsedda för person- eller godstransport. Stegvis tillträde innebär att man successivt, med ökad erfarenhet av ett fordon av lättare slag, får tillträde till de mest krävande fordonen inom ett fordonsslag. För motorcykelkategoriernas del innebär detta att det kommer att finnas en erfarenhetsbaserad väg att gå från kategori A1 genom A2 och slutligen till A som bygger på minst två års erfarenhet av närmast lägre motorcykelkategori. Det erfarenhetsbaserade tillträdet har en lägre åldersgräns än vad direkttillträde föreskriver. Som tillägg till erfarenheten får medlemsstaterna välja på att också föreskriva obligatorisk utbildning (minst 7 timmar) eller ett körprov. Det ska också finnas möjlighet till direkttillträde till motorcykelkategorierna, med en högre åldersgräns och krav på fullständigt förarprov, dvs. både teoretiskt och praktiskt prov.

4.3.4 Den nya kategorin A2

Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet innebär att den nya motorcykelkategorin A2 måste införas i samtliga medlemsländer. Kategori A2 har inte funnits tidigare som frivillig kategori. Införandet av ytterligare en motorcykelkategori är i linje med principen om stegvis tillträde till tyngre fordon och syftar till att öka trafiksäkerheten för motorcyklister, vilka tillhör en olycksdrabbad trafikantgrupp. Införandet av kategori A2 innebär att en mellankategori införs mellan kategori A1 och A. Behörigheten kategori A2 ska krävas för den som avser att köra en motorcykel med en nettoeffekt på högst 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. Det är inte ovanligt att man för att få ett fordon i en viss begränsad klass "stryper" motoreffekten på ett fordon med större motor, dvs. att tillverkaren (eller någon annan)

kan leverera fordon med olika effekt som härrör från t.ex. samma tillverkade MC-modell. Samma motorcykel kan därmed modifieras för att uppfylla kraven för kategori A1, A2 eller A. För att, ur körkortssynpunkt, få en MC klassad som kategori A2, får den enligt direktivet inte vara "strypt" från en MC med mer än dubbla den effekt som den har när den ska levereras/besiktigas som kategori A2.

Gränsen mellan lätt och tung motorcykel går vid 11 kW. Effekt över 11 kW är en tung motorcykel. Någon ändring av denna gräns är inte i fråga. Dock går det i dag också en gräns vid 25 kW, vilken framgår av 2 kap. 6 § KKL och i artikel 6 1. b) i det andra körkortsdirektivet. De tyngsta motorcyklarna, dvs. de över 25 kW, kräver i dag antingen att föraren har haft behörighet för kategori A i två år, vilket i praktiken innebär att föraren har uppnått åldern lägst 20 år eftersom behörighet för kategori A kräver 18 år, eller att föraren har uppnått 21 års ålder och godkänts i fullständigt förarprov för en sådan motorcykel, dvs. direkttillträde. Det finns alltså en begränsad A-behörighet och en obegränsad A-behörighet. Den nya kategorin A2 innebär i praktiken att den begränsade A-behörigheten får en benämning samt att den får en vidare omfattning genom att den omfattar motorcyklar upp till 35 kW i stället för 25 kW såsom enligt nu gällande regler.

4.3.5 Direktivets valmöjlighet för stegvis tillträde

För stegvis tillträde till kategorierna A2 och A finns det enligt det tredje körkortsdirektivet en valmöjlighet för medlemsländerna att antingen föreskriva krav på utbildning eller krav på körprov. Artikel 7.1 c) i det tredje körkortsdirektivet handlar dels om hur kategori A2 förvärfvas, dels om hur kategori A förvärfvas. Principen om stegvis tillträde är densamma, dvs. det krävs två års erfarenhet av att köra motorcykel i en närmast lättare kategori samt antingen godkänt resultat på ett körprov eller genomförd obligatorisk utbildning. Både förarprov och utbildning kan inte föreskrivas.

I bilaga VI, Minimikrav på utbildning av förare och förarprov för motorcyklar i kategori A (stegvis tillträde), anges i första punkten att medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att godkänna och övervaka utbildning enligt artikel 7.1 c) eller anordna körprov enligt samma artikel och punkt. I punkten 2.1 i samma artikel anges att förarutbildningens längd ska

vara minst 7 timmar och i punkten 3 anges utbildningens innehåll. Utbildningen ska omfatta de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkt 6 i bilaga II. Vidare anges att varje utbildningsdeltagare ska genomföra de praktiska delarna av utbildningen och visa sin förmåga och sitt beteende på allmän väg. Det anges också att de motorcyklar som används för utbildningen ska omfattas av den körkortskategori som deltagarnas ansökning avser. För det fall en medlemsstat väljer att kräva körprov anges i fjärde punkten i bilaga VI att provets längd och den tillryggalagda sträckan måste vara tillräcklig för bedömning av förmåga och beteende enligt punkten 3 i bilagan.

I praktiken kontrolleras inte i dag att en person med behörighet för kategori A verkligen har kört en begränsad motorcykel under det tvååriga innehavet av A, vilket av förklarliga skäl är svårt. De nya bestämmelserna, vilka föreskriver utbildning alternativt körprov som ett ytterligare krav utöver innehav av den lägre motorcykelbehörigheten, kan alltså sägas innebära en trafiksäkerhetshöjande åtgärd eftersom reglerna inte kan kringgås genom att en innehavare av den lägre behörigheten endast väntar två år och därefter får köra den tyngsta typen av motorcykel.

4.3.6 Utbildningstradition i Sverige

Det svenska systemet för att förvärva körkortsbehörigheter för personbil, motorcykel, lastbil och buss, bygger i dag på en modell där godkänt förarprov ger behörigheten. Obligatorisk utbildning krävs enbart i form av riskutbildning enligt nuvarande 3 kap. 4 a § KKL för kategorierna A, A1 och B. Riskutbildningen innehåller körning på halt underlag samt utbildning i de risker som droger och trötthet m.m. utgör i trafiken. För den som ska övningsköra privat krävs det också genomgången introduktionsutbildning tillsammans med handledaren.

För att förvärva kategori AM kommer det att krävas genomgången obligatorisk utbildning samt ett kunskapsprov, vilket framgår av prop. 2008/09: 60. Kravet på obligatorisk utbildning för mopedförare har funnits sedan lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter infördes den 1 april 2000. Utbildningskravet har motiverats med att den relativt sett låga åldersgränsen (15 år) för moped klass I, vilken innebar risker från trafiksäkerhetssynpunkt, krävde en obligatorisk utbildning. I

förarbetena till den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, prop. 2008/09:60, anges att utbildningen fortfarande ska vara obligatorisk för moped klass I samt att den ska innehålla både teori och praktik, inklusive obligatorisk övningskörning i trafik.

Sverige har ett av Europas minst reglerade utbildningssystem för att förvärva körkortsbehörigheter. Det som utmärker vårt system är att det inte finns något krav på att den som tar körkort måste gå i trafikskola ett visst antal timmar utöver riskutbildning och i förekommande fall introduktionsutbildning, att privat övningskörning är tillåtet och att förarprovet ensamt utgör prövningen för behörigheten. I praktiken är det vanligt att både ta lektioner i trafikskola och övningsköra privat. Enligt uppgifter från STR, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, använder sig ungefär 80 procent av de som tar körkort både av trafikskolelektioner och privat träning. Tio procent kan uppskattas aldrig besöka en trafikskola, utöver introduktionsutbildningen och tio procent genomför hela sin utbildning och träning genom en trafikskola.

4.4 En jämförelse mellan olika länder

4.4.1 Norden

Det kan konstateras att utbildningssystemen inom EU skiljer sig åt från land till land. Systemen bygger mycket på traditionen i respektive land. Man kan se en skiljelinje mellan å ena sidan mycket obligatorisk utbildning i trafikskola och liten eller ingen privat övningskörning och å den andra sidan möjlighet till privat övningskörning och ett minimum eller ingen obligatorisk utbildning i trafikskola. Inte heller i de nordiska grannländerna är systemen helt lika varandra trots närheten och de i allt större utsträckning gränsöverskridande arbetsmarknaderna. För samtliga körkorts-kategorier krävs t.ex. i Danmark obligatorisk utbildning i trafikskola, minst 28 st. 45-minuters lektioner teori, sju lektioners förstahjälpkurs samt minst 24 45-minuters lektioner praktisk övning i trafik. Privat övningskörning är inte tillåten.

I Norge finns det också krav på obligatorisk utbildning i trafikskola. Det krävs minst 17 teorilektioner, fyra lektioner i förstahjälpkurs och minst 26 praktiska körlektioner. Privat övningskörning är tillåten.

I Finland är systemet också uppbyggt kring obligatorisk utbildning. Det krävs minst 20 lektioner teori och 15 lektioner praktik. Privat övningskörning är tillåten.

På Island gäller ett system som innebär 24 lektioner obligatorisk teoriutbildning och 16–24 lektioners praktisk träning. Privat övningskörning kan förekomma och kräver då först att trafikläraren har godkänt det, att försäkringsbolaget har godkänt det samt att beslut har fattats av polismyndigheten.

Utredningen har vid kontakter med de nordiska länderna förstått att när det gäller den nya motorcykelbehörigheten kategori A2 och övergången mellan kategori A1 och A2 och kategori A2 och kategori A planerar länderna att följa det system som redan finns i landet. Det innebär att de som har obligatorisk utbildning som huvudregel i utbildningssystemet också kommer att ha det för de nya behörigheterna.

4.4.2 EU-länderna i övrigt

Användningen av obligatorisk fordonsutbildning varierar inom EU. Det finns goda skäl att anta att trafiksäkerheten i respektive land beror på en rad faktorer av vilka utbildningssystemet är en. Hur stor roll utbildningssystemet spelar i förhållande till andra faktorer är svårt att visa. De länder som generellt har den högsta trafiksäkerheten inom EU är Norge, Sverige, Storbritannien samt Nederländerna. Sverige och Storbritannien har liknande utbildningssystem som kännetecknas av ett minimum av obligatoriska utbildningsinslag. Storbritannien har ingen obligatorisk utbildning alls. Det som är gemensamt för Sverige och Storbritannien är att privat övningskörning är tillåten i båda länderna. Även Nederländerna har ett liknande system utan obligatorisk utbildning men med tillåtande av privat övningskörning. Norges system bygger däremot i stor utsträckning på obligatorisk utbildning, både teori och praktik.

4.4.3 Stegvis tillträde genom körprov

Valet mellan utbildning och körprov för motorcykelkategorierna A2 och A bör enligt utredningens mening i första hand göras utifrån det befintliga systemet som redan finns i Sverige, vilket är ett provsystem med vissa obligatoriska inslag såsom riskutbildning.

När det gäller det erfarenhetsbaserade tillträdet till de högre motorcykelbehörigheterna finner utredningen att körprov bör väljas före krav på viss utbildning. Det stämmer överens med det beprövade system vi redan har i dag för olika behörigheter och det finns inget som talar emot att det är ett bra sätt att mäta kunskapen på.

4.5 Tvåhjuliga motorcyklar

4.5.1 Förvärv av A2

Utredningens förslag: Behörighet kategori A2 ska kunna förvärvas av den som har fyllt 18 år och har två års erfarenhet av kategori A1 och har genomfört ett körprov med godkänt resultat. För direkttillträde till A2 ska krävas att föraren har fyllt 18 år och med godkänt resultat har genomfört både ett kunskapsprov och ett körprov.

För den som redan har kategori A1 ska det räcka med att bli godkänd på ett körprov för att förvärva kategori A2, förutsatt att ålderskravet på 18 år och övriga allmänna förutsättningar för körkortsbehörighet är uppfyllt. Ett sådant förvärv ska kallas stegvis tillträde.

Den som inte tidigare har kategori A1 måste bli godkänd i ett fullständigt förarprov, dvs. klara både kunskapsprov och körprov, för att kunna förvärva kategori A2. Ålderskravet 18 år samt övriga förutsättningar måste också vara uppfyllda. Ett sådant förvärv ska kallas direkttillträde. Liksom enligt nuvarande regler beträffande övergången mellan kategorierna A1 och A, ska kravet på att ha genomfört riskutbildning också gälla vid stegvis tillträde mellan övriga motorcykelkategorier.

4.5.2 Förvärv av kategori A

Utredningens förslag: Behörighet kategori A ska kunna förvärfvas av den som har fyllt 20 år och har minst två års erfarenhet av kategori A2 och har genomgått ett körprov. För den som inte har kategori A2 ska kategori A kunna förvärfvas av den som har fyllt 24 år och har genomfört ett godkänt förarprov, dvs. både ett kunskapsprov och ett körprov. Den som har kategori A1 och vill förvärva kategori A ska ha fyllt 24 år och ha genomfört ett godkänt körprov.

En körkortsbehörighet kategori A ger enligt direktivets artikel 4 c) i) rätt att köra motorcyklar utan någon begränsning. Åldersgränsen ska vara 20 år för den som har minst två års erfarenhet som förare av motorcykel för vilken krävs ett körkort i kategori A2 (stegvis tillträde) och 24 år i annat fall (direktillträde). På samma sätt som vid övergången mellan kategorierna A1 och A2 får medlemsländerna välja mellan att föreskriva obligatorisk utbildning eller körprov, vilket framgår av artikel 7.1 c) i det tredje körkortsdirektivet. Det stegvisa tillträdet till de tyngsta motorcyklarna bygger på att föraren har kört den lättare typen av motorcykel i minst två år. Därutöver krävs antingen en utbildning på minst 7 timmar eller ett körprov. Genom sistnämnda krav garanteras att föraren har kunskaper i att framföra en tyngre motorcykel.

Den nu gällande bestämmelsen om stegvis tillträde till tung motorcykel finns i 2 kap. 6 § KKL och innebär att det krävs behörighet kategori A i minst två år för att få köra en motorcykel med högre effekt än 25 kW eller en motorcykel med ett förhållande mellan effekt och vikt som överstiger 0,16 kW/kg. I praktiken är den lägsta möjliga åldern för att få köra de tyngsta motorcyklarna i dag 20 år, eftersom det krävs 18 år för att få behörigheten A (begränsad). För direktillträde till kategori A krävs enligt nuvarande regler 21 år.

Skillnaden mellan den reglering som det tredje körkortsdirektivet föreskriver och de nuvarande reglerna är att kategori A2 har tillkommit, vilken omfattar motorcyklar upp till 35 kW eller 0,2 kW/kg. Lägsta åldersgränsen för kategori A blir liksom i dag 20 år, vid stegvis tillträde.

På samma sätt som vid övergången mellan kategori A1 och kategori A2 föreslår utredningen att ett körprov ska krävas vid den

stegvisa övergången mellan kategorierna A2 och A. Ålderskravet ska vara 20 år enligt direktivet. Även för en person som har A1 och vill förvärva kategori A ska det räcka med att genomföra ett godkänt körprov. Ålderskravet ska dock vara 24 år.

Det högre ålderskravet, 24 år vid direkttillträde till kategori A är ett absolut krav enligt direktivet. Bakgrunden till höjningen är att de oerfarna motorcykelförarna, dvs. de som inte tidigare har kört en lättare typ av motorcykel, är särskild olycksdrabbade.⁵

4.6 Trehjuliga motorcyklar

Utredningens förslag: Behörighet kategori A1 ska krävas för att få köra en motordriven trehjuling om motorcykelns nettoeffekt är högst 15 kW. Om nettoeffekten är högre än 15 kW ska det krävas kategori A och att föraren har fyllt 21 år.

Av det tredje körkortsdirektivet framgår av artikel 4.3 andra strecksatsen att en motordriven trehjuling är ett fordon med tre symmetriskt placerade hjul enligt artikel 1.2 c) i typgodkännandedirektivet. I typgodkännandedirektivet görs i artikel 1.1 klart att direktivet ska tillämpas på två- och trehjulinga motorfordon – även sådana med tvillinghjul – som är avsedda för vägtrafik samt på komponenter och separata tekniska enheter till sådana fordon. I samma artikel punkten 2 anges att de fordon som avses i punkten 1 är a) mopeder; två och trehjulinga, b) motorcyklar, dvs. tvåhjulinga och c) trehjulinga motorcyklar, dvs. fordon med symmetriskt placerade hjul. I punkten 3 anges att direktivet också ska tillämpas på fyrhjulingar, varvid en indelning görs i lätta fyrhjulingar och fyrhjulingar.

Definitionerna i LDEF stämmer överens med de definitioner som anges i typgodkännandedirektivet med undantag för att begreppet fyrhjuling och lätt fyrhjuling ännu inte finns i LDEF, se dock avsnitt 4.3.

Kategorierna A och B ger enligt 2 kap. 5 och 7 §§ nuvarande KKL rätt att köra trehjuling och fyrhjuling motorcykel. Det innebär att ålderskravet för en trehjuling motorcykel är lägst 18 år. För den tyngsta motorcykeltypen, tvåhjuling eller trehjuling, gäller 20 år och krav på minst två års innehav av kategori A. Möjligheten att köra

⁵ Se Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort, KOM/2003/0621 slutlig.

en fyrhjulig motorcykel med kategori B infördes genom SFS 2003:316 och i förarbetena uttalas att samma behörighetskrav borde gälla för både tre- och fyrhjuliga motorcyklar.⁶ Kategori B gav tidigare rätt att köra enbart den trehjuliga sortens motorcykel.

Det andra körkortsdirektivet anger i artikel 3.2 att tre- och fyrhjuliga motorcyklar får köras med körkort i kategori B1 om denna frivilliga underkategori införts. De tre- och fyrhjuliga motorcyklarna hänfördes till kategori B i annat fall, enligt artikel 3.3. Av artikel 5.3 i det andra körkortsdirektivet framgår att medlemsländerna nationellt, dvs. med räckvidd enbart inom eget territorium, får fastställa att körkort i kategori A eller A1 ger rätt att köra motordrivna tre- och fyrhjulingar.

I det tredje körkortsdirektivet hänförs de trehjuliga motorcyklarna till kategori A liksom de tvåhjuliga, se artikel 4. 3 c). De fyrhjuliga hänförs till den frivilliga kategorin B1. Om inte B1 införts ska behörighet för kategori B krävas för att få köra dem enligt artikel 4. 4 a). Det har således skett en förändring på så sätt att de trehjuliga motorcyklarna har flyttats från B-kategorin till A-kategorin, medan de fyrhjuliga fortfarande tillhör kategori B (B1 eller B).

Av artikel 4.3 a) framgår det att kategori A1 för en tvåhjulig motorcykel gäller sådan motorcykel med en cylindervolym på högst 125 kubikcentimeter, en effekt av högst 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg (första strecksatsen). Det framgår av den andra strecksatsen att kategori A1 ger rätt att köra motordrivna trehjulingar med en effekt av högst 15 kW. För de trehjuliga motorcyklarna över 15 kW krävs kategori A, vilket framgår av artikel 4.3 c) ii).

Av artikel 6. 3 a) i det tredje körkortsdirektivet anges att för körning inom eget territorium får medlemsstaterna dessutom tillåta att körkort för kategori B ger behörighet att köra motordrivna trehjulingar med en effekt som överstiger 15 kW under förutsättning att innehavaren av körkort för kategori B är minst 21 år gammal. I samma artikel b) anges att körkort för kategori B på samma sätt nationellt får ge behörighet att föra motorcykel enligt kategori A1.

För att köra en trehjulig motorcykel krävs således kategori A1 eller A beroende på effekten och för de starkaste fordonen inom gruppen, dessutom att föraren fyllt 21 år. För att behålla

⁶ Se prop. 2002/03:55 s. 19.

möjligheten att också köra en trehjulig motorcykel med kategori B krävs det att ett nationellt undantag införs. Det andra körkortsdirektivet klassificerade den trehjuliga motorcykeln i kategori B med möjlighet att nationellt också godta kategori A. Sverige använde sig av den undantagsmöjligheten.

Det nu gällande undantaget att låta kategori A omfatta trehjuliga motorcyklar kommer genom tredje körkortsdirektivet att bli huvudregeln. Enligt utredningen saknas det skäl att då tillskapa ett nytt nationellt undantag där kategori B ska ge rätt att köra trehjuliga motorcyklar.

4.7 Fyrhjuling

4.7.1 Den frivilliga kategorin B1

Utredningens bedömning och förslag: Den frivilliga kategorin B1 bör inte införas. Behörighet kategori B ska krävas för att få köra en fyrhjuling.

Av 2 kap. 5 § KKL framgår att det krävs behörigheten A för att få köra en motorcykel, oavsett antalet hjul och av 7 § i samma kapitel anges att även behörigheten B ger denna rätt. Det tredje körkortsdirektivet anger i artikel 4.4 a) att medlemsstaterna får införa kategorin B1 för fyrhjulingar i enlighet med artikel 1.3 b) i typgodkännandedirektivet. Enligt detta direktiv avses med fyrhjuling följande. Ett fordon som inte tillhör de lätta fyrhjulingarna och som har en massa utan last exklusive batterier i fråga om eldrivet fordon, på högst 400 kg (kategori L7e) (550 kg för transportfordon) och vars högsta nettomotoreffekt inte överstiger 15 kW.

Enligt det tredje körkortsdirektivet finns det en möjlighet för medlemsstaterna att införa körkortskategorin B1 för fyrhjulingar. Ålderskravet för kategori B1 ska vara 16 år med möjlighet att höja till 18 år, vilket framgår av 4.4 a) och 4.6 i det tredje körkortsdirektivet.

Utredningen finner att det från trafiksäkerhetssynpunkt starkt kan ifrågasättas att införa kategori B1 med 16 års ålderskrav. Kategori B1 med en nationell särreglering innebärande 18 år är en tänkbar lösning. För länder som inte inför kategori B1 ska kategori B krävas för att få köra en fyrhjuling enligt direktivet. Även för de

länder som inför kategori B1 ska kategori B också ge rätt köra detta fordon. Kraven för att ta ett B1 körkort kan visserligen specialanpassas till fordonet i fråga. Emellertid framgår det av det tredje körkortsdirektivet att kraven på vad förarprövare ska pröva avseende kategori B1 i stort sett överensstämmer med vad som krävs för kategori B. Eftersom kategori B1 inte kan motiveras ur trafiksäkerhetssynpunkt om kategori B ger rätt att köra de fordon som omfattas av kategori B1 och det inte kommer att vara någon större skillnad i kraven för kategorierna B1 och B kan det ifrågasättas om det finns något behov av den begränsade kategorin B1. Enligt utredningen bör kategorin inte införas.

4.8 Personbil med tyngre släp

Utredningens förslag: Den som har kategori B ska genom att bli godkänd i ett särskilt körprov kunna förvärva rätt att dra en tyngre kombination av dragbil och släp än 3 500 kg om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Rättigheten ska anges med en gemenskapskod i körkortet.

Det tredje körkortsdirektivet innehåller några nyheter beträffande släpvagnskörning med kategori B, vilka framgår i artikel 4.4 b) och 4.4 c) samt av bilaga V. Den första nyheten är att en ny rättighet ska kunna förvärfvas som innebär att tyngre släpvagnar får köras än vad som gäller enligt dagens bestämmelser för kategori B och den andra är att en maximivikt slås fast för släpvagnens vikt vid körning med kategori BE.

Utredningen har i avsnitt 5 i delbetänkandet *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?* (SOU 2007:33) redogjort för bestämmelserna om den nya rättigheten. I delbetänkandet konstaterade vi att det inte var lagligt möjligt att införa bestämmelserna om den nya rättigheten tidigare än den 19 januari 2013, eftersom det anges i direktivet att tillämplig bestämmelse ska börja tillämpas från och med då. Vi tog inte i delbetänkandet ställning till hur den utökade behörigheten skulle förvärfvas, vilket vi återkommer till nu.

Det ska fortfarande vara möjligt att, liksom i dag, med behörighet för kategori B köra en kombination av en personbil och en släpvagn i vilken antingen släpvagnen väger högst 750 kg eller

där den tillåtna totalvikten för kombinationen uppgår till högst 3 500 kg. Begränsningen för släpvagnens totalvikt till dragfordonets tjänstevikt, vilken gäller enligt det andra körkortsdirektivet och framgår av definitionen av ett lätt släpfordon i LDEF, har tagits bort i det tredje körkortsdirektivet, vilket innebär att LDEF ska ändras på motsvarande sätt.

Den nya rättigheten innebär följande. En innehavare av behörighet för kategori B som vill köra en kombination av en personbil och en släpvagn i vilken fordonskombinationens tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg ska kunna förvärva en rättighet som ska märkas ut med koden 96 på körkortet. I bilaga V till direktivet anges hur behörigheten ska kunna förvärfvas. Medlemsstaterna kan välja mellan att föreskriva utbildning om minst 7 timmar, vilken i korthet ska omfatta teori och en praktisk del som varje utbildningsdeltagare ska göra på allmän väg, eller ett körprov. Körprovets längd och innehåll ska vara tillräcklig för att bedöma samma kunskaper som utbildningen ska omfatta. Både utbildning och körprov kan också föreskrivas.

Enligt utredningen bör valet mellan utbildning och körprov göras utifrån vilket av alternativen som i största möjliga mån garanterar att föraren av släpkombinationen har ett trafiksäkert beteende, till en rimlig kostnad för den enskilde. Det lämpligaste alternativet bör vara det som inte medför högre kostnader för den enskilde än vad som är motiverat för att kunna köra trafiksäkert. Målgruppen för den nya utökade B-behörigheten kan vara de som har en dragbil med en hög släpvagnsvikt och som har intresse av att dra ett tyngre släp. t.ex. en husvagn, en hästrailer eller ett båtsläp och inte har BE eller någon annan högre behörighet. Utredningen finner att körprovsalternativet är det som uppfyller kraven för att garantera förarna av fordonskombinationerna ett trafiksäkert sätt att erhålla den utökade behörigheten till ett rimligt pris. Enligt utredningen är det inte nödvändigt att kräva både obligatorisk utbildning och körprov. Om utbildning för släpvagnskörning ska införas på någon nivå bör det införas i grundutbildningen, dvs. i den kursplan som gäller för B-behörighet. Att införa utbildningskravet på "mellannivån" ter sig ologiskt. Det ger signaler om att det är först med de tyngre kombinationerna som kunskapen om släpvagnskörning krävs. Den stora majoriteten förare med släp, vare sig det rör sig om husvagnar eller andra släpvagnar, kommer förmodligen inte att behöva vare sig den utökade behörigheten (kod 96) eller BE för att dra sitt släp. De kommer sannolikt liksom

i dag att fortsätta att köra en släpkombination upp till och med 3 500 kg med kategori B. Statistik rörande olyckor vid släpvagnskörning visar att det inte finns något stöd för att säga att fordonskombinationer som ligger i intervallet 3 500–4 250 kg oftare är inblandade i olyckor. Tvärtom är det de lättare ekipagen, vilka både med nu gällande regler och med de nya reglerna, kommer att kunna köras utan annan behörighet än kategori B som oftast är inblandade i olyckor med släp.⁷ De tunga dragbilarna, dvs. de som med nuvarande regler inte kan utnyttja betydande del av sin tillåtna släpvagnsvikt med enbart behörighet för kategori B, utgör 22 procent av alla dragbilar. Under år 2006 fanns det 2,2 miljoner bilar med dragkrok i Sverige och 500 000 av dessa hade en totalvikt i intervallet 2000–3000 kg, vilket motsvarar de bilar för vilka den nya behörigheten blir intressant i praktiken. Det krävs nämligen en tung dragbil, dvs. en som har en hög tillåten släpvagnsvikt för att kunna utnyttja den utökade B-behörigheten.⁸

Kostnaden för att förvärva ett BE körkort är för närvarande 840 kronor för körprovet. Det är troligt att ett körprov för den nya rättigheten kan komma att kosta ungefär lika mycket som ett körprov för BE.

Den enskilde kommer att kunna välja hur han eller hon vill förvärva nödvändiga kunskaper för att klara av körprovet. Man kan tänka sig att många oerfarna släpvagnsförare kommer att utbilda sig via trafikskola eller annan utbildare. Möjligheten att övningsköra privat med ett lättare släp finns också liksom självstudier. Provalalternativet är därför ett mer flexibelt system än utbildningsalternativet. Att kräva obligatorisk utbildning om minst 7 timmar skulle kosta som lägst cirka 6 000 kr.

4.9 Kategori BE

Utredningens förslag: En släp- eller påhängsvagn får ha en totalvikt av högst 3 500 kg för att få dras av ett dragfordon som omfattas av kategori B med stöd av behörighet kategori BE.

Det tredje körkortsdirektivet föreskriver en viktgräns för släp och påhängsvagnar för att de ska få dras med stöd av behörigheten BE,

⁷ Statistik från Vägverket. se vidare i SOU 2007:33, avsnitt 4.6.

⁸ Se vidare avsnitt 4.3 i SOU 2007:33.

vilket framgår av artikel 4.4 c) i direktivet. Enligt nu gällande bestämmelser finns det ingen sådan övre viktgräns. Bestämmelsen påkallar full harmonisering utan undantag. För att få dra en tyngre släp- eller påhängsvagn krävs det en högre behörighet, C1E, CE, D1E eller DE.

4.10 Behörighet för lastbil och buss

4.10.1 Allmänt

I KKL finns de generella bestämmelserna om att köra vissa fordon. För att få köra en lastbil eller en buss förvärvsmässigt räcker det dock inte med att ha behörighet kategori C eller D utan det krävs ytterligare kompetens. Även för att få köra taxi krävs det utöver behörighet kategori B ytterligare kompetens i form av taxiförarlegitimation samt åldern 21 år. För lastbil och buss är den förvärvsmässiga användningen harmoniserad genom yrkesförardirektivet i vilket det finns särreglering med krav på yrkeskompetens, fortbildning etc. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom en ny lag, lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. I detta avsnitt behandlas de bestämmelser som ska föras in i körkortslagen avseende lastbilsbehörighet och bussbehörighet. I avsnitt 12 behandlas i enlighet med våra tilläggsdirektiv frågor om ålderskrav för förvärvsmässig körning med lastbil och buss. Ålderskraven för den förvärvsmässiga användningen föreslås införas i lagen om yrkesförarkompetens och inte i KKL. En hänvisning till den lagen föreslås i KKL.

Bestämmelserna i KKL kommer att omfatta körning som sker privat och även sådan som undantas från yrkesförardirektivet och lagen om yrkesförarkompetens. De som är undantagna är de som är förare av ett fordon vars högst tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen, som används av eller står under kontroll av försvarsmakt, civilförsvaret, räddningstjänst, brandförsvaret eller ordningsmakt, som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll, som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet, som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, som används vid övningskörning eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt lagen om yrkeskompetensbevis, som används utan förvärvssyfte för godstransport, för eget bruk eller

som används för att transportera material och utrustning som föraren ska använda i sitt arbete under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

4.10.2 De nya kategorierna C1 och C1E

Utredningens förslag: Ålderskravet för kategori C1 och C1E ska vara 18 år. Kategori C1 ska ge rätt att köra en lastbil som är konstruerad och tillverkad för högst åtta passagerare utöver föraren och en personbil med en totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg. Kategori C1E ska ge rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori C1 och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg. Kategori C1E ska också omfatta fordonskombinationer som består av ett dragfordon som omfattas av kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 3 500 kg om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

Av LDEF framgår att fordonslaget lastbil rymmer två slags fordon; lätt lastbil och tung lastbil. En lätt lastbil är en lastbil med en totalvikt om högst 3 500 kg och en tung lastbil är en lastbil med en totalvikt över 3 500 kg. För att köra en lätt lastbil krävs det lägst förarbehörigheten B. Ett lätt släpfordon får också kopplas till en lätt lastbil och köras med B-behörighet. En lätt lastbil behandlas på samma sätt som en personbil. Kategori C ger rätt att köra tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton med enbart ett lätt släpfordon tillkopplat enligt 2 kap. 5 § KKL. Ålderskravet för behörigheten C är 18 år, vilket framgår av 3 kap. 1 § KKL.

Kategorin C1 har genom det tredje körkortsdirektivet blivit en obligatorisk kategori efter att tidigare enligt det andra körkortsdirektivet ha varit en frivillig kategori, som ett antal medlemsländer infört, dock inte Sverige. I det tredje körkortsdirektivet definieras kategori C1 som motorfordon som inte ingår i kategori D1 eller D med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg med 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. Åldersgränsen för kategori C1 ska 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.

Den nya kategorin avser tyngdmässigt en mellankategori av lastbilar. I Sverige finns det cirka 12 300 lastbilar som ligger i viktintervallet 3 500 kg – 7 500 kg. Anledningen till att en särskild harmoniserad körkortskategori införs för dessa fordon är enligt kommissionens förslag till det tredje körkortsdirektivet att kategorin erbjuder en lämplig uppdelning mellan tunga lastbilar avsedda för yrkestrafik och mindre lastbilar med blandad användning.⁹ Kommissionens förslag innebar att viktgränsen mellan de lastbilar som skulle kräva C1 och de som skulle kräva C skulle vara 6 000 kg. Förslaget motiverades med att lastbilar som är lättare än 6 000 kg saknar tryckluftsbromsar och tryckluftsfjädring, vilket de tyngre fordonen har. Enligt kommissionen krävs större körskicklighet för de lastbilar som väger mer än 6 000 kg. Kommissionen uttalade vidare i förslaget till det nya körkortsdirektivet att behörigheten att köra fordon i kategorierna C, C1, D och D1 med hänsyn till trafiksäkerheten borde vara erfarenhetsbaserad eftersom fordonens egenskaper ställer stora krav på förarens erfarenhet. Den erfarenhetsbaserade behörigheten bör enligt kommissionen garanteras genom hänvisningar till gemenskapslagstiftningen om yrkesförarens grundläggande kompetens och fortbildning och bör anpassas efter den lagstiftningen. På så sätt kommer även andra än yrkesförare att omfattas av bestämmelserna om erfarenhetsbaserad behörighet.

I artikel 6 i det tredje körkortsdirektivet anges behörighetsordningar och överensstämmelser mellan kategorier. För bl.a. C1 anges i artikel 6.1 a) att den kategorin endast får utfärdas till den som redan har körkort i kategori B. Det anges i artikel 6.2 f) att ett körkort i kategori C även gäller för kategori C1.

I fråga om C1E gäller enligt det tredje körkortsdirektivet att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte får överstiga 12 000 kg. Den övre viktbegränsningen finns inte enligt nu gällande bestämmelser i LDEF eller i KKL. Det är enbart för kategori C1E

⁹ Se KOM/2003/0621 slutlig.

som det tredje körkortsdirektivet har en övre gräns för fordonskombinationen på 12 000 kg. En sådan anges inte för CE, D1E eller DE. Utredningen finner att det är lämpligt att ange viktbegränsningen i KKL och inte i LDEF.

4.10.3 Ny åldersgräns för kategorierna C och CE

Utredningens förslag: För kategorierna C och CE ska ålderskravet vara 21 år. Behörighet kategori C ska ge rätt att köra en tung lastbil och en personbil som inte omfattas av kategori B. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg. Kategori CE ska ge rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori C och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 750 kg.

Enligt nu gällande bestämmelser gäller ålderskravet 18 år för att förvärva körkort med behörigheten C. Det tredje körkortsdirektivet föreskriver att åldersgränsen höjs från 18 till 21 år för kategori C. Detta är ett led i att göra även behörigheterna för gods- och persontransport erfarenhetsbaserade och att beakta fordonens vikt och storlek. Definitionen av ett tungt släp har inte någon övre viktbegränsning enligt nuvarande bestämmelser och inte heller i det tredje körkortsdirektivet.

Andra ålderskrav ska gälla för den förvärvsmässiga körningen, se avsnitt 12.

Det stora flertalet personer som avser att förvärva behörighet för kategori C kan på goda grunder antas göra detta för att köra lastbil i yrkesverksamhet och de omfattas inte av det högre ålderskravet.

4.10.4 Nya kategorier för buss D1 och D1E

Utredningens förslag: Ålderskravet för kategorierna D1 och D1E ska vara 21 år. Kategori D1 ska ge rätt att köra en buss som är konstruerad och tillverkat för högst 16 passagerare utöver föraren och med en längd som inte överstiger 8 meter. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst

750 kg. Kategori D1E ska ge rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori D1 och en släpvagn med en totalvikt som överstiger 750 kg.

Kategorierna D1 och D1E är enligt det andra körkortsdirektivet frivilliga kategorier som inte är införda i Sverige. Genom det tredje körkortsdirektivet blir de obligatoriska kategorier.

En buss definieras i LDEF som en bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar utifrån totalvikten. Indelning i lätt och tung buss har inte betydelse för behörigheten att köra buss och används därmed inte i KKL, men har betydelse i andra sammanhang, t.ex. i fråga om fordonsskatt. En lätt buss får ha en totalvikt om högst 3 500 kg och en tung buss är en buss med en totalvikt över 3 500 kg.

Enligt utredningen behöver någon definition av den mindre buss som kategori D1 omfattar inte införas i LDEF av samma skäl som anges avseende kategori C1, jfr. avsnitt 4.10.2.

Ålderskravet för kategori D1 och D1E ska vara 21 år enligt det tredje körkortsdirektivet utan att det påverkar de ålderskrav som kan gälla för den förvärvsmässiga körningen.

Kategori D1E omfattar alla släp utan någon viktbegränsning uppåt.

Bestämmelserna i KKL om buss kommer att omfatta dem som inte kör buss förvärvsmässigt och de som undantas från yrkesförardirektivet och lagen om yrkesförarkompetens, se vidare i avsnitt 12 om den förvärvsmässiga körningen.

4.10.5 Nya ålderskrav för kategorierna D och DE

Utredningens förslag: Ålderskravet för kategorierna D och DE ska vara 24 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon enligt direktiv 2003/59/EG. Kategori D ska krävas för att få köra en buss som inte är kategori D1. Med kategori D får en släpvagn med en tillåten totalvikt om högst 750 kg tillkopplas. Kategori DE ska avse rätt att köra en buss för vilken kategori D krävs med en tillkopplad släpvagn oavsett vikt.

Enligt nu gällande bestämmelser är ålderskravet 21 år för behörighet för kategorierna D och DE. I det tredje körkortsdirektivet anges den högre åldersgränsen om 24 år för den som inte omfattas av yrkesförardirektivet, vilket genomförts i Sverige genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Det nya högre ålderskravet 24 år för D kommer att omfatta dem som inte omfattas av yrkesförardirektivets tillämpning, se under avsnitt 4.8.3 och avsnitt 12.

5 Körkorts- och förarbehörighet samt bevis om behörighet

5.1 Beslut om behörighet och ogiltighet av behörighet

5.1.1 Nu gällande bestämmelser

I 3 kap. 1 § KKL anges i fyra punkter de formella krav som ställs för att ett körkort ska kunna utfärdas. Det krävs körkortstillstånd, permanent bosättning alternativt att man har bedrivit studier här i minst sex månader, viss ålder och att man har avlagt ett godkänt förarprov. Detta uppfyller de obligatoriska krav som ställs i det tredje körkortsdirektivet och som även finns i det andra körkortsdirektivet.

I andra stycket av 3 kap. 1 § KKL anges att det inte är tillåtet för en person att ha körkort i mer än en medlemsstat.

I det tredje stycket av samma paragraf anges i vilka situationer ett körkort får utfärdas utan att förarprov har avlagts.

Viss möjlighet till undantag från ålderskraven finns i 8 kap. 9 § 2 i KKF.

5.1.2 Beslut om behörighet

Utredningens förslag: Beslut om behörighet ska fattas genom en registrering i vägtrafikregistret.

De grundläggande kraven för beslut om *körkortsbehörighet* ska vara

- körkortstillstånd,
- permanent bosättning i Sverige eller studier här sedan minst sex månader,
- ålderskrav för aktuell behörighet och

– godkänt förarprov.

Körkortsbehörighet får inte beslutas för den som har ett giltigt EES-körkort.

I vissa fall av ogiltig körkortsbehörighet får ny behörighet beslutas utan krav på förarprov.

De grundläggande kraven för beslut om *förarbehörighet* ska vara

1. ålderskrav för aktuell behörighet,
2. godkänt kunskapsprov, och
3. i förekommande fall utbildning enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

För att tydliggöra det förhållandet att beslut om behörighet är fristående från själva utfärdandet av körkortet respektive förarbeviset, bör det framgå av körkortslagen att den myndighet som regeringen bestämmer fattar beslut om behörighet.

I praktiken är det så redan i dag men eftersom beslutsfattandet är kopplat till utfärdandet av körkortet och körkortet är ett mellanting av en självständig handling och en bärare av behörigheter, bör ett förtydligande ske.

Utredningens mening är att Transportstyrelsens beslut om behörighet fattas genom en registrering i vägtrafikregistret när en ansökan om körkort samt nödvändiga uppgifter har inkommit och kontrollerats. Transportstyrelsens kontroll innefattar att inget hinder mot att besluta om körkortsbehörighet föreligger. Däri ligger en kontroll av att sökanden inte har något annat körkort utfärdat inom EES. Så sker redan i dag genom att sökanden innan förarprovet intygar att han eller hon inte har något EES-körkort. När det nya körkortsnätverket inom EU fungerar som det är tänkt ska myndigheterna i varje land själva kunna kontrollera dessa fakta. I dag får myndigheterna vid behov söka ta reda på förekomst av annat körkort etc. om någon sådan anledning kommer fram i ansökningsförfarandet.

5.1.3 Hinder för behörighet på grund av EES-körkort

Utredningens förslag och bedömning: Ett körkort utfärdat i en annan medlemsstat inom EES (EES-körkort), som är föremål för en åtgärd som är att likställa med en återkallelse i utfärdandelandet, ska utgöra hinder för beslut om behörighet. Möjlighet att ålägga svenska myndigheter att kontrollera om ett EES-körkort är föremål för åtgärd jämförbar med återkallelse i annat EES-land än utfärdandelandet bör inte införas.

I det tredje körkortsdirektivet anges i artikel 7.5 a) att det inte är tillåtet att ha mer än ett körkort. I samma artikel b) anges att en medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort om det har fastställts att den sökande redan har ett körkort. Det anges i samma artikel c) att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med b). Nödvändiga åtgärder när det gäller utfärdande, ersättande, förnyande eller utbyte av ett körkort ska vara att kontrollera med andra medlemsstater att den sökande inte redan har ett körkort, om det finns rimlig anledning att misstänka det. Av d) i samma artikel framgår att för att underlätta kontrollerna i enlighet med b) ska medlemsländerna använda sig av nätverket för EU-körkort så fort som det har tagits i drift.

Det sägs i andra stycket av artikel 7. 5 att den medlemsstat som utfärdar ett körkort med vederbörlig noggrannhet ska försäkra sig om att den som ansöker om körkort uppfyller kraven i punkt 1 i artikel 7. Medlemsstaterna ska vidare 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.

Av artikel 11. 4 första stycket i det tredje körkortsdirektivet framgår att en medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort till en sökande vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats på den förstnämnda medlemsstatens territorium. Av artikel 11.4 andra stycket framgår att en medlemsstat likaså får vägra att utfärda ett körkort om den sökande har fått sitt körkort återkallat i en annan medlemsstat.

I det andra körkortsdirektivet anges det i artikel 7. 5 att det inte är tillåtet att inneha körkort i mer än en medlemsstat. I artikel 8.4 andra stycket anges att en medlemsstat får vägra att utfärda körkort om den sökande är föremål för en sådan åtgärd som avses i

artikel 8.2, vilket motsvarar begränsning, återkallande och indragning och av körkort.

Skillnaden mellan det andra och det tredje direktivet i detta hänseende är att det tredje direktivet anger ett absolut krav (ska vägra utfärda) medan det andra direktivet anger ett fakultativt krav (får vägra utfärda). Det striktare synsättet och ökade kontrollkravet som det tredje körkortsdirektivet ger uttryck för bör få genomslag i den nationella regleringen. Utöver hinder i form av ett EES-körkort bör därför det förhållandet att ett körkort är föremål för en åtgärd som är att likställa med en återkallelssituation, också utgöra hinder för beslut om behörighet.

I ett tolkningsmeddelande från kommissionen om körkort inom gemenskapen, 28/03/2002,¹ som är skrivet med det andra körkortsdirektivet som utgångspunkt, anges att en praktisk lösning på myndigheternas kontroll av bosättningskravet och om hinder mot körkort föreligger skulle kunna vara att begära en formell skriftlig sanningsförsäkran från varje person som ansöker om körkort, eller då ett körkort förnyas. Sanningsförsäkran skulle avse att personen i fråga uppfyller bosättningskravet, inte innehar annat EES-körkort och inte har fått ett sådant annat körkort återkallat.

Nätverket för EU-körkort håller på att utvecklas inom EES-staterna och kommer att underlätta de kontroller som myndigheterna kan behöva göra i de fall uppgifter från körkortshavaren eller andra omständigheter föranleder närmare undersökningar om körkortsinnehav. Den nuvarande skriftliga försäkran om att inget annat körkortsinnehav föreligger inom EES bör kompletteras med att sådant körkort inte heller är återkallat. Detta uppfyller enligt utredningens mening kontrollkravet i det tredje körkortsdirektivet. Någon obligatorisk undersökning av ett EES-körkorts giltighet i andra EES-länder än utfärdandelandet finner vi inte bör införas.

¹ 52002XC0328(01).

5.1.4 När blir behörigheten ogiltig?

Utredningens förslag: En *körkortsbehörighet* är ogiltig

1. om den har återkallats,
2. om körkortet har omhändertagits,
3. för kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE om körkortet inte har ersatts inom den administrativa giltighetstiden,
4. om körkortet har ersatts med ett EES-körkort eller
5. om innehavaren har ett eller flera giltiga EES-körkort och inte efter uppmaning anger vilket av körkortet som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas.

En körkortsbehörighet ska förklaras ogiltig om innehavaren begär det. Beslutet får begränsas till att avse viss eller vissa kategorier av körkortsbehörighet.

En *förarbehörighet* är ogiltig om

1. den har återkallats eller
2. förarbeviset har omhändertagits.

En förarbehörighet ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.

Genom att behörigheten föreslås frikopplad från beviset – dvs. körkortet respektive förarbeviset – bör det tydligt framgå vilka omständigheter som föranleder att behörigheten, och därmed rätten att köra fordon som kräver behörighet, upphör att gälla. Förslaget motsvarar i huvudsak nuvarande bestämmelse om när ett körkort är ogiltigt enligt 3 kap. 13 § KKL. En behörighet ska således förlora sin giltighet om den har återkallats eller om körkortet respektive förarbeviset har omhändertagits. Vidare ska behörigheten förlora sin giltighet om innehavaren själv begärt det.

För körkortsbehörigheterna tillkommer följande ogiltighetsgrunder. För det första om körkortet har ersatts med ett EES-körkort eller om innehavaren har ett eller flera giltiga EES-körkort och inte gör ett aktivt val av vilket körkort som han eller hon vill behålla. Eftersom dubbla innehav strider mot grundtanken i EG-direktivet måste innehavaren därför "tvingas" till att avsäga endera innehavet. Vidare, med anknytning till vad som sägs i avsnitt 5.5, ska de högre behörigheterna förlora sin giltighet om innehavaren inte har ersatt körkortet inom den administrativa giltighetstiden.

5.2 Körkortstillstånd

5.2.1 Allmänt

Den som har ett körkortstillstånd kan sägas ha blivit godkänd genom en administrativ förprövning, som innehavare av körkortsbehörighet utifrån vissa personliga och medicinska lämplighetskrav. Ett körkortstillstånd krävs för att få övningsköra och körkortstillståndet kan bli föremål för ingripande i form av varning och återkallelse på samma sätt som ett körkort. Körkortstillstånd fordras dels första gången en person ansöker om att körkort ska utfärdas, dels i vissa fall för att få ett nytt körkort efter en återkallelse.

Det finns i det tredje körkortsdirektivet, bilaga III, angivet minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motordrivna fordon. Vägverket har utformat föreskrifter om de svenska medicinska kraven, se VVFS 2008:158. Det finns inte angivet några minimikrav för personlig lämplighet i körkortsdirektiven. Vissa EES-länder har en förprövning liknande vårt körkortstillstånd, andra inte. Kontroll av medicinsk lämplighet sker i vissa länder inte förrän utbildning och eventuell körträning är genomförd.

5.2.2 Nuvarande regler om körkortstillstånd

Vad som krävs för att kunna få ett körkortstillstånd anges i 3 kap. 2 § KKL. Sökande ska med hänsyn till både personliga och medicinska förhållanden anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Körkortstillståndet är tidsbegränsat och gäller för samtliga behörigheter för vilka de medicinska kraven för sökt behörighet är uppfyllda. För närvarande gäller ett körkortstillstånd i fyra år. Det är länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd som prövar ansökningen som görs på en särskild blankett. För den som inte är folkbokförd i Sverige prövas ansökningen i det län personen vistas.

Till ansökningen ska bifogas en hälsodeklaration och ett intyg om synprövning. Om ansökningen rör körkortstillstånd för behörigheten C eller D ska ett läkarintyg enligt en särskild blankett bifogas. Såväl intygen som hälsodeklarationen ska vara utfärdade eller avgivna inom två månader före ansökningen. Om sökanden under de senaste fem åren före ansökningen har fällt till ansvar för

grovt rattfylleri, ska det till ansökningen fogas ett särskilt läkarutlåtande som styrker att sökande uppfyller nykterhetskravet.

Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

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

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

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

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

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

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

Länsstyrelsens prövning av personliga förhållanden

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

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

Länsstyrelsens prövning av medicinska förhållanden

Vägverket har efter bemyndigande i 8 kap. 1 § KKF meddelat föreskrifter om medicinska krav i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:158) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Föreskrifterna innehåller bl.a. de medicinska krav som uppställs för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation, krav vid omprövning av sådant innehav, olika krav på läkarintyg och

undersökningar samt föreskrifter om synprovning och läkares anmälningskyldighet enligt bl.a. 10 kap. 2 § KKL till länsstyrelsen vid vissa sjukdomstillstånd. Av 1 kap. 2 § i föreskrifterna framgår att behörigheterna har delats in i tre olika grupper. Till grupp I hör körkort med behörigheterna A, A1, B eller BE samt traktorkort, till grupp II hör körkort med behörighet C eller CE och till grupp III hör körkort med behörighet D eller DE samt taxiförarlegitimation.

De medicinska kraven är lägst för de behörigheter som ingår i grupp I.

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

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

Handläggningen av en ansökan om körkortstillstånd

Den som avser att söka körkortstillstånd ska fylla i en ansökningsblankett och skriva under en hälsodeklaration samt genomgå en synundersökning. Avgiftssystemets utformning har ändrats genom en ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet som trädde i kraft den 1 december 2007. Ansökningsavgift utgår för alla körkortstillstånd och är 220 kr för den som första gången ansöker om körkortstillstånd. Efter återkallelse är ansökningsavgiften 1 670 kr.

Länsstyrelsen meddelar beslut om körkortstillstånd. Beslutets innehåll registreras i vägtrafikregistret. När en sökande beviljats körkortstillstånd och beslutet registrerats, utfärdar Vägverket ett bevis om körkortstillstånd.

5.2.3 Reformbehov avseende körkortstillståndet?

Utredningens bedömning: Körkortstillståndet bör finnas kvar i sin nuvarande form och funktion. Ett tillstånd bör dock kunna meddelas för grupp av körkortskategorier enligt förslag i SOU 2005:45.

Det tredje körkortsdirektivet har inte något krav på att medlemsstaterna ska ha det som i Sverige kallas körkortstillstånd. Däremot är den medicinska lämpligheten reglerad i direktivets bilaga III. Dessa krav återfinns i Vägverkets föreskrifter om medicinska krav, VVFS 2008:158. Det förhållanden att Sverige av tradition tillåter privat övningskörning och inte har obligatorisk utbildning i trafikskola, medför att en förprovning av körkortsaspirantens förutsättningar för att kunna få körkort är motiverad.

Inför den senaste översynen av körkortslagstiftningen föreslog 1994 års körkortsutredningen att institutet körkortstillstånd skulle slopas och att en provning av sökandens personliga och medicinska förhållanden skulle göras i samband med förarprovet i stället, se SOU 1996:114, *En körkortsreform*, s. 67 ff. Förslaget genomfördes inte utan det inarbetade systemet med körkortstillstånd behölls, vilket regeringen i prop. 1997/97:124, s. 38 motiverade med den ökade trafiksäkerhetsrisk som remissinstanserna påpekat att reformen skulle kunna innebära. Regeringen beaktade också att ett slopande av körkortstillståndet skulle innebära en nackdel för körkortsaspiranter som riskerade att i onödan dra på sig kostnader för en körkortsutbildning för det fall medicinska eller personliga förhållanden i slutändan ändå utgjorde hinder för deras körkorts-innehav. Regeringen föreslog också att körkortstillstånd skulle krävas för all övningskörning, dvs. även för sådan övningskörning som skedde i trafikskola, gymnasieskola, komvux eller inom Försvarsmakten, vilket inte krävts tidigare.

Utredningen har inte funnit anledning att ifrågasätta att körkortstillstånd ska finnas kvar även i fortsättningen. Några tillämpningsproblem har emellertid framkommit, vilka behandlas i avsnitten 5.2.5 och 5.2.6. En fråga är beräkningen av spärrettidens längd vid återkallelse av körkort och körkortstillstånd. Den frågan behandlas i avsnitt 7 som rör återkallelsebestämmelserna. En annan fråga är om körkortstillstånd kan meddelas för grupp av körkortskategorier i stället för – såsom för närvarande – för

behörighet. Behov finns att besluta om körkortstillstånd för grupp, eftersom körkortstillstånd inte kan meddelas för alla behörigheter inom gruppen i vissa fall (när medicinska hinder föreligger). Detta problem har emellertid Förarbevisutredningen behandlat i SOU 2005:45, *Säkra förare på moped, snöskoter och terrängbjulning* s. 83 vari föreslås att gruppindelningen ska framgå av KKF. Vi instämmer i det förslaget.

5.2.4 Länsstyrelsens undersökning av personlig lämplighet

Utredningens bedömning: Undersökningen av personlig lämplighet bör även i fortsättningen ske genom kontroll av vägtrafikregistret, belastningsregistret och misstankeregistret.

Registerkontroll

Länsstyrelsens prövning av den sökandes personliga förhållanden har beskrivits i avsnitt 5.2.2.

Misstankeregistret förs enligt 1 § lagen (1998:621) om misstankeregister av Rikspolisstyrelsen med hjälp av automatisk behandling och det innehåller uppgifter om dem som är skäligen misstänkta för brott. Ett av ändamålen med registret är enligt 2 § 3 att underlätta tillgången till sådana uppgifter om skäligen misstanke om brott som behövs i verksamhet hos polismyndigheter och andra myndigheter vid sådan lämplighetsprövning, tillståndsprövning eller annan prövning som anges i författning. I lagen regleras såväl myndigheters som enskildas rätt att få uppgifter från registret. Det finns i 5 § lagen om misstankeregister ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att uppgifter ska lämnas ut i vissa slag av ärenden eller i särskilda fall samt att föreskriva om direktåtkomst. För myndigheter finns i 6 § samma lag en proportionalitetsbestämmelse vilken innebär att en myndighet som har rätt att få uppgifter från registret i varje särskilt fall noga ska pröva behovet av information. En begäran om att få ta del av uppgifter får göras endast om skälet till det uppväger den olägenhet det innebär för den som berörs.

Av 3 § 5 förordningen (1999:1135) om misstankeregister framgår att uppgifter ur misstankeregistret ska lämnas ut om det begärs av länsstyrelsen i ärenden när länsstyrelsen enligt lag eller

förordning ska hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen ska göra en lämplighetsprövning, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i vissa andra ärenden utan betydelse här. Av sjätte punkten samma paragraf framgår att uppgifter ur registret också ska lämnas ut om det begärs av Vägverket i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller.

Av 7 § samma förordning framgår att länsstyrelser och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd. Direktåtkomsten ska begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt förordningen. Åtkomsten får endast omfatta uppgifter om misstanke om brott för vilket åtal har väckts och om uppgifter om misstanke om brott i övrigt framkommer.

Belastningsregistret, som förs enligt lagen (1998:620) om belastningsregister, innehåller bl.a. uppgifter om den som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot har ålagts påföljd för brott. Både länsstyrelser och Vägverket får begära uppgifter från belastningsregistret i bl.a. ärenden om körkortstillstånd, körkort och traktorkort. Vägverket har dessutom rätt att få uppgifter i ärenden om lämplighetsprövning enligt lagen (1998:978) om trafikskolor och tillhörande förordning samt i ärenden om tillstånd eller godkännande i fråga om taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd i fråga om den som ärendet gäller. Direktåtkomst gäller också i dessa fall för länsstyrelser och Vägverket.

Utredningen anser att länsstyrelsens kontroll av sökandens personliga lämplighet även i fortsättningen ska göras genom en kontroll av vägtrafikregistret, belastningsregistret och misstankeregistret.

Länsstyrelsens kontrollkrav i andra fall

Länsstyrelsen gör lämplighetsbedömningar i olika tillståndsfrågor varav flera har anknytning till trafik och transporter. För att få driva yrkesmässig trafik krävs i regel trafiktillstånd enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490), YTL. Frågor om trafiktillstånd prövas av en länsstyrelse utom i fall då det rör linjetrafik som berör flera län då det prövas av Vägverket. Av 2 kap. 5 § YTL framgår vilka krav som ställs för trafiktillstånd. Den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms lämplig att driva verksamheten beviljas tillstånd. Det ställs också krav på ekonomiska resurser. Av 2 kap. 11 § samma lag framgår att vid prövningen av gott anseende ska beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse. I bestämmelsen räknas det upp vilka situationer när kravet på gott anseende inte är uppfyllt, vilket motsvarar att sökande är dömd för brott. I förarbetena till lagen, prop. 1997/98:63, sägs följande om vandelsprövningen. Regeringen framhåller att det inte är möjligt eller önskvärt att i författningstexten ange alla de brott eller misskötsamhet som ska beaktas vid bedömningen av den sökandes vandel. Utgångspunkten vid prövningen av lämpligheten måste vara en helhetsbedömning av vederbörandes vandel, där enstaka överträdelse av mindre allvarlig art inte bör inverka menligt, medan allvarliga och upprepade förseelser bör medföra att den prövade inte anses lämplig. Vidare anges (s. 69) att i fråga om misstanke om ett begånget brott ska utgöra grund för avslag på en ansökan om tillstånd respektive ingripande mot ett trafiktillstånd eller en taxiförarlegitimation skiljer sig situationen vid en ansökan från situationen då ett tillstånd redan finns men återkallelsefråga är aktuellt. Skillnaden består i att vid en ansökan om tillstånd bör en misstanke om brott kunna åberopas som grund för avslag på ansökan medan det som regel bör krävas ett lagakraftvunnet avgörande i skuldfrågan innan en slutlig återkallelse av ett tillstånd eller en legitimation kan ske. Det är praxis även vid bedömningen av andra slag av tillstånd att en skillnad görs mellan ansökningsfallen och återkallelsefallen.

YTL innehåller utöver trafiktillstånd bestämmelser om taxiförarlegitimation i 3 kap. 3 § där det bl.a. anges krav på yrkeskunnande och laglydighet för lämplighet att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Lagen innehåller också regler om sporttillstånd och

kraven för att få det, vilket också innefattar en lämplighetsprovning.

5.2.5 EES-körkort hinder mot körkortstillstånd?

Utredningens bedömning: Innehav av giltigt EES-körkort bör inte utgöra hinder för beslut om körkortstillstånd.

Utredningen har undersökt möjligheten att redan vid ansökan om körkortstillstånd uppställa ett krav på att den sökande uppger om han eller hon har ett EES-körkort eller har fått sådant körkort återkallat. Det skulle vara en fördel att redan på ett tidigt stadium upptäcka hinder mot beslut om behörighet på grund av att EES-körkort redan finns eller på grund av att en EES-behörighet har återkallats eller dragits in av myndigheterna i utfärdandelandet. 1994 års körkortsutredning föreslog i SOU 1996:48 *EG-anpassade körkortsregler* att sökanden i ansökan om körkortstillstånd intygade att han eller hon inte redan hade ett körkort utfärdat av annan stat. Regeringen ansåg emellertid i prop. 1995/96:118 inte att intygandet skulle ske i ansökan om körkortstillstånd utan att det i stället skulle ske innan körkortet utfärdades med motiveringen att ett körkortstillstånd är giltigt i fyra år och att en sökande efter det att han eller hon erhållit körkortstillstånd kan bosätta sig i annan stat permanent, ta körkort där och därefter återvända till Sverige innan körkortstillståndet blivit ogiltigt och gå vidare med körkortsprocessen här och slutligen också får ett svenskt körkort utfärdat.²

Det finns vissa fördelar med att den som påbörjar förfarandet för att senare kunna få ett svenskt körkort på ett tidigt stadium får reda på att det föreligger ett administrativt hinder för körkort. Ett körkortstillstånd har dock en lång giltighetstid. Om hinder för körkort inte föreligger vid ansökan om körkortstillstånd kan det mycket väl uppstå därefter, dvs. innan beslut om behörighet. Utredningen ansluter sig därför till regeringens ståndpunkt att det framstår som mindre lämpligt att redan vid ansökan om körkortstillstånd utreda frågan.

² Se prop. 1995/06:188 *Ändringar i körkortslagen*, s. 23.

5.2.6 Förhandsbesked om körkortstillstånd utgår

Utredningens förslag: Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.

Enligt gällande bestämmelser i 3 kap. 8 § KKL kan den som avser att ansöka om körkortstillstånd begära förhandsbesked i fråga om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd med hänsyn till sökandens personliga eller medicinska förhållanden. Av 3 kap. 4 § KKF framgår att om prövningen i ett förhandsbeskedsärende avser sökandens personliga förhållanden behöver inte några handlingar om sökandens medicinska förhållanden fogas till ansökningen. Det anges också att av ett beslut om förhandsbesked ska framgå att det avser endast prövade förhållanden.

Genom att söka förhandsbesked kan en person som vill förvärva körkort i förväg få prövat t.ex. om ett brott eller ett medicinskt förhållande skulle innebära hinder mot körkortstillstånd. Tanken bakom förhandsbeskeden är att det för den enskilde ska vara ett enklare sätt att få vissa förhållanden prövade och på så sätt inte behöva göra en fullständig ansökan inklusive eventuella läkarutlåtanden, som dessutom kan behöva förnyas om de personliga förhållandena lägger hinder i vägen för ett körkortstillstånd. I praktiken uppstår dock ofta problem. Vid ett positivt förhandsbesked finns det inte möjlighet för länsstyrelsen att förelägga den sökande att komplettera sin ansökan med de ytterligare handlingar som krävs för att den fullständiga körkortstillståndsprövningen ska kunna ske. Ett positivt förhandsbesked är inte tidsbegränsat och det faktum att ett läkarintyg endast tar hänsyn till förhållandena vid prövningen gör att det för den enskilde blir oklart vilket värde förhandsbeskedet har för framtiden. Enligt uppgift från länsstyrelsen är det vanligt att en sökande får flera positiva förhandsbesked utan att förstå att han eller hon därefter måste komma in med en ny ansökan om körkortstillstånd inklusive hälsodeklaration. Många söker också förhandsbesked utan att egentligen mena det genom att kryssa för detta alternativ i blanketten om körkortstillstånd. Detta leder till en hel del onödigt extraarbete för både länsstyrelserna och de sökande.

Utredningen anser att det finns skäl att ompröva behovet av förhandsbesked. I samband med att krav på körkortstillstånd infördes för alla som skulle övningsköra, dvs. även de som övnings-

körde i trafikskola, anförde Lagrådet att det inte fanns något behov av förhandsbesked längre.³ Regeringen fann emellertid att förhandsbeskeden hade en viss praktisk betydelse och att konsekvenserna av ett borttagande inte kunde överblickas, varför förhandsbeskeden inte togs bort i den nya körkortslagen.

De nackdelar som finns med nuvarande system med två provningar utan sammanlänkning sinsemellan och de problem som den praktiska tillämpningen utvisar och som beskrivits ovan, leder till slutsatsen att möjligheten till förhandsbesked bör tas bort. Att möjligheten till förhandsbesked tas bort leder inte till några stora nackdelar för den enskilde. Länsstyrelsen har möjlighet att avslå en ansökan direkt på grund av personlig olämplighet utan att behöva läkarintyg. Läkarintyg kan krävas in först om personlig lämplighet föreligger och på så sätt behöver inte den enskilde i onödan skaffa läkarintygen. Utredningen ansluter sig således till lagrådets bedömning.

5.2.7 Kravet på undertecknad hälsodeklaration

Utredningens förslag: Kravet på att en hälsodeklaration i samband med en ansökan om körkortstillstånd ska undertecknas på heder och samvete tas bort.

Av 3 kap. 1 § KKF framgår bl.a. att en ansökan om körkortstillstånd ska göras skriftligen på en särskild blankett och att det till ansökningen ska fogas en hälsodeklaration, som ska vara undertecknad på heder och samvete. En oriktig uppgift i en hälsodeklaration kan därmed föranleda straffansvar för osann eller vårdslös försäkran enligt 15 kap. 10 § brottsbalken. Om kravet på heder och samvete slopas kvarstår möjligheten att fälla sökanden till ansvar för den oriktiga uppgiften enligt 9 kap. 2 § KKF, till penningböter. För att möjliggöra att en ansökan ska kunna lämnas genom elektronisk överföring, vilket är ett önskemål från körkortsmyndigheternas sida för att öka effektiviteten i hanteringen, måste i vart fall kravet på att hälsodeklarationen ska undertecknas på heder och samvete tas bort. Vi bedömer inte att detta skulle öka risken för oriktiga uppgifter. Visserligen sker en påtaglig nedgradering av brottets svårighetsgrad men den avgörande

³ Se prop. 1997/98:124 s 156, Lagrådets yttrande.

signalen torde ändå vara att det är förbjudet att lämna felaktiga uppgifter och att det finns en straffsanktion.

5.2.8 Körprov som bedömningsgrund för körkortstillstånd

Utredningens förslag: Möjligheten att undvika körkortstillstånd ska utökas i vissa fall.

I 3 kap. 4 § tredje stycket KKL stadgas att kraven i 1 § första stycket 1–3 ska vara uppfyllda för den som ska avlägga ett körprov. Det innebär bl.a. att ett körkortstillstånd krävs. Av 7 a § framgår att körkortstillstånd inte krävs vid ett körprov när den sökande redan har ett körkort med villkor om automatväxlat fordon (numera benämnt fordon utan kopplingspedal) och avser att göra ett körprov för ett fordon utan det villkoret. För det fall ett körprov ska göras som ett led i den medicinska bedömningen av om en person ska ha föreskrivna villkor för körkortsinnehavet bör inte heller kravet på körkortstillstånd gälla. Ett tillägg angående detta föreslås därför.

5.3 Behörighetsbevis

Utredningens förslag: När ett beslut om körkortsbehörighet har fattats ska ett körkort tillverkas som behörighetsbevis. Ett körkort ska förses med en mikroprocessor som innehåller de uppgifter som anges på körkortet när förutsättningarna härför är fastställda.

När ett beslut om förarbehörighet har fattats ska ett förarbevis tillverkas som behörighetsbevis.

5.3.1 EG-körkortets utseende

Körkortets utseende finns reglerat i artikel 1 och i bilaga I till tredje körkortsdirektivet. Allmänt kan sägas att den körkortsmodell som nu blir standard är den modell som det svenska körkortet redan har och har haft sedan mitten av 1990-talet i fråga om isostandard (ISO

78 10 och ISO 7816-1). Körkortsmodellen ska anpassas till de nya kategorier som införs.

Vägverket reglerar i föreskrifter körkortets utformning och innehåll, se Vägverkets föreskrifter VVFS 2003:68 om körkorts utformning och innehåll, ändade genom VVFS 2006:9 och 22. Föreskrifterna får anpassas till de utformningskrav och säkerhetskrav som det tredje körkortsdirektivet ställer upp i de fall det behövs.

5.3.2 Mikroprocessor

En nyhet i det tredje körkortsdirektivet är att det införs en möjlighet att förse körkortet med en mikroprocessor för att ytterligare förbättra förfalskningsskyddet. Detta framgår av beaktandesats 17 och artikel 1.2 och 1.3 i direktivet. Mikroprocessorns tekniska specifikationer ska fastställas av kommissionen med bistånd av körkortskommittén.

Av artikel 1.2 framgår att det är först från och med att kommissionen har bestämt föreskrifterna om mikroprocessorn enligt bilaga 1 som medlemsstaterna får förse körkortet med ett sådant lagringsmedium. Föreskrifterna ska 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.

Enligt det andra körkortsdirektivet är mikroprocessor uttryckligen förbjudet på körkort. Förutsättningarna för införandet är att ISO-standarden för mikroprocessorn är fastställd. Utredningen delar uppfattningen att en mikroprocessor förbättrar förfalskningsskyddet. När förutsättningar föreligger bör därför mikroprocessor införas på samtliga svenska körkort.

5.3.3 Tillverkningen av körkort

Vägverkets tillverkning av körkort sker i egen regi på enheten Trafikregistret i Örebro. Fotografering sker vanligtvis digitalt på förarprovskontoret. Fotografiet sänds sedan digitalt till vägtrafikregistret. Risken för att ett fotografi taget vid förarprovet inte visar rätt person är mot bakgrund av den digitala fotograferingen i det närmaste obefintlig.

När ett körkort förnyas efter tio års innehav eller när ett körkort anmäls förkommet är rutinerna dock annorlunda. En grundhandling sänds då hem till personens folkbokföringsadress, vilken ska fyllas i och förses med ett nytaget fotografi av körkortshavaren, vilket även kan vara digitalt. Grundhandlingen återsänds till Trafikregistret som kontrollerar att fotografiet följer standarden för identitetshandling och att namnteckningen är tydlig och skriven på rätt ställe. Efter kontroll av personnummer via streckkod scannas fotografi och namnteckning in och lagras i tillverkningsdatabasen. I ett bildprogram kan justeringar av fotografiet ske. Efter kontroll i vägtrafikregistret av att det inte finns hinder för tillverkning, t.ex. obetalad avgift, tillverkas körkortet.

5.3.4 Bevis om att körkort utfärdats

Utredningens förslag: Bevis om att körkort har utfärdats ska tas bort.

Enligt gällande regler får den som har avlagt ett godkänt förarprov, dvs. både kunskapsprov och körprov, en handling som kallas bevis om körkort. Den utfärdas direkt i anslutning till provet av Vägverket. Beviset innebär att personen kan köra det fordon som behörigheterna täcker direkt efter avslutat prov. Beviset om körkort gäller som körkort till dess det riktiga körkortet har lämnats ut eller rätten att få ut körkort förfallit enligt 2 kap. 14 § KKL. Av 3 kap. 14 § KKF framgår att rätten att få ut ett körkort efter det att ett bevis om körkort har utfärdats, förfaller ett år efter det att beviset om körkort utfärdats. Ett bevis om körkort ger endast rätt att köra i Norden. Det finns en nordisk överenskommelse om att godta sådana tillfälliga körkort. Det finns dock inget ömsesidigt erkännande av sådana bevis inom EES

Den som tar körkort genom att avlägga förarprov som en del i utbildningen på en gymnasieskola eller inom Försvaret får enligt dagens bestämmelser inte ett bevis om körkort. Anledningen härtill är att det endast är Vägverket som har rätt att utfärda sådana handlingar, eftersom de är att anse som körkort. Ett bevis om körkort är förhållandevis lätt att förfalska och dess giltighetstid är tämligen lång.

Utredningen har därför övervägt två huvudalternativ. Det ena alternativet är att ha kvar ett bevisdokument, kalla det bevis om förarprov och korta av giltighetstiden till en månad. Det andra alternativet är att ta bort bevisdokumentet helt.

Numera tar det endast ett fåtal dagar att färdigställa ett körkort. Det praktiska behovet av beviset om körkort är därför begränsat. Mot bakgrund härav och för att ytterligare förstärka skyddet mot oriktiga körkortshandlingar är det utredningens mening att bevisdokumentet bör tas bort. Den nordiska överenskommelsen innebär dock att Sverige även fortsättningsvis måste godta motsvarande nordiska dokument.

5.3.5 Återkallelse av beslut om behörighet

Utredningens förslag: En möjlighet till återkallelse av beslut om behörighet, om hinder mot beslut förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består, ska införas i KKL.

Utredningen har tagit del av Vägverkets promemoria *Annulteration av körkort*,⁴ där Vägverket bl.a. beskriver den situationen att någon vilseleder körkortsmyndigheten i samband med utfärdande av körkort.

Ett beslut om körkortsbehörighet är ett gynnande förvaltningsbeslut. Sådana förvaltningsbeslut kan enligt huvudregeln inte återkallas eller ändras till den enskildes nackdel. Det finns dock undantag från huvudregeln. Ett sådant undantag är om den enskilde genom att lämna felaktiga uppgifter eller genom att förtiga relevanta omständigheter har vilselett myndigheten och ett oriktigt beslut meddelats.

I de fall då den enskilde har vilselett myndigheten och där myndigheten till följd av detta meddelat ett oriktigt beslut kan beslutet angripas och återkallas genom extraordinära rättsmedel. En sådan ordning är dock tidskrävande och omständlig. I 12 § passlagen (1978:302) finns bestämmelser om återkallelse av pass. Passmyndigheten ska återkalla gällande pass om hinder mot bifall till passansökan förelåg vid tiden för passets utfärdande och hindret fortfarande består. Vi anser att en motsvarande bestämmelse ska införas i KKL. Transportstyrelsen ska därför enligt vårt förslag

⁴ Promemorian är daterad den 29 juni 2007, beteckning RE 20-A 2007:642.

kunna återkalla en körkortsbehörighet eller en förarbehörighet i de fall då hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består. Vid en sådan återkallelse ska inte någon spärrtid bestämmas.

Ytterligare säkerhetsåtgärder vid körkortstillverkning

I Vägverkets promemoria framgår att förfälskningar förekommer med användande av andra personers än den egentlige sökandes fotografi.

Genom att göra jämförelser mellan ett gammalt körkortsfotografi och ett nytt inskickat fotografi kan vid periodisk förnyelse eller vid förlustanmälan säkerheten höjas. För att vid en misstanke kunna gå vidare och utreda riktigheten av ett fotografi behöver körkortsmyndigheten få möjlighet att avvisa ett fotografi som en person skickar in för att det ska användas på körkortet på den grunden att fotografiet inte avbildar den som ansöker om körkort eller förnyelse av körkort. Körkortsmyndigheten ska i en utredning av fotografiets överensstämmelse med individen som söker körkort eller förnyelse av körkort få anmoda och förelägga den sökande att styrka sin identitet.

5.3.6 När är ett behörighetsbevis ogiltigt?

Utredningens förslag: Ett *körkort* är ogiltigt om

1. körkortsbehörigheten är ogiltig,
2. det har ersatts med ett annat körkort,
3. den administrativa giltighetstiden har löpt ut, eller
4. det inte har ersatts efter föreläggande.

Ett *förarbevis* är ogiltigt på motsvarande grunder.

I avsnitt 5.1.4 redovisas när en *behörighet* blir ogiltig. Genom förslaget att frikoppla behörighet från bevis om behörighet, krävs bestämmelser om när ett *körkort* respektive *förarbevis* förlorar sin giltighet som just bevis om behörighet. Ett ogiltigt körkort eller förarbevis innebär inte i sig att behörigheten också är ogiltig. Samtidigt finns ett samband mellan dessa förhållanden på så sätt att körkortet och förarbeviset naturligtvis förlorar sin giltighet om behörigheten är ogiltig. Övriga ogiltighetsgrunder bör omfatta att

beviset ersatts av ett annat bevis, att den administrativa giltighetstiden har löpt ut och att innehavaren inte följt ett föreläggande att ersätta handlingen.

Att köra med ett ogiltigt körkort eller förarbevis betyder inte automatiskt att innehavaren gör sig skyldig till olovlig körning. Det brottet förutsätter att *behörigheten* är ogiltig. Däremot föreslås att en särskild ansvarsbestämmelse – med penningböter – för den som framför fordon utan att ha ett gällande behörighetsbevis.

5.3.7 Körkortet som legitimationshandling

De svenska körkortet är till skillnad från de flesta utländska körkort legitimationshandlingar. Att de fungerar som legitimation har sin grund i hävd, vilket bl.a. framgår i utredningen Körkort och körkortsregistrering (SOU 1970:26 s. 29). Det är inte lagreglerat någonstans att körkortet ska vara legitimationshandlingar. Körkortsmyndigheterna har följt den utveckling som skett för legitimationshandlingar. Av Vägverkets föreskrifter VVFS 2003:68 om körkorts utformning och innehåll framgår det att de fysiska egenskaperna hos körkortet är de ISO-standarder som också gäller för legitimationshandlingar. Det tredje körkortsdirektivet anger i bilaga 1 punkten 1 att just de ISO-standarder som de svenska körkortet redan har ska gälla. Angående fotografi på körkortet anges i samma bilaga att körkortet ska innehålla ett fotografi av innehavaren. I Vägverkets ovan nämnda föreskrifter har ordet ”välliknande” lagts till i fråga om fotografiet.

5.4 Utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort

Utredningens förslag: Ett körkort ska ha en administrativ giltighetstid. För körkortsbehörighet kategori AM, A1, A2, A, B och BE ska körkortet ersättas inom 10 år från beslutet om behörighet. Körkortet ska därefter ersättas vart tionde år. För körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska körkortet ersättas inom 5 år från beslutet om behörighet. Körkortet ska därefter ersättas vart femte år och då ska fysisk och psykisk lämplighet styrkas genom läkarintyg.

Ett körkorts giltighet börjar enligt 3 kap. 11 § KKL löpa från och med den dag då körkortet utfärdas.

Körkortet gäller i tio år och måste därefter förnyas för att fortfarande gälla enligt 3 kap. 14 § KKL.

Behörigheterna C, CE, D och DE gäller efter det att körkorts-havaren har fyllt 45 år i perioder om högst tio år under förutsättning att körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för behörigheterna är uppfyllda enligt 3 kap. 12 § KKL.

I 3 kap. 13 § anges i vilka situationer ett körkort inte gäller. Ett körkort blir ogiltigt om det inte har förnyats efter föreläggande, det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap., det har ersatts med ett annat körkort, det har bytts ut mot ett utländskt körkort eller innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och inte efter uppmaning anger vilket av körkortet som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas.

KKF innehåller kompletterande upplysningar om utfärdande och förnyelse av körkort. Här framgår bl.a. att rätten att få ut ett körkort förfaller ett år efter det att ett bevis om körkort utfärdats (2 §). Det framgår också att vid utfärdande av körkort och vid förnyelse av körkort ska Vägverket skicka underlag till körkorts-havaren, en s.k. grundhandling, vilken körkortshavaren ska skicka tillbaka försedd med egenhändig namnteckning samt med ett välliknande fotografi. Om en ansökan om förnyelse av körkort inte getts in inom viss tid anges i 18 § KKF att Vägverket ska förelägga körkortshavaren att ansöka om förnyelse av körkortet. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om att körkortet blir ogiltigt om inte föreläggandet följs. I de fall en körkortshavare har flera körkort utfärdade inom EES-området räcker det med en uppmaning till denna att uppge vilket som ska behållas eller om att annat än det svenska körkortet ska behållas. Uppmaningen ska också innehålla upplysning om att körkortet blir ogiltigt om inte svar ges inom en angiven tid (19 § KKF). Kravet på regelbundna läkarintyg för behörigheterna C, CE, D och DE infördes i KKL och i 20 § KKF sägs att om en sådan behörighet den 1 januari 1999 eller senare har blivit ogiltig på grund av att körkortshavaren inte visat att villkoren är uppfyllda ska Vägverket delge denne upplysningen att behörigheterna är ogiltig.

Utredningen föreslår att behörighet för kategori AM, A1, A2, A, B, och BE ska fortsätta att gälla även om körkortet inte ersätts efter det att den administrativa giltighetstiden har gått ut. Vi

föreslår dock att behörighetshavaren ska kunna dömas till penningböter på grund av att körkortet inte har ersatts.

När det gäller de högre behörigheterna för kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE föreslår vi att behörigheten som gäller i fem år från beslut om behörighet därefter måste ersättas. För att sådan behörighet ska kunna ersättas krävs att de medicinska kraven är uppfyllda. Om behörigheten inte ersätts upphör den att gälla.

5.4.1 Vad säger det tredje körkortsdirektivet om ett körkorts giltighet och förnyelse?

Ett av huvudmålen med det tredje körkortsdirektivet är att införa ett harmoniserat system med administrativa giltighetstider för körkortet. Det finns några medlemsstater vars körkort inte har någon begränsning i den administrativa giltighetstiden, vilket innebär att ett körkort gäller för evigt. I direktivet tas de problem som detta innebär upp i den tredje och den sjunde beaktandesatsen. Enligt det andra körkortsdirektivet fick körkortens giltighetstid regleras i nationella bestämmelser, vilket medfört många varianter som enskilda och körkortsmyndigheterna haft svårigheter att förstå och överblicka. Körkortsförfalskningar har även varit relativt enkla att utföra. Genom det tredje direktivet införs administrativa giltighetstider för nya körkort bl.a. för att möjliggöra användandet av de senaste metoderna mot förfalskning och för att kunna genomföra medicinska kontroller. Det framgår i sjätte beaktandesatsen att medlemsstaterna bör kunna tillämpa den administrativa giltighetstid som anges i direktivet på ett körkort som är utfärdat i en annan medlemsstat och som saknar administrativ giltighetstid om innehavaren har varit bosatt under mer än två år på dess territorium.

5.4.2 Bakgrund till föreslagna ändringar av KKL

När det gäller giltighet och förnyelse av körkort innebär det tredje körkortsdirektivet att en tioårig giltighetstid gäller för körkortskategorierna AM, A1, A2, A, B, B1 och BE, se artikel 7.2 a). Eftersom Sverige redan har tioårig giltighetstid för körkort innebär denna reglering inget nytt.

Av andra stycket samma artikel och punkt framgår att en administrativ giltighetstid på upp till 15 år får fastställas för dessa körkort. Utredningen bedömer att detta inte är aktuellt för Sverige del eftersom det skulle vara ett avsteg från principen om att göra giltighetstiderna enhetliga.

Av artikel 7.2 b) framgår att från och med den 19 januari 2013 ska medlemsstaternas körkort i kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E ha en administrativ giltighetstid om fem år. Av c) i samma artikel och punkt framgår det att en förnyelse av ett körkort automatiskt kan komma att medföra en ny administrativ giltighetstid för en annan kategori eller andra kategorier som körkortshavaren har behörighet för i den utsträckning det överensstämmer med villkoren i direktivet.

För närvarande har Sverige tio års giltighetstid även för de högre behörigheterna C och D med och utan E-tillägget. Från och med den 19 januari 2013 införs fem års giltighetstid för dessa kategorier samt för de nya kategorierna C1, C1E, D1 och D1E.

För den som har tagit flera av de behörigheter som kräver fem års förnyelse under olika år finns det enligt vår mening möjlighet att förenkla förnyelsehanteringen på så sätt att en förnyelse av en C eller D-behörighet automatiskt gäller som förnyelse även för de andra behörigheterna såvitt förnyelsekraven är lika och uppfylls. För den som utöver de högre behörigheterna också har sådana behörigheter som endast kräver tio års förnyelse bör femårsförnyelserna också automatiskt innebära att dessa lägre behörigheter ersätts.

5.4.3 Närmare om de högre behörigheterna

Artikel 7.3 behandlar vilka krav som finns för att förnyelse av körkort ska få äga rum. Det finns både obligatoriska delar och fakultativa krav som medlemsstaterna får ställa upp vid förnyelse. I 7.3 a) anges att förnyelse av kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E förutsätter att sökanden uppfyller de minimikrav beträffande fysisk och psykisk lämplighet som anges i bilaga III. I 7.3 b) anges att permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att sökande sedan minst sex månader studerat där är ett krav. I det andra körkortsdirektivet finns också kravet på permanent bosättning eller studier sedan minst sex månader i utfärdandelandet, se artikel 7. 1

b). När det gällde läkarkontroller för de högre behörigheterna skulle sådana ske regelbundet enligt vad som fick föreskrivas nationellt.⁵ Detta föranledde den s.k. 45-års regeln, vilken infördes vid den senaste översynen av KKL se prop. 1997/98:124 s. 52-53. Vid införandet beaktades att körkortshavarnas födelsedag borde styra tidsperioderna för att få en jämn spridning över året av läkarundersökningarna. Det noterades också att med beaktande av bestämmelsen om läkares anmälningsplikt i 10 kap. 2 § KKL framstod det från trafiksäkerhetssynpunkt som fullt tillräckligt att förnyelser av körkortet skedde i tioårsperioder.

Den s.k. 45-års regeln måste nu upphävas och ersättas med ett obligatoriskt förnyelsekrav med läkarundersökning vart femte år. Bestämmelsen ska enligt direktivet tillämpas på nya körkort utfärdade från och med den 19 januari 2013. Det innebär att det första år som femårsförnyelsen får genomslag är 2018 då de nya körkortet med högre behörigheter för första gången ska ersättas.

En viktig fråga i sammanhanget är om den femåriga giltighetstiden ska fastställas i fortsättningen vid förnyelse av sådana körkort som redan är utfärdade första gången innan den 19 januari 2013 när den (tioåriga) giltighetstid löper ut för dessa körkort. Artikel 7 är indelad i 3 moment. Det första handlar om *utfärdande* och talar om vilka materiella grundförutsättningar som måste vara uppfyllda för att utfärdande ska få ske. De är godkänt förarprov och medicinska krav enligt bilaga II och III samt, för vissa fordon, enbart kunskapsprov, möjlighet till särskilt körprov, körprov eller utbildning för A2 och A samt för den utökade B-behörigheten samt att permanent bosättning måste föreligga. I andra momentet anges de administrativa giltighetstiderna och det poängteras att från och med den 19 januari 2013 ska körkort med viss kategori ha tioårig respektive femårig giltighetstid. Tredje momentet upplyser om vad som krävs vid *förnyelse* av körkort. Här upprepas kravet på permanent bosättning som också framgår i moment 1d) angående utfärdande samt upplyses om de speciella krav på läkarintyg som ska krävas för fortsatt giltighet av de högre behörigheterna (C och D samt kombinationer med dessa och E).

Det sägs i den femte beaktandesatsen till direktivet att direktivet inte bör påverka befintlig *behörighet* att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning.

⁵ Se bilaga III punkten 4 i det andra körkortsdirektivet.

Den tolkning som utredningen gör av artikel 7 är att harmoniseringen av giltighetstiderna innebär att när ett C-körkort som är utfärdat innan den 19 januari 2013 ska ersättas på grund av att den tioåriga giltighetstiden, vilken gällde när körkortet utfärdades, håller på att gå ut ska det nya körkort som då utfärdas ha en giltighetstid om fem år, dvs. följa de nya reglerna. På så sätt fasas körkort som följer det andra körkortsdirektivet ut successivt. Om man i stället endast lät de körkort som utfärdas första gången, dvs. för nya körkortshavare, omfattas av det tredje körkortsdirektivets bestämmelser skulle det uppstå parallella system med både tioårig och femårig giltighetstid för C och D-körkort, vilket skulle orsaka oklarhet hos körkortshavare samt administrativa problem för myndigheterna. En jämförelse mellan de olika språkversionerna av direktivet (engelsk och fransk) visar att utfärdande och förnyelse motsvaras av olika begrepp precis som i den svenska versionen. I Sverige utfärdas emellertid alltid ett nytt körkort vid förnyelse, vilket innebär att en förnyelse aktualiserar ett utfärdande på nytt av själva körkortet. Vid utfärdanden av körkort, inklusive förnyelser, som sker efter den i artikeln nämnda tidpunkten ska den nya femåriga giltighetstiden tillämpas enligt vår tolkning.

5.4.4 Frivilliga krav

Utredningens bedömning: De frivilliga krav för att ersätta körkort som nämns i andra till sjätte styckena av punkten 3 i artikel 7 i det tredje körkortsdirektivet bör inte införas.

I artikel 7.3 andra till sjätte styckena nämns ett antal krav som medlemsstaterna *får* föreskriva, dvs. frivilliga krav.

I andra stycket anges att medlemsstaterna även för de lägre kategorierna får kräva en medicinsk kontroll med tillämpning av minimikraven i bilaga III i fråga om fysisk och psykisk lämplighet. Härmed menas att en läkarundersökning kan ställas upp som krav för förnyelse av de lägre behörigheterna i likhet med vad som gäller för C och D-behörigheterna. I Sverige har vi ett system med anmälningsplikt för läkare inom hela sjukvården avseende trafikfarliga sjukdomar, vilken framgår av 10 kap. 2 § KKL. Hur detta system kan förbättras analyserar utredningen i avsnitt 10. Utredningen menar att ett system med anmälningsplikt är

tillräckligt och kan utvecklas och förstärkas på sätt som framgår i avsnitt 10.

En annan möjlighet som nämns i tredje stycket av punkt 3 är att den administrativa giltighetstiden som nämns i punkt 2 (tio eller fem år) får begränsas för körkort av alla kategorier som utfärdas till nya körkortshavare i syfte att tillämpa särskilda trafiksäkerhets-höjande åtgärder riktade mot sådana körkortshavare.

I Sverige har vi två års prøvotid för ett körkort som har utfärdats efter godkänt förarprov, vilket anges på körkortet med en kod. Bestämmelserna härom finns i 3 kap. 18 § KKL. De personer som omfattas av den tvååriga prøvotiden är personer som tar körkort för första gången, personer som av olika anledningar har varit tvungna att avlägga ett nytt förarprov efter en återkallelse av ett tidigare körkort och personer som har ett utländska körkort som inte är utfärdat inom EES, Japan eller Schweiz och som måste ta körkort i Sverige för att köra här. Ett körkort med prøvotid har dock samma giltighetstid som alla andra körkort, dvs. 10 år. Körkortet måste inte bytas ut efter prøvotiden utan när prøvotiden har passerat fortsätter giltigheten av körkortet utan att körkortshavaren behöver göra något. Om däremot körkortshavaren under prøvotiden gör sig skyldig till någon handling som medför körkortsingripande enligt 5 kap. KKL i form av återkallelse, t.ex. trafikbrott, måste personen i fråga för att få tillbaka sin körkortsbehörighet alltid genomgå ett nytt förarprov enligt dagens regler. Något annat krav än att köra ”prickfritt” finns alltså inte och den enda påföljden för att inte ha gjort så är att ta om förarprovet. Utredningen analyserar närmare detta system i avsnitt 7 i enlighet med utredningsdirektiven. I vissa EES-stater t.ex. i Finland tillämpas tillfälliga körkort med begränsad giltighet för nya unga körkortshavare. Utredningen finner inte att några skäl har framkommit för att införa en kortare giltighetstid för de körkort som utfärdas till nya körkortshavare utan det skulle enbart bli en extra administrativ pålaga. Det finns andra trafiksäkerhets-höjande åtgärder som kan tillämpas för riskgruppen unga förare, t.ex. sådan riskutbildning som sedan den 1 oktober 2008 är ett obligatoriskt moment.

I fjärde stycket av punkten 3 i direktivet sägs att den administrativa giltighetstiden får begränsas för körkort i kategorierna C och D som utfärdas för första gången till nya körkortshavare för att tillämpa särskilda trafiksäkerhets-höjande åtgärder. Med samma

motivering som ovan finner utredningen att en förkortad giltighetstid inte bör införas för de högre behörigheterna.

I det femte stycket anges att medlemsstaterna också får begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort av alla kategorier om det anses nödvändigt att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis för dem som begår trafiköverträdelser. Enligt nu gällande KKL finns möjlighet enligt 3 kap. 10 § KKL att föreskriva olika slag av villkor, t.ex. att viss typ av läkarintyg ska lämnas, för personer vars körkortsinnehav bedöms kräva viss slags kontroll. Villkor kan föreskrivas när ett körkortstillstånd meddelas, när ett körkort utfärdas första gången eller under ett löpande körkortsinnehav. Indikationen för att föreskriva villkor kan vara en anmälan från läkare, den enskilde eller från en polismyndighet. Villkor kan också föreskrivas i fall då ett körkort har varit återkallat på grund av trafiknykterhetsbrott. Länsstyrelsen beslutar om villkor. Om ett villkor inte uppfylls återkallas körkortet enligt 5 kap. 3 § 8 KKL. Det finns således redan ett sätt att i det enskilda fallet kräva specifika intyg för fortsatt körkortsinnehav. Enligt utredningen är dessa individuellt anpassade möjligheter att föredra framför ett system med begränsad giltighet av körkortet.

I det sjätte stycket av punkten 3 i direktivet anges att i syfte att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis repetitionskurser, får medlemsstaterna förkorta den administrativa giltighetstiden som anges i punkten 2 för innehavare bosatta på deras territorium som har uppnått 50 års ålder. Den förkortade giltighetstiden får endast tillämpas efter förnyelse av körkort. Inte heller i denna del finner utredningen skäl att förändra gällande regler. Se även avsnitt 10.8.

I punkten 4 i direktivet sägs att medlemsstaterna får för utfärdande av körkort tillämpa bestämmelser i sin nationella lagstiftning som rör andra förhållanden än de som avses i direktivet under förutsättning att det inte påverkar tillämpningen av nationell straffrätt och ordningsbestämmelser. Även det andra körkortsdirektivet innehöll denna möjlighet, i artikel 7.4. De svenska bestämmelserna om krav på personlig lämplighet är exempel på sådana krav som i Sverige ställs upp för körkortsinnehav men som inte omtalas i direktivet.

5.5 Giltighet för förarbevis

Utredningens förslag. De nationella förarbevisen ska ha en administrativ giltighetstid om tio år och ersättas på samma sätt som körkort.

Förarbevis finns för moped klass II och för terrängskoter, vilket inkluderar både snöskoter och terränghjuling. De har ingen begränsning i sin giltighetstid. Från och med den 1 oktober 2009 kommer reglerna härom att förändras och begreppet terrängskoter kommer att försvinna. Eftersom förarbevisen är nationella behörigheter behöver de inte följa några EU-regler beträffande giltighet, förnyelse etc.

Förarbevisutredningen föreslog tio års giltighet för förarbevisen och en hantering som överensstämmer med körkortshanteringen. Utredningen instämmer i detta förslag.

5.6 Prövotid

I 3 kap. 18 § KKL finns bestämmelsen om prövotid. Där anges att för ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet. I avsnitt 7 behandlar vi ett förslag från Vägverket om ändrade regler för prövotid. Till följd av vårt ställningstagande till det förslaget finner vi att bestämmelserna om prövotid såsom de nu lyder ska kvarstå.

6 Övningskörning

6.1 Allmänt om övningskörning

Bestämmelser om övningskörning och härmed sammanhängande frågor som handledarskap och introduktionsutbildning återfinns i kapitel 4 KKL. Begreppet övningskörning definieras inte uttryckligen i KKL eller i någon annan författning men av 4 kap. 1 § KKL framgår att den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra om vissa förutsättningar är uppfyllda. Övningskörning kan ske på olika sätt; i trafikskola, i gymnasieskola, genom kommunal vuxenutbildning, i fristående skola, inom Försvarsmakten, inom polisväsendet eller som privat övningskörning.

Det tredje körkortsdirektivet innehåller inte några bestämmelser som berör övningskörning. Övningskörning i privat regi förekommer inte i alla EES-länder. Exempel på länder som har ett system som liknar det svenska med tillåtande av privat övningskörning är Frankrike, Storbritannien, Österrike, Belgien, Norge och Finland.

I 4 kap. KKF finns kompletterande bestämmelser om övningskörning.

Det svenska utbildningssystemet för körkort bygger på att utbildning i trafikskola inte är ett nödvändigt inslag och i linje med den svenska traditionen tillåts privat övningskörning. I stället är körprovet den "examen" i vilken eleven måste bli godkänd, utöver de få obligatoriska utbildningstimmarna som motsvaras av introduktionsutbildning och riskutbildning. För att garantera trafiksäkerheten ställs vissa krav på handledaren vid övningskörning och vid privat övningskörning för B-behörighet ska handledare och elev tillsammans genomgå en introduktionsutbildning.

6.1.1 Reformbehov avseende övningskörning

Körkortslagens bestämmelser om övningskörning är till en del svårlästa och det finns bestämmelser som bör flyttas från lag till förordning och tvärt om.

De grundläggande kraven för att få övningsköra ska klargöras. Med tanke på att den privata övningskörningen är utbredd bör reglerna härom få en framträdande plats i kapitlet. Begreppet privat övningskörning används i stor utsträckning i dagligt tal och bör kunna användas också i lagtexten. Det ska tydligt framgå för den enskilde om kraven för att få övningsköra eller för att vara handledare är uppfyllda.

De bestämmelser som rör tillstånd till och tillsyn över introduktionsutbildningen riktar sig till myndigheter och utbildare inom området och bör flyttas till ett annat kapitel i KKL.

6.2 Övningskörning för körkort

6.2.1 Körkortstillstånd

Det finns två formella krav på den som ska övningsköra; innehav av körkortstillstånd samt viss ålder beroende på fordon, se 4 kap. 1 och 2 §§ KKL. Undantag från kravet på körkortstillstånd gäller den som redan har ett körkort med behörigheten B villkorat till personbil med automatisk växellåda, utan några medicinska skäl till villkoret, och vill övningsköra för kategori B utan detta villkor (4 kap. 1 § KKL). I prop. 2008/09:60 *Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulningar* föreslås att körkortstillstånd ska krävas för att kunna få körkort i kategori AM. Det är enligt det tredje körkortsdirektivet (artikel 7.1 b) frivilligt för medlemsstaterna att införa medicinska och personliga lämplighetsprövningar för kategori AM. I propositionen föreslås att övningskörning i trafik ska vara ett obligatoriskt inslag i utbildningen till förare av moped klass I (AM). Utredningen som delar den bedömningen föreslår därför att det i KKL ska framgå att det krävs körkortstillstånd för övningskörning för AM.

6.3 Justerade ålderskrav

Utredningens förslag: Lägsta tillåtna ålder för att få övningsköra för kategori AM ska vara 14 år och nio månader, för kategori A1 och B 16 år och för kategori A2 17 år och 6 månader. För kategori A vid stegvis tillträde ska lägsta tillåtna ålder vara 20 år och för A vid direkttillträde ska den lägsta åldern vara 23 år och 6 månader. Lägsta tillåtna ålder för att övningsköra för utökad B-rätt, C1 och C1E ska vara 18 år, för övningskörning för behörigheterna C, CE, D1 och D1E 20 år och för övningskörning för behörigheterna D och DE 23 år. Övriga nu gällande krav för övningskörning ska kvarstå.

Varken det tredje körkortsdirektivet eller de tidigare två körkortsdirektiven innehåller några bestämmelser om övningskörning. De nya kategorier som blir obligatoriska enligt det tredje körkortsdirektivet föranleder dock överväganden avseende ålderskrav för övningskörning. De ändrade minimikraven för lägsta ålder för att förvärva vissa av de kategorier som vi redan har i Sverige föranleder också överväganden om nya ålderskrav för övningskörning. Nedan framgår de nya kategorierna och de nya åldersgränserna samt utredningens förslag på ålderskrav och i vissa fall annan behörighet som krav för övningskörning.

Tabell 6.2 Förslag angående ålderskrav för övningskörning

Behörighet-kategori	Minimiålder för förvärv	Förslag minimikrav för övningskörning
AM	15	14 år 9 månader
A1	16	16
B	18	16
A2	18	17 år 6 månader
A	20 stegvis	20 år
	24 direkttillträde	23 år och 6 månader
B+	18	18
C1	18	18
C1E	18	18
C	21	20
CE	21	20
D1	21	20

Behörighet- kategori	Minimiålder för förvärv	Förslag minimikrav för övningskörning
D1E	21	20
D	24	23
DE	24	23

En allmän utgångspunkt enligt utredningen är att i så stor utsträckning som möjligt behålla de minimikrav för övningskörning som gäller. När nya ålderskrav ska bestämmas bör trafiksäkerhetsaspekter och praktiska aspekter vara vägledande. Härvid ska den ålder fastställas som är lämplig med hänsyn till den mognad som en ung person typiskt sett kan antas ha uppnått vid respektive ålder och med hänsyn tagen till vad fordonet i sig kräver på grund av fartresurser m.m.

Enligt nu gällande regler får övningskörning med kategori A1 inte ske förrän 16 års ålder har uppnåtts vilket också är kravet för att förvärva behörigheten. Ålderskravet motiveras av de höga olyckstal som råder för motorcykelkörning för de yngre förarna. Övningskörningsålder för B-behörigheten är två år innan minimiåldern för förvärv av behörigheten. Det har motiverats med hänsyn till att kategori B är den vanligaste behörigheten och att mängdträning och den erfarenhet som sådan medför är en olycksreducerande faktor för unga förare. I övrigt är ålderskraven satta så att det ska gå att övningsköra från cirka ett halvår till ett år innan behörighetsåldern inträder.

Kategori A2 motsvarar ungefär den behörighet inom A som i dag kallas "begränsad" A för vilken 17 år och 6 månader krävs. Enligt utredningen kan därför tidpunkten för att övningsköra kategori A2 bestämmas till samma ålder.

Den nya justerade behörigheten A kan förvärvas på två olika sätt; genom stegvis tillträde eller genom direkttillträde. Eftersom det stegvisa tillträdet kräver innehav av A2 i två år och A2 tidigast kan förvärvas vid 18 års ålder, kan ålderkravet inte sättas lägre än 20 år.

Då det gäller övningskörning för att köra yrkesmässigt kan andra ålderskrav gälla. Utredningens förslag i denna del redovisas i avsnitt 12.

6.3.1 Justering av krav för övningskörning för högre behörigheter

Utredningens förslag: Kravet på innehav av kategori B i minst tre år före övningskörningen för högre behörigheter tas bort. Det är tillräckligt att man tidigare har haft kategori B eller kategori B och den högre behörighet som övningskörningen avser.

För samtliga högre behörigheter (C, CE, D och DE) krävs det enligt nu gällande regler att man har B-behörighet eller *inom tre år före övningskörningen har haft* körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker, vilket framgår av 4 kap. 4 § KKL.

Av 3 kap. 6 § i KKL framgår att körkort med behörighet C eller D får utfärdas endast för den som har körkort med behörighet B men att om sökande *tidigare har haft* körkort med behörigheten BC, BD eller BCD får ett körkort med motsvarande behörigheter utfärdas samtidigt. Av 3 kap. 7 § KKL framgår att körkort med behörigheten BE, CE eller DE endast får utfärdas för den som har behörighet för dragfordonet men om sökanden *har haft* körkort med behörighet för dragfordon och släpfordon av det slag som ansökan avser får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt. Dessa bestämmelser är i överensstämmelse med artikel 6.1 a) och b) i det tredje körkortsdirektivet och motsvarande bestämmelser fanns också i det andra körkortsdirektivet. I direktivet finns inte någon tidsgräns angiven för innehaven. Tidigare fanns i körkortslagen tidsgränsen på tre år angiven både i 3 kap. 6 och 7 §§ KKL och i 4 kap. 4 § KKL. Den treåriga tidsgränsen togs emellertid bort från 3 kap. 6 och 7 §§ KKL i och med vissa lagstiftningsåtgärder som genomfördes genom SFS 2003:216. I förarbetena till dessa, prop. 2002/03:55, angavs att kraven på innehav av B-behörighet respektive högre behörighet inom en tidsram om tre år skulle tas bort eftersom de inte hade någon motsvarighet i det andra körkortsdirektivet och att bestämmelserna kunde förenklas genom att de slopades. Även tidsramar i 3 kap. 1 § och 5 kap. 14 § KKL togs bort vid detta tillfälle, se avsnitt 5 och 7.

Med hänsyn till att kravet på att inom tre år ha haft B-behörighet eller aktuell högre behörighet inte är föreskrivet i det tredje körkortsdirektivet och då det redan är borttaget i 3 kap. 6 och 7 §§ KKL och inte heller kan motiveras från trafiksäkerhets-

synpunkt, anser utredningen att kravet inte längre bör finnas kvar i 4 kap. 4 § KKL.

6.4 Uppsikt under övningskörning

Det svenska utbildningssystemet för olika förarbehörigheter bygger av tradition på att privat övningskörning får ske under reglerade former. Innan den nuvarande körkortslagen trädde i kraft reglerades uppsikt under övningskörning i 74 § gamla körkorts-förordningen (1977:722). Nytt i den nuvarande körkortslagen var att all privat övningskörning skulle ske under uppsikt av handledare. Tidigare upphörde handledarskap att gälla när den som körde hade uppnått en ålder av 17 år och 6 månader. I prop. 1997/98:124 angavs som motivering till att all privat övningskörning skulle ske under uppsikt av en handledare att kontrollen över övningskörningen bör omfatta även den som övervakar övningskörningen eftersom det är denna person som anses vara förare vid körningen.

6.4.1 Gällande rätt

I 4 kap. 5–8 §§ KKL finns bestämmelser samlade om uppsikt under övningskörning. De kompletteras av bestämmelser i KKF om övningskörning, vilka finns under rubrikerna Övningskörning i gymnasieskola, komvux och fristående skola med motsvarande utbildning och Övningskörning i andra fall. Dagens regler innebär i korthet följande.

I 4 kap. 5 § KKL anges den generella regeln att övningskörning ska ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Det är alltid den som har uppsikt över övningskörningen som anses vara föraren i en övningskörningssituation. Det gäller oavsett om den sker i trafikskola, inom Försvarmakten, polisväsendet eller inom utbildning eller i andra fall, vilket framgår av 3 och 7 §§ KKF.

Vilka krav som ställs på den som ska ha uppsikt över övningskörningen framgår av 4 kap. 5 § KKL. Sker övningskörningen i trafikskola är kravet att den som har uppsikt är utbildningsledare eller trafiklärare. För att få en sådan befattning krävs enligt 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL, lägst 21 års ålder samt

innehav av körkort med behörigheten B sedan minst tre år samt den behörighet som utbildningen avser. Ett körkort utfärdat i en annan stat inom EES likställs med ett svenskt körkort i detta fall. Det ska observeras att det i 4 § andra stycket TskL angående kraven för trafiklärare och utbildningsledare görs en hänvisning till de hinder som anges i 4 kap. 6 § KKL, vilket innebär samma hinder på grund av körkortsåterkallelse som gäller för den som har uppsikt inom polisväsendet eller Försvarmakten. För övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten krävs det av den som utövar uppsikt att denne har fyllt 21 år, har körkort för den behörighet som övningskörningen avser och har haft ett sådant under minst tre av de senaste tio åren samt att körkortet under de senaste tre åren inte har varit återkallat enligt 5 kap. 3 § 1 KKL (grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller grovt rattfylleri) 5 (opålitlighet i nykterhetskänseende), eller 6 (allmän brottslighet) eller enligt 5 kap. 3 § 2–4 om den sammanlagda spärrtiden överstiger tre månader. Med återkallelse jämföras återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § KKL.

Slutligen anges i tredje punkten i 5 § vad som gäller för uppsikt under övningskörning i andra fall. Under denna punkt hänförs den övningskörning som i dagligt tal kallas privat övningskörning. För sådan övningskörning ska förutsättningarna som anges i 7 § vara uppfyllda. Det innebär följande. Den som har uppsikt ska vara godkänd som handledare, vilket kräver en ålder av lägst 24 år, innehav av körkort för fordon av det slag som körningen avser och innehavet ska ha varat under minst fem av de senaste tio åren. Om övningskörningen gäller behörigheten B ska den tilltänkte handledaren och den som ska övningsköra genomgått en introduktionskurs tillsammans. Dessutom får inte den tilltänkte handledarens körkort ha varit återkallat under de senaste tre åren i enlighet med vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.

Av 8 § framgår att om en handledare för privat övningskörning får sitt körkort återkallat enligt 5 kap. 3 § eller återkallat tills vidare enligt 5 kap. 5 § KKL upphör godkännandet att gälla. Ett godkännande som handledare upphör också att gälla om handledaren eller eleven begär det enligt andra stycket.

6.4.2 Yrkesanknuten uppsikt

Utredningens förslag: Bestämmelserna om vad som krävs av den som i sin yrkesutövning håller uppsikt under övningskörning ska föras över till körkortsförordningen.

Kraven för att få ha uppsikt under övningskörning som sker i trafikskola, inom Försvarsmakten, polisväsendet och inom utbildning anges i KKL. Vi anser att det är lämpligare att ange kraven i körkortsförordningen då det inte rör förhållandet mellan enskild och det allmänna.

6.4.3 Körkortskrav

Ett gemensamt krav för handledarskap är att handledaren har "körkort för fordon av det slag körningen avser". Det har framkommit att det i vissa fall kan ifrågasättas vad som avses härmed. Som exempel kan nämnas att den som har haft ett körkort med behörigheten A1 för lätt motorcykel i två år och därefter har haft behörigheten A utan begränsning i tre år frågar sig om han eller hon är behörig att bli handledare för A-behörighet. Den som har A-behörighet men bara har rätt att köra en s.k. begränsad motorcykel i två års tid kan med fog få svårt att förstå om tiden med den begränsade A-behörigheten räknas in i femårsperioden för innehav av A och därför ger rätt att vara handledare för A-behörighet.

Genom det tredje körkortsdirektivet tillkommer kategori A2 och rättigheten att med B-körkort få dra en något tyngre kombination av dragbil och släp (utökad B-rätt) och C1, C1E, D1 och D1E. Det bör klart framgå av lagtexten vad som krävs i fråga om behörighet av handledaren.

Utredningen anser att utgångspunkten bör vara att handledaren ska ha rätt att köra det fordon med vilket övningskörningen sker och ska ha haft den rätten under en viss tidsperiod. Det ska alltså inte vara nödvändigt att han eller hon har den kategori som eleven avser att förvärva. Övningskörningen kan ju ske med en annan typ av fordon. Huvudsaken är att handledaren har behörighet att köra fordonet, vilket är naturligt eftersom det är handledaren som är förare vid en övningssituation. Handledaren kan t.ex. ha en högre behörighet än den som eleven avser att förvärva. En högre

behörighet täcker en lägre behörighet, vilket regleras i det tredje körkortsdirektivets artikel 6.2. Av artikeln framgår att kategorierna C1E, CE, D1E och DE även gäller för fordonskombinationer i kategori BE. Körkort med kategori CE gäller även för DE om innehavaren har D, vilket innebär att behörigheten för tungt släp med lastbil även gäller för kombinationen av tungt släp och buss. Kategorierna CE och DE gäller också för kategorierna C1E och D1E, dvs. tyngre kategorier med släp täcker underkategorier med släp. Samtliga körkort ger behörighet att föra fordon i kategori AM, dvs. moped klass I. Körkort i kategori A2 gäller också för kategori A1 och körkort för kategorierna A, B,C eller D ska även gälla för A1, A2, B1 C1 eller D1.

Den som har körkort med en underkategori såsom A1 eller C1 har inte rätt att köra fordon som kräver huvudkategorin A eller C. Det innebär att den som avser att bli handledare för kategori A inte får räkna in innehav av rätt att köra A1 i den innehavstid som krävs (5 år) och som ger rätt att vara handledare för A. Även den utökade B-rätten är att jämställa med en underkategori till BE i detta hänseende.

6.4.4 Krav på erfarenhet och omdöme enligt gällande regler

Krav på både erfarenhet och omdöme finns föreskrivet för att få utöva uppsikt över övningskörning. I prop. 2003/04:160 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* uttalades att erfarenhetskravet ansågs tillförsäkrat genom kravet på minst fem års körkortsinnehav inom den senaste tioårsperioden (s. 92–93). Vid den beräkningen räknas alla innehavsperioder under tioårsperioden in. Ett avbrott i innehavet har enligt förarbetena ingen annan betydelse än att någon tid inte räknas (a. prop. s. 167).

Vid bedömningen av omdömesgillheten hos den som ska utöva uppsikt över övningskörning ansågs en treårig period vara lämplig. Återkallelse av körkortet på grund av grov vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri, rattfylleri, onykterhet i järnvägstrafik, opålitlighet i nykterhetshänseende och allmän brottslighet, oavsett spärrtidens längd, inom en treårsperiod utgör hinder för handledarskap. Motivet härför angavs vara att körkortshavaren redan genom typen av det handlande som orsakade återkallelsen har visat prov på så dåligt omdöme att denne är olämplig att utöva handledarskap. Det gäller också den vars körkort är villkorligt återkallat enligt 5 kap.

12 § KKL. En villkorlig återkallelse föregås av en återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och kan enligt gällande regler inte komma i fråga när en återkallelse är slutligt avgjord.

När det gäller återkallelser av körkort enligt 5 kap. 3 § 2–4 punkten, dvs. obehörigt avvikande från trafikolycksplats, upprepade trafikbrott och brott mot en väsentlig trafiksäkerhetsregel kan de också utgöra hinder mot handledarskap under förutsättning att körkortet under de senaste tre åren har varit återkallat på grund av en sådan punkt och spärrtiden har uppgått till minst tre månader sammanlagt. Längden på spärrtiden bestämdes utifrån praxis för spärrtid för mindre allvarliga förseelser, ofta två månader, och inkluderar också fall då mer än en förseelse har ägt rum, vilket ofta resulterar i en spärrtid om tre månader.

Den som har haft sitt körkort återkallat av medicinska skäl eller av formella skäl (5 kap. 3 § 7–8 §§) under en treårsperiod förhindras inte med detta system att bli handledare, vilket enligt prop. 2003/04:160 s. 94 också var följdriktigt. Det föreligger ju inte någon omdömeslöshet som har betydelse i trafiksäkerhets hänseende bakom sådana återkallelser. Om ett körkort har blivit ogiltigt på andra grunder än att det har blivit återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. KKL innebär det inte heller en diskvalifikation för handledarskap.

För den som utövar uppsikt under övningskörning inom Försvarsmakten, polisväsendet och för den som ska godkännas som trafiklärare eller utbildningsledare ställdes samma krav, med den skillnaden att tiden för minsta sammanhängande körkorts-innehav ansågs kunna fastställas till tre år

6.4.5 Tillämpningsproblem

Vid kontakter med Vägverket och länsstyrelser har utredningen uppmärksammat på att det finns ett behov av förtydligande avseende beräkningen av innehav av körkort i bl.a. 4 kap. 5, 6 och 7 §§ KKL. Ett gemensamt problem är hur man ska bedöma en situation där en person har haft sin körkortsbehörighet återkallad inom bedömningsperioderna och efter att spärrtiden har löpt ut inte ansökt om eller medverkat till att ett nytt körkort har utfärdats. Vad ska den körkortslösa perioden som då följer anses vara; ska den jämföras med spärrtid och följaktligen inte räknas

med som innehavsperiod eller ska den räknas som en period då personen i fråga har haft körkortsbehörighet?

Vid en återkallelse av en körkortsbehörighet bestäms en spärrtid, utom om återkallelsen sker på grund av medicinska skäl eller av formella skäl. När en körkortsbehörighet är återkallad ska körkortet skickas in till länsstyrelsen, där det förstörs. När spärrtiden har gått ut är den grundläggande tanken att personen i fråga vill ha ett nytt körkort och därför ansöker om ett sådant. Beroende på vilken återkallelsepunkt som är aktuell och beroende på spärrtidens längd kan det, utöver själva ansökan om utfärdande av ett körkort, behövas ett nytt körkortstillstånd och i vissa fall ett nytt förarprov. Om återkallelsen är föranledd av rattfylleribrott kan länsstyrelsen förelägga personen att ge in läkarintyg för att styrka att de medicinska förutsättningarna är uppfyllda. Innan det är klarlagt att personen har rätt att få ett nytt körkort igen efter en återkallelse saknar personen giltig behörighet. Denna period kan bli lång, vilket kan bero på att personen inte behöver sitt körkort eller inte medverkar till utredningen om hälsa eller lämplighet. Under den körkortslösa perioden kan det hävdas att körerfarenheten inte upprätthålls eftersom praktisk körning inte kan ske utan körkortsbehörighet. Bedömningen av om en sådan period ska räknas som period med körkortsbehörighet eller period med återkallad körkortsbehörighet varierar bland länsstyrelserna.

6.4.6 Utredningens förslag avseende erfarenhet och lämplighet

Utredningens förslag: Reglerna avseende den som har uppsikt över övningskörning ska förtydligas.

Utredningen anser att det i lagtexten bör göras vissa förtydliganden. Uttrycket ”vana och skicklighet” kan bytas ut mot ett krav på erfarenhet av att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Någon skicklighetsbedömning av handledaren sker inte enligt dagens regler och kan inte heller praktiskt komma till stånd. Omdöme kan ersättas med lämplighet.

Erfarenhet

För den privata övningskörningen gäller i dag fem års innehav av körkort under den närmaste tioårsperioden. Det angavs i departementspromemorian *Vissa ändrade regler om körkort och alkohol* (Ds 2002:17) att fem år var en lämplig period ur trafiksäkerhets-synpunkt. För den yrkesmässiga uppsikten i trafikskolor m.fl. utbildningar gäller ett krav på tre års körkortsinnehav. Skillnaden mot privat övningskörning motiverades av att det gällde yrkesutbildning och yrkesanknuten uppsikt under övningskörning (se Ds 2002:17 och prop. 2003/2004:160 s. 94).

Utredningen ansluter sig till tidigare bedömningar om omfattningen av körkortsinnehav.

Utredningen anser dock att ålderkravet 24 år kan tas bort. Det saknar självständig betydelse i förhållande till kravet på innehav av körkortsbehörighet.

En körkortslös period för en person som ska prövas som handledare eller för att ha uppsikt under övningskörning kan ha blivit längre än själva spärrtiden som beslutats av länsstyrelsen eller av domstol. Enligt utredningens uppfattning bör en körkortslös period efter en återkallelse innebära att personen i fråga inte har haft behörigheten. Erfarenheten av att köra har ju inte kunnat upprätthållas under den perioden.

Exempel:

En person ansöker den 1 november 2008 om att bli handledare. Han uppfyller ålderkravet och har nu körkort. Erfarenhetskravet ska avse en tioårsperiod bakåt i tiden dvs. från och med den 1 november 1998. Om personens körkort har varit återkallet under ett år inom denna period och personen därefter inte velat ha ett nytt körkort eller inte kvalificerat sig till ett nytt körkort under fem år ska perioden av sex år räknas som en period utan behörighet och erfarenhetskravet kan inte uppfyllas då det krävs minst fem års innehav av behörigheten.

Lämplighet

Lämpligheten bör liksom i dag avse de närmaste tre åren före ansökan och en spärrtid som överstiger tre månader bör liksom nu diskvalificera för uppsikt.

Hur ska en körkortslös period påverka omdömesgillheten? Av prop. 2003/04:160 s. 94 framgår det att tanken vid tillkomsten av nuvarande bestämmelser om kravet på omdöme var att endast den faktiska spärrtiden vid en återkallelse skulle räknas som körkortslös tid. Det sägs i förarbetena att återkallelse utan spärrtid på grund av medicinska eller formella skäl inte hindrar handledarskap, vilket är följdriktigt eftersom det i sådana fall inte typiskt sett finns någon omdömeslöshet bakom återkallelsen. Det sagda ska också gälla i de andra fall när ett körkort blivit ogiltigt på andra grunder än att det är återkallat eller omhändertaget.

Utredningen ansluter sig till det resonemang som förs fram i nämnda proposition. Det kan tilläggas att de tillämpningsproblem som nämns ovan har sin grund i att ett körkort måste nytillverkas efter en återkallelse och att den processen kräver medverkan och aktivitet från den enskilde. Tidigare fanns ett system som innebar att vid en återkallelse skickades körkortet in till Vägverket och när spärrtiden var slut skickades det tillbaka till den enskilde igen i de fall då krav på körkortstillstånd och/eller förarprov inte gällde. Eftersom nytillverkning sker måste ansökan om nytt körkort ges in och det krävs nytt foto och ny namnteckning.

6.5 Introduktionsutbildning

För att bli handledare krävs det att man tillsammans med körkortsaspiranten genomgår en introduktionsutbildning om det är fråga om övningskörning för körkort i kategori B. Detta krav infördes liksom justeringarna i handledarskapsbestämmelserna genom SFS 2004:1087, se prop. 2003/04:160 s. 96–100.

Introduktionsutbildningen går till på följande sätt. Den som vill ta körkort ska tillsammans med den som avser att bli handledare genomgå en kurs om tre timmar. Kurserna hålls av någon som har blivit godkänd för ändamålet enligt 4 kap. 9 § KKL. Efter genomgången kurs får den som har gått utbildningen ett utbildningsbevis som gäller i fem år. Beviset ska ges in till länsstyrelsen vid ansökan om handledarskap.

En handledare får ha högst 8 elever. Den nedre åldersgränsen för att få gå utbildningen är 15 år och 9 månader, vilket framgår av Vägverkets föreskrifter om introduktionsutbildning, VVFS 2005:76.

Tillsynen över utbildningen sker av Vägverket enligt 4 kap. 11 §. Tillstånd att ge introduktionsutbildning får återkallas under de förutsättningar som anges i 4 kap. 10 § KKL.

6.5.1 Bör introduktionsutbildning krävas för samtliga behörigheter?

Utredningen har behandlat frågan om introduktionsutbildning borde krävas för övningskörning för samtliga körkortsbehörigheter. Det kan konstateras att när introduktionsutbildningen skulle införas fanns det förslag från olika remissinstanser om att den skulle krävas för samtliga behörigheter. Som motivering till att inte föreskriva sådan utbildning för andra behörigheter än B angavs att det hade konstaterats brister i den privata övningskörningen och att introduktionsutbildningen syftade till att ge eleven och handledaren hjälp med planering, struktur och innehåll för övningskörningen. Behovet av sådan utbildning ansågs främst finnas vid utbildning till behörigheten B. För högre behörigheter, såsom C, D och E sker övningskörningen ofta i en situation där den person som är handledare gör det i sin anställning och har flera elever att övningsköra med. Att kräva introduktionsutbildning för handledare i dessa fall skulle kunna leda till svårigheter. Att kräva introduktionsutbildning för A-behörigheten skulle enligt uttalande i förarbetena inte vara försvarligt ur ett administrativt perspektiv mot bakgrund av att trafiksäkerhetsvinsterna till helt övervägande del ansågs uppnås genom att avgränsa utbildningskravet till B-behörigheten. Privat övningskörning för A-behörighet sker inte i någon stor omfattning. För att ta de högre behörigheterna krävs som utgångspunkt innehav av B-behörighet. Det bör räcka med att ha genomgått introduktionsutbildningen vid ett tillfälle. Ett ytterligare argument för att behålla nuvarande ordning är det från och med våren 2008 har införts ett krav på fler moment i riskutbildningen för körkortsbehörigheterna A och B.

Sammanfattningsvis finner utredningen inte skäl att utvidga kravet på introduktionsutbildning till fler behörigheter än B.

6.5.2 Ska eleven behöva gå utbildningen med varje handledare?

Utredningens förslag: En elev ska bara behöva gå introduktionsutbildningen tillsammans med en av sina handledare om flera ska godkännas. Samtliga handledare måste dock ha gått utbildningen.

Kritik har riktats mot att en elev kan bli tvungen att gå introduktionsutbildningen flera gånger på grund av att han eller hon vill ha flera handledare som kan bo långt ifrån varandra. Ett vanligt exempel är att en elev har föräldrar som bor på två olika orter, vilket medför att eleven måste gå utbildningen dels med den ena föräldern på en ort, dels med den andra på annan ort. Kravet på att handledaren och eleven ska gå utbildningen tillsammans har en pedagogisk poäng, eftersom den faktiska övningskörningen ska genomföras tillsammans. Detta lyftes fram i prop. 2003/04:160 s. 98. Dock påpekades det att eleven i allmänhet inte skulle behöva genomgå utbildningen mer än två gånger eftersom det ofta är föräldrar eller annan släkting som ska övningsköra med eleven.

Utredningen instämmer i att det måste anses vara viktigt att elev och handledare går tillsammans och får utbildningen vid samma tillfälle. Det vanligaste är att det är en släkting som vill vara handledare t.ex. föräldrarna eller mor- och farföräldrar, men det förekommer också att man som handledare vill anlita någon bekant utanför familjen.

Det bästa sättet för att lösa problemet är om samtliga handledare och eleven kan gå utbildningen vid samma tillfälle. Utredningen finner att det är rimligt att eleven endast ska behöva gå utbildningen en gång med en av sina handledare. Om andra handledare ska finnas bör de kunna gå utbildningen utan eleven. Det ska vara möjligt men inte nödvändigt för en elev att gå introduktionsutbildningen mer än en gång.

Lägsta ålder för att gå utbildningen är 15 år och 9 månader. Det är alltså möjligt att flera syskon går utbildningen tillsammans med en gemensam tilltänkt handledare om eleverna uppfyller ålderskravet.

Vid ansökan om handledarskap får den som vill bli handledare inte åberopa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år.

Om inte ovanstående möjlighet utnyttjas kan en förälder bli tvungen att gå om kursen med ett annat barn kort tid efter tidigare genomgång kurs. När reglerna infördes ansågs det inte alltför betungande för handledaren. Utbildningens värde ligger i att den är färsk och att den genomförs med tilltänkt elev. Utredningen finner att det inte finns skäl att ändra kravet på att en handledare, t.ex. en förälder måste gå utbildningen med varje barn även om personen i fråga har varit handledare tidigare för ett annat barn.

6.6 Övningskörning för förarbevis

Utredningens förslag: Den som ska övningsköra i utbildningen med moped klass II ska ha uppnått åldern 14 år och nio månader. Motsvarande ålder ska för snöskoter och terränghjuling vara 15 år och nio månader. Den som ska ha uppsikt över övningskörningen i utbildningen ska vara godkänd utbildare för respektive fordon. Den som har uppsikt anses vara förare.

I prop. 2008/09:60 föreslås att för kategori AM ska övningskörning i trafik ingå som ett led i den obligatoriska utbildningen som föreslås för dessa fordon. Privat övningskörning föreslås inte för AM.

I samma proposition föreslås också att övningskörning inom ramen för utbildningen av förare av snöskoter och terränghjuling samt moped klass II ska kunna ske, men inte vara obligatoriskt. För moped klass II föreslås att behörighetsåldern ska vara 15 år och för snöskoter och terränghjuling 16 år. Om utbildaren vill så ska övningskörning i trafik kunna ske inom ramen för utbildningen. Ingen privat övningskörning föreslås. Krav på körkortstillstånd för dessa behörigheter föreslås inte heller. Utredningen anser att lägsta ålder för övningskörning bör vara 14 år och nio månader respektive 15 år och nio månader.

Den övningskörning som kan bli aktuell kommer inte att bli så omfattande att den kan likställas med den som sker för körkortsbehörigheterna. Övning på inhägnat område bör ha skett innan övningskörning sker i trafik. Det är därför rimligt att inte ställa hårdare krav än de som gäller för att bli godkänd utbildare.

7 Behörighetsingripande

7.1 Allmänt om behörighetsingripande

Bestämmelserna om körkortsingripande intar tillsammans med bestämmelserna om körkortstillstånd en central plats i körkorts-lagstiftningen. Dagens bestämmelser om körkortsingripande vilar, liksom bestämmelserna om körkortstillstånd, på principer som utformades redan i det lagstiftningsarbete som fullbordades 1958 (prop. 1958:69) och som byggde på 1953 års trafiksäkerhets-utrednings betänkande *Trafiksäkerhet II* (SOU 1957:18). Den reform som då genomfördes innebar en betydande skärpning av reglerna om återkallelse och omhändertagande av körkort. Reglerna om lämplighetskrav för körkort och traktorkort å ena sidan och reglerna om ingripande mot behörigheterna å andra sidan svarar mot varandra på så sätt att de syftar till att endast lämpliga förare tillåts vistas ute i trafiken. Olämpligheten framgår antingen vid ansökan om körkortstillstånd eller senare genom trafikbrott eller på annat sätt. Huvudlinjen som gällde när bestämmelserna infördes var att olämpliga personer skulle hindras från att uppträda som förare i trafiken. Den som en gång blivit fråntagen sitt körkort skulle endast efter lång tid och efter att ha genomgått en restriktiv prövning på nytt kunna förvärva ett körkort. Härigenom skulle trafiksäkerheten för övriga trafikanter öka. Genom ett fortlöpande lagstiftningsarbete har denna huvudlinje i körkortssammanhang kommit att förändras från tanken på att ta bort olämpliga förare från trafiken till ett synsätt som i stället går ut på att förarens beteende i trafiken i första hand ska förbättras. Det har kommit till uttryck genom den mer nyanserade och individualiserade bedömning som numera görs i körkortsärenden, jfr. uttalanden i prop. 1975/76:155 och prop. 1976/77:133. Detta framgår bland annat i myndigheternas möjligheter att underlåta återkallelse i vissa fall, att ändra återkallelsebeslut och att undersöka om bristerna

beror på dåliga trafikkunskaper eller medicinska förhållanden. Möjligheter att villkora körkortet har också införts.

Körkortsingripande kan ske genom återkallelse, varning eller villkorlig återkallelse. En återkallelse innebär att föraren mister den behörighet som har återkallats genom beslutet. Körkortet ska då ges in till länsstyrelsen och förstöras. Vid återkallelse ska en spärrtid bestämmas, utom i de fall när återkallelsen beror på sjukdom eller på att körkortshavaren inte har följt ett föreläggande om att ge in ett läkarintyg eller ett bevis om godkänt förarprov. Spärrtid är tid under vilken ett körkort inte får utfärdas. Efter det att spärrtiden har löpt ut måste ett nytt körkort tillverkas, vilket kräver aktivitet av föraren samt i vissa fall en ny lämplighetsprovning av föraren. Varning är den lindrigaste formen av körkortsingripande eftersom rätten att köra kvarstår. En ny förseelse som inträffar inom viss tid efter att en varning har meddelats påverkar dock det nya körkortsingripandet i skärpande riktning.

En villkorlig återkallelse innebär att behörigheten att köra fordonet får behållas under villkor att ett s.k. alkoholås används i fordonet enligt särskilda bestämmelser, se vidare kap. 11. En villkorlig återkallelse kan omvandlas till en vanlig återkallelse som då medför att personen mister behörigheten. Se närmare om alkoholås i avsnitt 11.

Även den som kör motorfordon i Sverige med ett utländskt körkort omfattas av de svenska reglerna om körkortsingripande. I stället för att återkalla ett utländskt körkort beslutas att körkortet inte längre gäller i Sverige under viss tid. Detta regleras i 6 kap. 5 § KKL. Körkortet ges tillbaka till föraren vid dennes utresa från Sverige. Ett trafikbrott som en innehavare av ett svenskt körkort gör sig skyldig till utomlands kan under förutsättning att trafikbrottet har sin motsvarighet i Sverige leda till körkortsingripande i Sverige med stöd av lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.

7.2 Det svenska systemet i ett internationellt perspektiv

7.2.1 Parallella sanktionssystem

Det svenska systemet innebär att polis, åklagare och allmän domstol har hand om den straffrättsliga följden av ett trafikbrott medan länsstyrelsen och de allmänna förvaltningsdomstolarna har hand om körkortsingripandena, dvs. de konsekvenser som ett trafikbrott har för rätten att köra motorfordon. Systemet har varit föremål för ett flertal utredningar under åren. En invändning mot systemet som har anförts tidigare har rört frågor om det är förenligt med den europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) att ha två reaktionssystem mot samma förseelse, dvs. om systemet är förenligt med artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen som innehåller ett förbud mot att lagföra och straffa en person flera gånger för en och samma sak. Europadomstolen för de mänskliga rättigheterna har år 2005 vägrat prövningstillstånd avseende ett svenskt körkortsmål där frågan var om det förhållandet att ett trafikbrott leder till både en brottmålsrättegång och ett körkortsingripande enligt två olika rättssystem skulle innebära att man blir dömd två gånger för samma sak.¹ Domstolen fann att körkortsingripandet var ett av de sanktionssystem som fanns för de aktuella trafikbrotten och att det därför inte var frågan om någon ny procedur när körkortsingripandet aktualiserades. Det är nämligen tillåtet att föreskriva flera sanktioner för ett och samma brott. Körkortsingripandet bör alltså ses som en sanktion av flera som kan följa på ett trafikbrott. Att ingripandet i första instans sker av en administrativ myndighet och inte en domstol strider inte heller mot Europakonventionen såvida vissa grundläggande rättigheter tillförsäkras den enskilde i förfarandet. Dessa är rätten att yttra sig, rätten till muntlig förhandling och rätten att överklaga till en domstol. Dessa rättigheter finns garanterade i det svenska systemet. Utgången i målet, visar enligt utredningens mening på att det inte enligt europarättslig praxis finns skäl att ifrågasätta det svenska systemet som sådant. Frågan om att flytta över körkortsingripandena från förvaltningsmyndigheter och förvaltningsdomstolar till de allmänna domstolarna har också utretts flera gånger. Någon sådan reform har aldrig kommit till stånd. Remissyttrandena vid den

¹ Europadomstolens beslut den 13 december 2005 i mål nr 73661/01.

senaste utredningen, *Körkortsingripanden* (SOU 2000:26) gick i huvudsak ut på att den gällande ordningen för körkortsingripanden på grund av brott är mycket väl inarbetad och att det därför måste finnas starka principiella skäl som talar för en annan ordning om en sådan ska införas. Utredningen hade inte visat att fördelarna med ett sådant system övervägde nackdelarna på ett övertygande sätt, se departementspromemorian *Alkolås och vissa körkortsfrågor*, Ds 2002:17, s. 19–20.

Utredningen finner med stöd av det ovanstående resonemanget inte anledning att nu åter ta upp frågan om en överflyttning av körkortsingripandena till de allmänna domstolarna.

7.2.2 Pricksystem

Inom EU finns olika nationella system för körkortsingripanden. I vissa länder administreras körkortsingripandena som följer på rena trafikbrott i brottmålsprocessen och andra ingripanden av något annat organ, t.ex. polismyndigheten eller en lokal myndighet. Ett flertal länder har s.k. pricksystem för det administrativa förfarandet som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelse på i förväg bestämt vis. När en viss nivå uppnåtts inträffar en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet. Något gemensamt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU har inte skapats. Det tredje körkortsdirektivet förstärker däremot tankarna om ett gemensamt erkännande av körkortsåterkallelser av körkort inom gemenskapen. Det kommer till uttryck på så sätt att den som har fått sitt körkort återkallat i ett medlemsland inte ska kunna få ett nytt körkort utfärdat i ett annat medlemsland.

Frågan om att införa ett pricksystem i Sverige har utretts tidigare, senast i SOU 2000:26. På grund av invändningar från vissa remissinstanser avseende förenligheten med grundlagen ledde inte utredningens förslag till lagstiftning, se Ds 2002:17 s. 20.

7.3 Körkortsingripande

7.3.1 Återkallelsegrunderna

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

Ett körkort ska återkallas

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

skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

8. om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in ett läkarintyg eller ett bevis om godkänt förarprov.

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

I vårt lagförslag återfinns bestämmelserna om ingripande i kapitel 6. Som en konsekvens av att vi föreslår att rättigheten att köra, behörigheten, skiljs från dokumentet, körkortet eller förarbeviset, föreslår vi att det ska vara behörigheten som återkallas. När en behörighet är återkallad blir körkortet respektive förarbeviset ogiltigt, vilket framgår av 3 kap. 20 § och 4 kap. 10 § i vårt lagförslag. Kapitel 6 i lagförslaget omfattar ingripande mot både körkortsbehörighet och förarbehörighet och därför har kapitlet fått rubriken Behörighetsingripande. Vi föreslår några ändringar avseende ingripandereglerna, både av redaktionell karaktär och med materiell innebörd, vilka framgår nedan. Till stor del finner vi dock att de gällande bestämmelserna, som nu anges i 5 kap. KKL, ska kvarstå med oförändrad materiell innebörd.

7.3.2 Redaktionella ändringar

Utredningens förslag: För att underlätta den praktiska tillämpningen bör den återkallelsepunkt som avser vissa trafikbrott förses med underkategorier.

Återkallelsegrunderna återfinns i 6 kap. 4 § i vårt lagförslag. Ordningföljden för punkterna 1–5 är densamma som enligt nuvarande KKL. Den första punkten som rör olika trafikbrott bör delas upp på så sätt att de olika trafikbrotten grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, grovt rattfylleri och brott mot 30 § första – tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn eller mot 10 kap. 2 § första – tredje stycket järnvägslagen (2004:519) bör hänföras till varsin underkategori. Anledningen till att underkategorier bör införas är att möjligheten att ta ut statistik

avseende återkallelsegrunderna underlättas om det går att skilja de olika grunderna i vägtrafikregistret.

7.3.3 Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt

Utredningens förslag: Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt utgår som en särskild grund för återkallelse. Olovlig körning och tillåtande av olovlig körning ska hänföras till återkallelsepunkten 4.

Av 5 kap. 3 § sjätte punkten KKL framgår att återkallelse av körkortet ska ske om det med hänsyn till annat brott kan antas att körkortshavaren inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Detsamma gäller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Bakgrunden till bestämmelsen var enligt SOU 1957:18 s. 117 att undersökningar visar att personer som i sin allmänna livsföring brister i hänsyn till andra eller som på annat sätt visar prov på en ansvarslös inställning och en bristande social anpassning påfallande ofta visar samma negativa egenskaper när de uppträder i trafiken. Frågan om körkortet ska återkallas på grund av allmän brottslighet ska prövas efter en helhetsbedömning av körkortshavarens person och hur han eller hon kan förväntas uppträda i trafiken. Stor vikt ska läggas vid de personliga förhållandena och hur bilden av personens framtid ter sig. Förhållandena belyses ofta genom yttranden från frivårdsmyndighet, övervakare eller kriminalvårdsanstalt. Vid kvalificerad brottslighet – som t.ex. har bedrivits yrkesmässigt eller varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös – bör innehav av körkort i regel vägras. Även kombinationen av allmän brottslighet och trafikbrottslighet bör uppmärksammas (prop. 1975/76:155 s. 72). I helhetsbedömningen ska också valet av påföljd beaktas och återkallelse bör ofta kunna underlåtas beträffande personer som har dömts till böter, villkorlig dom, skyddstillsyn eller till kortare fängelsestraff. När det gäller vilka brott som kan leda till återkallelse har tonvikten lagts på våldsbrott och narkotikabrott. Vägledning om vilka brott som kan föranleda körkortsingripande kan hämtas i den uppräkningslista som finns i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och som anger

vilka straffrättsliga avgöranden som Rikspolisstyrelsen ska underrätta Vägverket om.

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

Regeringsrätten har i RÅ 2006 ref. 48 som rörde återkallelse av körkort med stöd av punkten 6, uttalat att syftet med ett körkortsingripande var att främja trafiksäkerheten genom att hos den körkortshavare som felat inskräpa kravet att iaktta trafikreglerna. Brottets art och omständigheterna vid tillfället då det begicks ger en indikation på hur sträng åtgärd som behövs för att nå syftet; ju allvarigare brott och sämre ansvarsmedvetande hos föraren, desto strängare åtgärd för att väcka och vidmakthålla förarens ansvarskänsla. Enbart omständigheterna vid brottet kan dock inte läggas till grund för bedömningen av vad som fordras för att nå inskräpningseffekten. Förarens allmänna insikt om sitt ansvar i trafiken och hans eller hennes förmåga och vilja att ta hänsyn och iaktta omsorg i allmänhet såsom trafikant måste också beaktas. En av många omständigheter som därvid bör kunna tillmätas betydelse är hur lång tid som förflutit mellan brottet och körkortsingripandet utan att ytterligare trafikbrott blivit kända för körkortsmyndigheten.

Utredningen ifrågasätter om återkallelse ska ske enbart på grund av allmän brottslighet eller personliga förhållanden i övrigt på nu gällande sätt. Den bakomliggande presumtionen för att ha denna återkallelsegrund är att ”man kör som man lever”. Enligt utredningen är det oklart i vilken mån trafiksäkerheten gynnas av att den som har begått ett grovt brott och därmed måste avtjäna ett fängelsestraff, ofta på mer än ett år, blir fräntagen rätten att köra under motsvarande tid. Det finns ingen nyare undersökning som bekräftar sambandet mellan brott i allmänhet och ett bristande beteende i trafiken. Med nu gällande system blir återkallelsen av körkortet i dessa fall, eftersom det inte finns något samband mellan brottet och trafiksäkerhet närmast en ytterligare sanktion för ett brott som de allmänna domstolarna redan bestämt en påföljd för.

Domstolspraxis varierar avseende tillämpningen av punkten 6. Det finns t.ex. några domar från Regeringsrätten i vilka våldtäkt inte har lett till återkallelse (R 79 2:45 I, R 79 2:45 II och RÅ 83 2:90). Det finns också en kammarrättsdom där våldtäkt efter drogning av offret, som var i beroendeställning till förövaren, inte ledde till körkortsingripande (KR Sundsvall 2006-12-15 mål nr 2675-06). I en dom från Kammarrätten i Göteborg ledde grov våldtäkt mot barn under längre tid, vilket gav sex års fängelse, till körkortsåterkallelse på 18 månader (KR Göteborg 2007-03-08, mål nr 6700-06).

Under 2007 beslutade länsstyrelserna om 650 återkallelser på grund av punkt 6, vilket är cirka två procent av alla återkallade körkort under året. Antalet återkallade körkort enligt punkt 6 har varit ungefär detsamma under åren 2003-2006.

Enligt utredningen kan det ifrågasättas om det från trafik-säkerhetssynpunkt finns något stöd för att ha kvar återkallelse-grunden allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt. Presumtionen att den som begår ett brott som är sådant som nämns i förarbetena är farligare i trafiken än andra är inte helt övertygande. Tillämpningen är dessutom sådan att den spärtrid som bestäms överensstämmer med tiden för frihetsberövande. Sådana fall som i dag hänförs till personliga förhållanden, såsom eget bruk av narkotika, kan i stället bedömas utifrån medicinska grunder och återkallelsepunkten för sjukdom. Grunden allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt föreslås därför utgå.

Vårt förslag innebär att brottet tillåtande av olovlig körning, vilket regleras i 3 § tredje stycket trafikbrottslagen (1951:649) och som nu enligt praxis (RÅ 82 2:79 och RÅ 2006 ref. 48) hänförs till punkten 6 i fråga om grund för återkallelse behöver regleras. Olovlig körning, som också regleras i 3 § TBL, nämns inte under någon särskild återkallelsepunkt i KKL. Om den olovliga körningen är av allvarlig natur ligger punkten 4 närmast till hands. Rör det sig om upprepade förseelser kan punkten 3 bli tillämplig. Olovlig körning bedöms som grov om föraren kör på ett trafikfarligt sätt på grund av bristande kompetens eller om körkortet är återkallat. Exempel från praxis som visar att punkten 4 är tillämplig vid olovlig körning är RÅ 1990 ref. 98 och RÅ 1989 ref. 94.

Vi föreslår att såväl olovlig körning som inte är ringa som tillåtande av olovlig körning uttryckligen ska hänföras till en återkallelsegrund.

Kraven för körkortstillstånd korresponderar med återkallelsegrunderna i nuvarande KKL. Vårt förslag att ta bort allmän brottslighet och personliga förhållanden från återkallelsegrunderna leder till frågan om kravet på personlig lämplighet och den kontroll som nu sker i misstanke- och belastningsregistret inför prövningen av frågan om körkortstillstånd också ska tas bort. Utredningen finner det rimligt att ha en strängare bedömning för att komma in i systemet och presumtion utifrån tidigare allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt är då mer relevant. Den person som provas för körkortstillstånd har inte varit ute i trafiken och att i det fallet beakta brott som begåtts som en varningssignal är inte orimligt. Utredningens slutsats blir att kravet på personlig lämplighet inför körkortstillståndsprövningen bör kvarstå oförändrat även om återkallelsegrunden tas bort.

7.3.4 Medgivande

Utredningens förslag: Kravet på att ett medgivande att köra efter ett omedelbart omhändertagande kan ges endast om det bedöms kunna ske utan fara för trafiksäkerheten återinförs.

I KKL anges i 5 kap. 7 § andra stycket att om ett körkort ska omhändertas på grund av brott som avses i 3 § 4 KKL får körkortshavaren medges rätt att under 48 timmar närmast efter omhändertagandet köra det slag av fordon som körkortet berättigar honom till.

I 1977 års körkortslag angavs uttryckligen att ett medgivande att köra skulle kräva att det kunde ges utan fara för trafiksäkerheten. I KKL sägs inte längre att en förutsättning för medgivande ska vara att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Enligt vad utredningen har inhämtat har detta inneburit vissa tillämpningsproblem.

Enligt utredningen bör det därför i förtydligande syfte åter skrivas in i KKL att en förutsättning för medgivande är att körning bedöms kunna ske utan fara för trafiksäkerheten.

7.3.5 Villkorlig återkallelse – alkoholås

Närmare bestämmelser om villkorlig återkallelse finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Försöksverksamheten infördes 1999 i tre län och har under 2003 utökats till att omfatta hela landet. Verksamheten pågår enligt nuvarande bestämmelser t.o.m. den 31 januari 2009 och gäller för körkortsbehörigheterna kategori B, BE, C, CE, D och DE. I avsnitt 11 redogör vi för vissa frågor om alkoholås som vi enligt våra tilläggsdirektiv har att ta ställning till.

7.4 Nytt körkort efter återkallelse

Reglerna om hur man återfår körkortsbehörigheten efter en återkallelse finns i 5 kap. 13–15 §§ KKL och innebär sammanfattningsvis följande. Den som vill ha tillbaka sin behörighet efter en återkallelse måste ansöka om utfärdande av ett nytt körkort. Vid återkallelse ska körkortet ges in till länsstyrelsen och makuleras. När spärrtiden har löpt ut ska ett nytt körkort tillverkas efter ansökan om personen i fråga uppfyller de krav som gäller för innehavet. En sådan ansökan får inte prövas innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtid löpt ut (13 §). Som huvudregel gäller att ett nytt körkort får utfärdas endast för den som har ett körkortstillstånd och har avlagt ett godkänt förarprov och även i övrigt uppfyller kraven i 3 kap. 1 § KKL (14 § första stycket). Kravet på körkortstillstånd och nytt förarprov gäller dock inte om spärrtiden är högst ett år och återkallelsegrunden är någon av dem som anges i 5 kap. 3 § punkterna 2–4 KKL. Om spärrtiden har bestämts till högst ett år och återkallelsegrunderna är någon av de som återfinns i 5 kap. 3 § första stycket punkterna 1, 5–6 KKL eller om körkortet har återkallats med stöd av 3 § punkterna 7–8 krävs det bara körkortstillstånd.

Prövotid gäller för ett körkortsinnehav i två år från dagen för godkänt förarprov, 3 kap. 18 § KKL. För att få tillbaka behörigheten efter en återkallelse som grundar sig på en omständighet som har inträffat *under prövotiden* krävs det alltid körkortstillstånd och förarprov, 5 kap. 15 § KKL. Prövotid behandlas i avsnitt 7.5.

Tabell 7.1 Att få tillbaka behörigheten efter återkallelse

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

Andra krav för att få tillbaka behörigheten än de som anges i 13–15 §§ kan bestämmas i beslutet om återkallelse eller efter beslutet men innan spärrtiden har löpt ut (5 kap. 15 § andra stycket KKL). Även i de fall där grunden för återkallelsen är någon av punkterna 2–4 i 3 § och spärrtiden är kortare än 12 månader får länsstyrelsen besluta att ett körkortstillstånd ska ges in i samband med ansökan om utfärdande av ett nytt körkort. Detta är aktuellt om det före utfärdandet har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd (5 kap. 15 § tredje stycket KKL). Vid återkallelser enligt 7 och 8 punkterna fastställs inte någon spärrtid i beslutet.

7.4.1 Ny behörighet efter återkallelse

Utredningens bedömning: I lagtexten bör fortsatt anges att ett nytt förarprov ska avläggas om spärrtiden överstiger 12 månader.

Utredningen gör följande bedömning. Reglerna om hur behörighet återfås efter återkallelse ska vara tydliga och ändamålsenliga. Det grundläggande skälet för att återkalla ett körkort är trafiksäkerheten. Den som har åsidosatt de grundläggande trafikreglerna på sådant sätt att skäl för återkallelse föreligger bör "tas ur trafik". Spärrtidens längd ska avspegla hur allvarligt samhället ser på förseelsen. Ju allvarligare förseelse desto längre spärrtid. I prop. 1975/76:155 diskuterades att vid en spärrtid om sex månader eller längre skulle ett nytt förarprov krävas. Härvid uttalades att även vid kortare spärrtider kunde förarprov bli aktuellt, om t.ex. personens bristande färdigheter, teoretiska eller praktiska motiverar det eller personens attityder till trafiken är sådana att det är befogat. Sexmånadersgränsen för när förarprov krävs har senare ändrats till 12 månader. Som ytterligare krav gällde tidigare att om det hade förflutit mer än 14 månader sedan körkortet blev ogiltigt när ansökan om nytt körkort gavs in, skulle kravet på nytt förarprov ändå gälla. Tiden löpte från och med det att spärrtiden eller giltighetstiden för återkallelsen börjat löpa eller, om det gällde en återkallelse på grund av sjukdom eller ej följt föreläggande från och med delgivningsdagen. I förarbetena till den bestämmelsen uttalades bl.a. att den ordning som gällde för att få tillbaka ett körkort efter en återkallelse, vilken i stort är den som också gäller i dag, var ändamålsenligt och välfungerande. Det krävs aktivitet av olika slag från den enskildes sida för ett nytt utfärdande. De grundläggande villkoren för att få körkort bedömdes också fylla en viktig funktion för att vidmakthålla trafiksäkerheten. Emellertid togs tidsfristerna för att söka nytt körkort bort eftersom dessa hade föranlett kritik av Justitieombudsmannen (JO). Kritiken gick ut på att det var svårt för den enskilde att förstå vad som gällde. Fristen om 14 månader för ansökan om körkort kunde passeras på grund av utdragen administration, t.ex. i samband med ansökan om körkortstillstånd eller på grund av svårigheterna att få en läkartid. Det uttalades också att det kunde ifrågasättas om tidsgränserna kunde motiveras utifrån resonemanget att sökandens körvana var

bristande i den situationen att tidsfristen försumtits när körvana i andra fall inte är en förutsättning för att få ha körkort. Tidsfristerna kunde tas bort utan att trafiksäkerheten eftersattes. Det uttalades också att det var ovanligt att en person väntade avsevärd tid med att söka ett nytt körkort efter en återkallelse. En yttersta garant för trafiksäkerheten ansågs också vara att kravet på körkortstillstånd och förarprov fanns kvar för de allvarliga trafikbrotten.

Utredningen finner att de befintliga kraven på vad som ska gälla för att få tillbaka ett körkort efter en återkallelse även ska gälla i fortsättningen men att de kan uttryckas tydligare i lagtexten.

7.4.2 Särskilt om korta spärrtider

Näringsdepartementet har till utredningen överlämnat en skrivelse från Kammarrätten i Sundsvall angående vissa problem vid hanteringen av spärrtider. Av skrivelsen framgår att en enskild kan drabbas negativt i de fall länsstyrelsen beslutar en spärrtid, t.ex. två månader, som sedan efter överklagande sätts ned av överinstans till en månad och därefter återigen efter överklagande av andra parten förlängs av högre instans till två månader. Efter länsstyrelsens beslut kan personen i fråga ansöka om ett nytt körkort. Om det är någon av grunderna i 5 kap. 3 § 2–4 punkterna KKL behövs inget körkortstillstånd utan en ansökan räcker. Körkort beviljas och lämnas ut till den enskilde som får bekosta det nya körkortet (120 kr). Enligt en dom i Regeringsrätten den 12 september 2002 (mål nr 6541-2001) ska den enskilde på nytt få sitt körkort återkallat efter den högre instansens beslut. Domen får förstås så att det är det nya körkortet, som är utfärdat efter länsrättens dom som nu ska återkallas. Från spärrtiden på två månader avräknas en månad. Körkortshavaren drabbas alltså av dubbla kostnader för nytt körkort till följd av att han eller hon har överklagat länsstyrelsens beslut. Ett annat tillämpningsproblem som också framgår av skrivelsen är följande. Länsstyrelsen bestämmer två månaders spärrtid, den enskilde överklagar till länsrätten som sätter ned spärrtiden till en månad. När en månad och t.ex. 12 dagar har gått av spärrtiden överklagas målet av länsstyrelsen till kammarrätten som bestämmer två månaders spärrtid. Frågan är hur lång tid som ska avräknas från de två månaderna? Ska utöver en månad och 12 dagar, den tid som löpt under handläggningstiden innan

personen i fråga fått ut sitt körkort efter länsrättens dom avräknas? Han eller hon har då varit fråntagen rätten att köra ett antal dagar på grund av de administrativa processerna vid tillverkningen av körkortet. Regeringsrätten har vägrat prövningstillstånd i ett mål med liknande fråga (mål nr 5761-2001).

En lösning till de beskrivna olägenheterna vore att återinföra det tidigare system som gick ut på att körkort inte makulerades utan förvarades hos Vägverket under spärrtiden och sedan återställdes. Utredningen anser emellertid att ett återinförande av detta administrativt betungande system skulle medföra ökade kostnader och merarbete i en omfattning som framstår som omotiverat i förhållande till de beskrivna problemen.

7.4.3 Ingripande mot förarbehörigheter

Utredningens förslag: Förarbehörigheterna ska kunna bli föremål för ingripande enligt KKL vid vissa trafikbrott.

Av prop. 2008/09:60, *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling*, s.101 framgår bl.a. följande. Moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska omfattas av återkallelsegrunderna i 5 kap. 3 § 1–4 KKL som avser olika typer av trafikbrott.

Vi har i vårt förslag till ny KKL arbetat in de förslag som anges i ovannämnda proposition.

7.5 Prövotid

En särskild del av vårt uppdrag handlar om prövotid. Vi ska analysera ett förslag om förändringar i prövotidsreglerna som Vägverket har lämnat i sin rapport *Förslag till en ändrad prövotid*.² Nedan redovisar vi först gällande rätt, därefter huvuddragen i Vägverkets rapport samt en del kompletterande utredning som vi har inhämtat och slutligen redovisas vår bedömning.

² Rapporten är daterad den 28 april 2006, FT 10 A 05;13509.

7.5.1 Nu gällande regler

Av 3 kap. 18 § KKL framgår att för ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

Vid en återkallelse av ett körkort är huvudregeln att för att på nytt få behörigheten måste ett förarprov avläggas, enligt 5 kap. 14 §. Det finns emellertid undantag från denna huvudregel, vilka nämns i andra stycket och utgörs av de fall då återkallelsen grundas på punkterna 2–4 och spärrtiden är högst ett år. I 15 § KKL anges att den som under prøvotiden får sitt körkort återkallat med spärrtid (punkterna 1–6 i 5 kap. 3 § KKL) under prøvotid inte omfattas av undantaget från kravet på förarprov. De måste alltså alltid göra om förarprovet.

Prövotidsreglerna träffar inte bara yngre personer utan också personer som av någon anledning har varit tvungna att avlägga nytt förarprov efter en återkallelse av tidigare körkort och personer med utländskt körkort som efter viss tid måste ta svenskt körkort för att få köra i Sverige.

Den som efter en återkallelse får en spärrtid på mer än 12 månader måste alltid göra om förarprovet, oavsett prøvotid.

7.5.2 Motiv för införandet av prøvotid

Regler om prøvotid infördes den 1 januari 1990. Bakgrunden var att TSV 1987 hade lämnat in förslag till Kommunikationsdepartementet om bl.a. rätt att införa en provisorisk körkortsbehörighet under två år för nya körkortshavare och krav på att därefter genomgå ett nytt förarprov. En rehabiliteringskurs föreslogs också för dem som hade brutit mot vissa väsentliga trafikregler. Förslagen bedömdes av departementschefen medföra allt för höga kostnader för den enskilde och genomfördes i huvudsak inte med undantag för prøvotiden, vilken ansågs viktig för att markera att samhället inte ansåg de nyblivna körkortshavarna helt fullärda direkt när körkortet utfärdats. Om andra förseelser än rent bagatellartade inträffade under prøvotiden skulle det krävas att körkortshavarna inhämtade det som visats saknas och vid ett nytt prov visade att man kunde anförtros rätten att köra igen.

7.5.3 Vägverkets förslag

Vägverkets förslag går ut på att ersätta kravet på att genomföra ett nytt förarprov efter en återkallelse när en förseelse har skett under prøvotid med krav på deltagande i program anpassat till det bakomliggande trafikbrottet. Syftet med de åtgärder som Vägverket föreslår är att de dels ska ge en preventiv effekt, dels minska återfallsfrekvensen. Utgångspunkten för att föreslå en förändring är enligt Vägverket att något inhämtande av kunskaper inte sker genom kravet på nytt förarprov och det är därför inte ändamålsenligt.

Vägverket föreslår följande. Den som under prøvotid gör sig skyldig till förseelse som leder till återkallelse på grund av grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller grovt rattfylleri (punkten 1), smitning (punkten 2), upprepade trafikbrott (punkten 3) eller allvarligt trafikbrott (punkten 4) ska i stället för att göra om förarprovet genomgå speciell programverksamhet som krav för att återfå behörigheten. För återkallelser enligt punkterna 5 (opålitlighet i nykterhetshänseende) och 6 (annat brott av allvarligt slag) föreslås ingen förändring med motiveringen att grunden för återkallelse inte är trafikbrott. Punkterna 7 och 8 omfattas inte heller på grund av att spärrtid inte fastställs vid dessa.

De program som föreslås har två huvudinriktningar; ett utbildnings- och påverkansprogram inriktat på trafikbrott utan samband med droger och ett behandlingsprogram inriktat på rattfylleribrotten. Det utbildningsprogram som inte har samband med rattfylleribrotten skulle ha som målsättning att ändra förarens attityd i trafiken, bl.a. till höga hastigheter, körförhållanden och mänskliga felhandlingar. Det finns sådana utbildningar i dag som försöksverksamhet på olika håll i landet, t.ex. kampanjen "Själv Säker" som är en utbildning som vänder sig till ungdomar på olika praktiska gymnasieprogram genom uppsökande verksamhet. Utbildningen är utformad i samarbete mellan ett flertal aktörer, bl.a. Vägverket, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) och Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP) och "PILOT – vidareutbildning av unga bilförare" som har utvärderats 2002.³

³ Se PILOT – vidareutbildning av unga förare, slutrapport, VTI 457, 2002.

För rattfyllerister föreslås ett annat program, som är inriktat på rehabilitering och ska bygga på den s.k. Skellefteåmodellen.⁴ Det är en modell bland flera som har till syfte att genom samverkan mellan olika aktörer; polisen, socialtjänsten i en kommun, landstinget genom beroendevården, länsstyrelsen och kriminalvården, minska antalet alkoholpåverkade förare genom minskat antal återfall i rattfylleri. Modellen bygger på att förarna så snabbt som möjligt ska motiveras att ta itu med sitt alkoholmissbruk. Modellen bygger på kunskapen att den som ertappas för rattfylleri är mer mottaglig att ta emot hjälp för sitt missbruk om erbjudandet kommer snabbt efter händelsen. Erfarenhet visar nämligen att även bland dem som ertappas med låga alkoholkoncentrationer, finns ofta ett alkoholmissbruk. År 2006 använde sig 60 av landets kommuner av modellen på så sätt att en polis som stoppar en person som visar sig ha alkohol i kroppen antingen skickar en rapport till socialtjänsten som tar kontakt med personen inom 24 timmar eller skjutsar personen direkt till beroendevården. Polisen mäter alkoholhalten i utandningsluften, alternativt begär blodprov, håller förhör samt fyller i ett formulär i vilket föraren accepterar eller avböjer hjälp att genom projektet komma till rätta med sina alkoholproblem. Lämpliga behandlingsformer diskuteras men i dag bygger metoden på frivillighet, dvs. ingen kan tvingas delta i något samtal.

7.5.4 Vissa förslag från rattfylleriutredningen

Rattfylleriutredningen har i betänkandet *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12) dels redogjort för olika påföljder vid rattfylleribrott, dels givit några förslag som tangerar sådant rehabiliteringsprogram som nu är i fråga. Rattfylleriutredningen beskriver hur påföljdssystemet ser ut i dag för rattfyllerister och anger bl.a. att vid grovt rattfylleri är praxis att påföljden blir fängelse. Det krävs särskilda skäl för att döma till en påföljd som inte är frihetsberövande. Under år 2004 dömdes 55 procent av de grova rattfylleristerna till fängelse, 22 procent till villkorlig dom med samhällstjänst och 21 procent till skyddstillsyn. Verkställigheten av fängelsestraff för rattfyllerister på anstalt sker på speciella anstalter med påverkansprogram för rattfyllerister. De flesta men inte alla i

⁴ Se *Nationell samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Skellefteåmodellen*, Vägverket, Broschyr 88538 och 88539.

anstalt genomgår påverkansprogrammet. Cirka hälften av de dömda verkställer påföljden utanför anstalt med intensivövervakning med elektronisk kontroll (fotboja). Även dessa genomgår påverkansprogram mot alkohol och droger under några timmar per vecka. Rattfylleriutredningen ansåg att skyddstillsyn med kontraktsvård bör förekomma i större utsträckning. Härvid grundade sig utredningen på vad som framkommit i det s.k. KAPUBRA-projektet och behovet av alkoholrelaterad vård för rattfyllerister.

7.5.5 Några internationella jämförelser

Vägverkets utredning innehåller några internationella jämförelser av olika påverkansprogram eller DI-program (driver improvement). Utredningen har också tagit del av resultatet av olika projektutvärderingar på området vilka återges i korthet nedan.

EU-projektet GADGET gav mycket kort slutsatsen att ett DI-program ska vara av hög kvalitet och ha lärare med psykologisk utbildning och vara en del av varje förarutbildningssystem för att vara framgångsrikt.⁵ I EU-projektet DAN beskrivs ett flertal DI-program som finns i Europa för nya förare i syfte att jämföra de olika programmen med varandra och peka på för- och nackdelar med de olika programmen för nyblivna förare.⁶ I EU-projektet ANDREA har de program som förekommer i Europa utvärderats och satts i ett större sammanhang, varvid kan utläsa olika aspekter på vad som krävs för att ett program ska få ett positivt resultat.⁷

7.5.6 EU projektet ANDREA

Av ANDREA-rapporten framgår följande. Ett rehabiliteringsprogram definieras som ett systematiskt program för att behandla trafikbrottslingar, vilket syftar till att ändra beteendet hos dem för

⁵ Driver Training, Testing and Licensing – towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of EU-Projects GADGET, Work Package 3. bfu-Report 1999.

⁶ Se DAN-report, Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers, Bartl, G. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 2000.

⁷ Analysis of Driver Rehabilitation Programmes, EU-project, Bartl, G, Assailly, J-P, chanter, F, Hatakka, M, Keskinen, E och Willmes-Lenz, G, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 2002.

att förhindra framtida trafikbrott och få dem att kunna behålla körkortet.

Utgångspunkten är att vid trafikbrott såsom rattfylleri och hastighetsöverträdelser räcker inte straff och indragning av körkort för att förhindra nya överträdelser. Socialt ansvarstagande krävs också. Det är orsaken till att påverkansprogram utarbetats och provats i vissa EU-länder.

Sammanfattningsvis anges i ANDREA projektet att det har visats i olika oberoende utvärderingar av program att antalet återfall för rattfyllerister halverats för dem som deltagit i program jämfört med personer som inte gjort det. Det gäller under en period om 2–5 år efter det första brottet. Efter fem år visar en utredning att minskningen av återfall gått ned.

För att programmen ska vara framgångsrika bör de inriktas på trafiksäkerhetsproblemen i det aktuella landet. Som exempel nämns i rapporten att i de nordiska länderna beror rattfylleri ofta på personliga alkoholproblem medan genomsnittsföraren har en strikt inställning till att alkohol och körning inte passar ihop. I medelhavsländerna, där rattfylleri inte ses som ett så allvarligt brott, är rattfylleri inte heller så förknippat med personliga alkoholproblem. Detta påverkar mål och pedagogiskt upplägg på en kurs. Det går inte att utan vidare ta ett system från ett land och införa det i ett annat. Det måste passa in i det aktuella landets struktur osv. Ett incitament för att gå ett program, t.ex. en kortare körkortsindragning än annars, rekommenderas.

Enligt ANDREA-rapporten bör en myndighet vara ansvarig för kvaliteten på programmen även om kurserna hålls av privata subjekt.

Målgruppen är inte homogen och det har inte visats att personer med en högre promillehalt återfaller oftare. I teorin kan programmen bara vara effektiva för dem utan alkoholberoende eftersom de syftar till att separera drickandet från körandet. För dem som är beroende bör långtidsprogram vara bättre än de korta vanliga programmen.

Följande likheter kunde konstateras bland de program som reducerade återfallen till hälften: Deltagarantalet var maximalt 10 personer, programmen var 3–8 veckor långa och uppdelade på 3–6 sessioner om vardera 2–3 timmar. Lärarna hade kompetens för att kunna diskutera alkoholrelaterade frågor och kursernas upplägg var mer självreflekterande än lärande.

7.5.7 Jämförelser mellan några länder

Nedan följer korta beskrivningar av system i några olika länder, vilka är hämtade ur ANDREA-rapporten.

Tyskland

En ny körkortshavare har en tvåårig prøvotid. Den anges på körkortet men körkortet behöver inte bytas ut därefter. Under prøvotiden ställs krav på att köra utan olyckor och att iaktta trafikreglerna. Om något inträffar under prøvotiden, det behöver inte vara en olycka, bestämmer de lokala administrativa myndigheterna en åtgärd. Därutöver finns det straffrättsliga och civilrättsliga systemet som också kan träda in. Trafikbrott delas in i A och B-brott. Det finns en steg av åtgärder för ett eller flera av A- och B-brotten. Påföljderna består bl.a. i att delta i en ”driver-improvement-kurs”. Man menar att den nyblivna föraren ännu inte har visat att han eller hon är en olämplig körkortshavare. Vissa trafikbrott innebär dock att man är olämplig även som novis och det är smitning, rattfylleri och att utsätta andra för fara eller att ha ett missbruk. I de fallen dras körkortet in av domstolen. Första steget i det administrativa korrektionssystemet är att beordra en kurs. Om personen inte deltar blir körkortet indraget och kan bara fås tillbaka om kursen fullföljs. Om körkortet redan är indraget gäller genomgång av kurs som krav för att få tillbaka det. Ny prøvotid om 2 år bestäms för det nya körkortet.

Var sjunde ny körkortshavare klarar inte prøvotiden ograverad. 90 % av alla nya körkortshavare är under 25 år.

Det finns fyra sorters kurser i Tyskland för olika kategorier.

1. Allmän kurs för nya förare med upprepade brott,
2. Speciell kurs för nya förare som ovan men inkluderande alkoholproblematik,
3. Allmän kurs för alla typer förare med upprepade brott under en viss poäng (poängsystem för trafikbrott finns) och
4. Speciell kurs för alla typer inkluderande alkoholproblematik.

Att få tillbaka körkortet i Tyskland är en lång process som är svår att förutse för den enskilde.

Österrike

Prövotid för nya körkortshavare finns sedan 1992. För dessa gäller för rattfylleri en lägre promillehalt 0,1 mg/l (för övriga gäller 0,5 mg/l.) Prövotiden är 2 år och körkortet behöver inte bytas. Förlängning kan ske med ett år i taget. Rehabiliteringskurser krävs för vissa utpekade trafikbrott samt vid den lägre promillehalten för de nya körkortshavarna. Det finns A-kurser (alkohol) och V-kurser (andra trafikbrott). Rehabiliteringskurserna är obligatoriska vid rattfylleri med viss högre promille (1,2) och kan sättas som krav från myndigheterna vid lägre halt. I olika intervall är det reglerat hur högt bötesbeloppet är, och hur lång återkallelsetiden är samt om rehabiliteringskurs krävs. Återkallelsetiderna är generellt kortare än i Sverige.

7.5.8 Slutsatser av ANDREA-rapporten

I slutet av ANDREA-rapporten diskuteras resultaten av utvärderingen.⁸ Rehabiliteringsprogrammen kom ursprungligen från USA men finns nu etablerade i flera europeiska länder (de tysktalande länderna, Frankrike, Belgien, Nederländerna, delar av Italien, Storbritannien och Finland). Enligt rapporten har det blivit tydligt att i de länder som har lägst olyckstal (bl.a. Sverige och Storbritannien) spelar inte de här programmen så stor roll. I SARTRE-projektet inom EU har de kulturella skillnaderna vad gäller alkohol och fordonskörning beskrivits. Nordiska och brittiska förare är mer säkerhetsinriktade och disciplinerade och särskilt rattfylleri är inte så spritt utan koncentrerat till en liten grupp förare som troligtvis ofta är missbrukare. I övriga Europa är rattfylleri ett större problem och de som begår brotten är inte i så stor utsträckning beroende. Utvärderingarna i de länder som haft kurserna längst visar ändå att de är lyckade och minskar återfallen. Det är viktigt att det finns ett ramverk runt kursverksamheten och att programmen passar in i landets system.

⁸ Se s. 79 i rapporten.

7.5.9 Utredningens överväganden avseende Vägverkets förslag

Utredningens bedömning: De förslag som lämnas i Vägverkets rapport om en förändrad prøvotid bör inte genomföras.

Utredningen anser att nyttan av att avlägga ett nytt förarprov för en person som har fått sitt körkort återkallat under prøvotiden kan ifrågasättas. Det är inte givet att det finns brister i körförmågan eller beträffande kunskaperna. Det talar emot det nuvarande systemet. Vägverket föreslår att kravet på ett nytt förarprov för den som begått trafikbrott under prøvotiden ska ersättas med deltagande i ett mot bakgrund av trafikbrottet lämpligt program. Angående programmen kan sägas att det inom EU finns flera länder som har påverkans- och rehabiliteringsprogram. Utredningen har fokuserat på i vilken utsträckning programmen kan sägas ha påverkat trafiksäkerheten på ett bestående sätt och i vilken utsträckning andra åtgärder kan ge ett likvärdigt resultat. De olika forskningsprojekten och analyserna inom EU, såsom ANDREA, betonar det nationella perspektivet som avgörande för utfallet av påverkansprogram och rehabiliteringsprogram i ett land. På körkortsområdet har det visat sig att trots geografisk närhet mellan t.ex. EU-länderna kan körkortstraditionerna beträffande utbildning, trafikbrott, påföljder vid brott etc. variera stort. Även alkoholvanorna och kombinationen alkoholintag och bilkörning kan ha nationella olikheter. För att program av visst slag ska ha positiv effekt är det därför viktigt att det anknyter till landets problematik. I ANDREA-rapporten sägs att rehabiliteringsprogram mot rattfylleri är tänkta att användas för personer som har attitydproblem och att sådana program passar sämre för personer som är alkoholberoende. Det framhålls särskilt i avslutningen av rapporten att i de länder som har lägst olyckstal såsom bl.a. Sverige och Storbritannien, spelar programmet mot rattfylleri inte så stor roll, vilket anses bero på kulturella skillnader avseende alkoholkonsumtion. I de nordiska länderna liksom i Storbritannien sägs att förarna är mer säkerhetsinriktade än i övriga Europa och rattfylleri är koncentrerat till en liten grupp förare som ofta är missbrukare. I övriga Europa är rattfylleriet ett mer utbrett fenomen och de som begår brotten är i mindre utsträckning beroende.

Det har under utredningsarbetet framkommit synpunkter som ger stöd för att ha kvar nuvarande system. Att behöva avlägga ett nytt förarprov vid en återkallelse är en faktor som anses verka avhållande på unga personer med ett nytaget körkort. Som allmänpreventiv åtgärd finner utredningen att kravet på att genomgå ett nytt förarprov kan antas vara mer avhållande än ett krav på att genomgå en kurs för att återfå behörigheten.

För den som har blivit dömd för rattfylleri och fått sitt körkort återkallat på grund härav finns andra kontrollsystem som enligt utredningen är ändamålsenliga. Det krävs alltid körkortstillstånd efter rattfylleribrott och vid tillståndsprövningen tar länsstyrelsen hänsyn till de personliga och medicinska förhållandena. Den som inom fem år före ansökningen har fällts till ansvar för grovt rattfylleri ska styrka sin lämplighet genom att foga ett särskilt läkarutlåtande, högst två månader gammalt, till ansökningen. Länsstyrelsen kan även i annat fall, t.ex. vid rattfylleri av normalgraden, förelägga sökande att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller liknande undersökning som behövs för lämplighetsprövningen. Länsstyrelsen kan också föreskriva villkor vid utfärdandet av ett körkortstillstånd. Villkoret kan t.ex. vara att ge in läkarintyg vid vissa tidpunkter för att styrka lämpligheten. Vid handläggningen får länsstyrelsen begära in yttrande av polismyndighet, kriminalvården, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse, se 3 kap. 2 § KKL och 3 kap. 1 § andra stycket KKF. För de som dömts för rattfylleri anser utredningen att det finns bättre möjlighet att förhindra återfall än att föreskriva ett deltagande i rehabiliteringsprogram som krav för att återfå behörigheten. Dessutom finns nu systemet med alkoholås.

När det gäller påverkansprogram för att förhindra återfall i annat trafikbrott än rattfylleribrott saknas det utvärderingar och analyser från andra länder som ger stöd för att sådana program skulle vara framgångsrika i Sverige. Även för dessa överträdelser anser utredningen att det finns fog för att kravet på nytt förarprov för förseelser som äger rum under provotiden har en tillräckligt stor allmänpreventiv effekt. Utredningens slutsats är således att nuvarande bestämmelser om provotid och krav på nytt förarprov inte bör ändras.

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 utbytestaten.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

<p>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.</p>
--

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 försämrad 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 HSAN 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 nykterhetskänseende 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 nykterhetskänseende. 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 nykterhetskänseende 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 nykterhetskänseende 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 nykterhetskänseende 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 godstransporter 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 godstransporter 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 beställnings trafik 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 beställnings trafik 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.

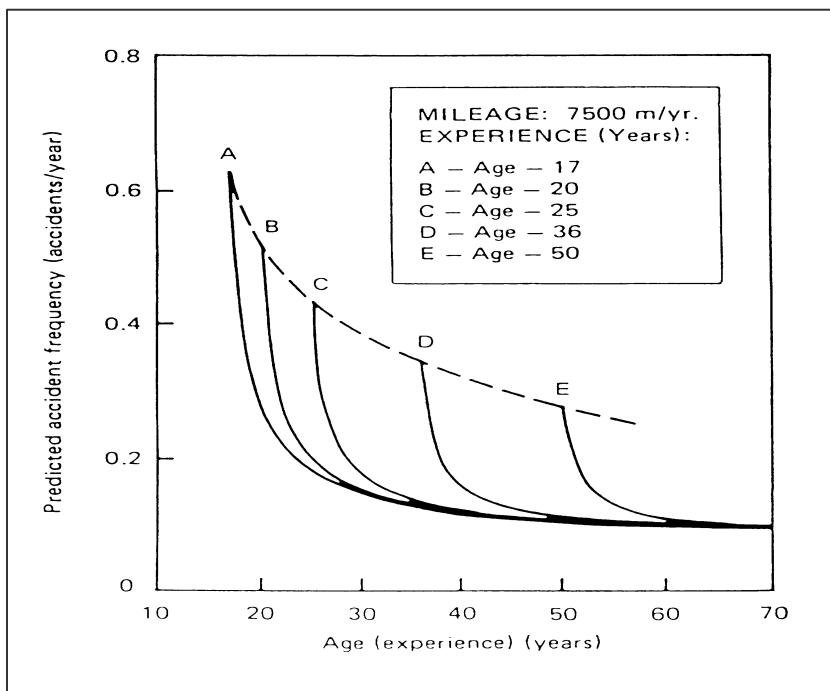
- Bussbranschen måste bredda sin rekryteringsbas och locka till sig fler ungdomar. Den nuvarande basen är inte tillräcklig för att klara av framtidens rekryteringsbehov.
- Möjligheterna att locka ungdomar till bussföraryrket ökar väsentligt om det införs en gymnasieutbildning som leder till yrkesbehörighet 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 trafiktillstånd 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 trafiktillstånd 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 trafiktillstånd måste fortlöpande kunna styrka att han eller hon uppfyller kraven på ekonomiska resurser.

Kravet på yrkeskunnande hos den som söker trafiktillstånd 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 alltså 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 alkohol även för den som inte gjort sig skyldig till rattfylleribrott förväntas innebära en ökad trafiksäkerhet genom att antalet rattfylleribrott tros minska, se Alkoholåutredningens 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 körkorts-förordning (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 – Vägtrafikregister-utredningen, (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 terrängbajungar*.

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 genomgått 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 alkoholåldersbrott 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, Försvarmakten 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 körkorts-författningarna 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 körkorts författningarna 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 körkorts författningarna 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 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 körkorts innehav. 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 körkortsaspiranternas 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

Körkortmodell

1. I enlighet med bestämmelserna i detta direktiv skall medlemsstaterna införa nationella körkort i överensstämmelse med den gemenskapsmodell som fastställs i bilaga I. Emblemets 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 förfalskningsäkert 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 effekterna.

— 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

⁽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).

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.

- 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 fyrhjulingar 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 betraktningvinkel*.
- 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 bostättningsort 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, mitt emot 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 nödstoppläge, 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 sidobackspeglar; 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, körriktningsskivare 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 körriktningssvisare 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 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 Förarprovare 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 Förarprovare 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 förarprovare för kategori B under minst tre år; undantag får göras från kravet på denna tidslängd om förarprovaren 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 provare 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 provare 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 provare 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 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, förutsatt att det villkor som anges i punkt 4.2.5 är uppfyllt.
- 4.2.5 När en provare 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 provare 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
- Provets 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 stabsstöd 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. Revisorerers 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 anhörginvandring.
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.
Ansvar 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 trafikförsäkring. [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 körkortsprov 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]