

Lagrådsremiss

Vissa körkortsfrågor

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 4 mars 2010.

Åsa Torstensson

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i läkares anmälningsskyldighet av förare som bedöms vara medicinskt olämpliga att framföra körkortsskyldiga motorfordon.

Vidare föreslås att kravet på att en introduktionsutbildning vid privat övningskörning måste genomgåas tillsammans av körkortsaspiranten och handledaren tas bort.

De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2010.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	3
2	Lagtext.....	4
3	Ärendet och dess beredning.....	6
4	Reformbehovet.....	6
4.1	Läkares anmälningsplikt.....	6
4.2	Privat övningskörning.....	6
5	Läkares anmälningsplikt.....	7
5.1	Läkares anmälningsplikt ändras.....	7
5.2	Trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter?.....	9
6	Introduktionsutbildningen för handledare och körkortsaspiranter.....	10
7	Bemyndiganden.....	12
8	Ikraftträdande.....	12
9	Konsekvensanalys.....	13
9.1	Läkares anmälningsplikt.....	13
9.1.1	Inledning.....	13
9.1.2	Konsekvenser för myndigheter och samhället.....	13
9.1.3	Konsekvenser för den enskilda.....	14
9.2	Introduktionsutbildning för privat övningskörning.....	14
9.2.1	Inledning.....	14
9.2.2	Konsekvenser för staten.....	14
9.2.3	Konsekvenser för privatpersoner.....	14
9.2.4	Konsekvenser för anordnare av introduktionsutbildning.....	14
10	Författningskommentar.....	15
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet – En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130).....	17
Bilaga 2	Författningsförslag avseende läkares anmälningsplikt och introduktionsutbildning (SOU 2008:130).....	20
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna avseende slutbetänkandet En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130).....	21

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Häriigenom föreskrivs att 4 kap. 2, 7 och 9 §§ samt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

4 kap. 2 §¹

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

1. 14 år och nio månader för körning med moped,
2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning,
3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,
4. 17 år och 6 månader för körning med
 - a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,
 - b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 3,
5. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och
6. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

Den som övningskör för förarbehörighet B ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 ha genomgått en introduktionsutbildning.

7 §²

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 4 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

1. fyllt 24 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
4. har genomgått introduktionsutbildning *tillsammans med den som ska övningsköra*, om det är fråga om övningskörning för *förarbehörigheten B*.
4. har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för *förarbehörigheten B*.

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2009:189.

Ett godkännande som hand-
ledare får dock inte meddelas den
vars körkort under de senaste tre
åren har varit återkallat enligt *vad*
som sägs i 6 § andra och tredje
styckena.

Ett godkännande som hand-
ledare får dock inte meddelas den
vars körkort under de senaste tre
åren har varit återkallat enligt 6 §
andra och tredje styckena.

9 §³

Introduktionsutbildning som
anges i 7 § första stycket 4 får
bedrivas endast efter tillstånd av
Transportstyrelsen.

Introduktionsutbildning som
anges i 2 § *andra stycket* och 7 §
första stycket 4 får bedrivas endast
efter tillstånd av Transport-
styrelsen.

Transportstyrelsen får ge tillstånd till fysiska och juridiska personer,
som med hänsyn till ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i
övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.

10 kap.

2 §⁴

Om en läkare vid undersökning
av en körkortshavare finner att
körkortshavaren av medicinska
skäl är *uppenbart* olämplig att ha
körkort, ska läkaren anmäla det till
Transportstyrelsen. Innan anmälan
görs ska läkaren underrätta kör-
kortshavaren. Anmälan behöver
inte göras om det finns anledning
att anta att körkortshavaren
kommer att följa läkarens till-
sägelse att avstå från att köra kör-
kortspliktigt fordon.

*Bestämmelserna i första stycket
gäller även den som har kör-
kortstillstånd eller traktorkort.*

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

*Om en läkare vid undersökning
finner det sannolikt att körkorts-
havaren av medicinska skäl är
olämplig att ha körkort och kör-
kortshavaren motsätter sig fortsatt
undersökning eller utredning, får
läkaren anmäla förhållandet till
Transportstyrelsen.*

*Första och andra styckena
gäller även den som har kör-
kortstillstånd eller traktorkort.*

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2010.

³ Senaste lydelse 2008:1369.

⁴ Senaste lydelse 2009:1352.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 30 november 2006 (dir. 2006:119) att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar samt analysera hur EG:s tredje körkortsdirektiv skulle genomföras i svensk rätt. Utredningen antog namnet 2007 års körkortsutredning.

Körkortsutredningen har lämnat slutbetänkandet En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130). I denna lagrådsremiss behandlas de delar av betänkandet som berör läkares anmälningssplikt av olämpliga förare och introduktionsutbildning vid privat övningskörning. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 2*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2009/455/TE).

4 Reformbehovet

4.1 Läkares anmälningssplikt

Av 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) följer att läkare har en plikt att anmäla en körkortshavare när det är uppenbart att han eller hon är olämplig som förare av körkortspliktiga fordon. Anmälan ska ske till Transportstyrelsen som därefter ska bedöma om körkortet bör återkallas på medicinska grunder.

Syftet bakom reglerna är att olyckor orsakade av personer som inte är lämpliga att framföra körkortspliktiga fordon av medicinska skäl ska kunna undvikas. Det är dock få personer som anmäls sett i förhållande till antalet diagnoser på sjukdomstillstånd som normalt sett påverkar körförmågan negativt. Exempelvis är antalet nya strokefall ca 30 000 och nya demensdiagnoser 25 000 varje år. Cirka tio procent av den vuxna befolkningen har missbruks- eller beroendeproblem. Som en jämförelse anmälde läkarna 2 700 personer till länsstyrelsen som medicinskt olämpliga att inneha körkort år 2009. Totalt återkallades knappt 6 500 körkort på grund av sjukdom eller för att körkortshavaren inte hade lämnat in begärt läkarintyg. Med anledning av att så få anmälningar görs och då systemet därför kan misstänkas vara mindre effektivt då det gäller att hindra att personer som på grund av medicinska skäl är olämpliga som förare kör, behöver regleringen ses över.

4.2 Privat övningskörning

Den som har fyllt 16 år och innehar ett körkortstillstånd får övningsköra med en personbil för att skaffa sig ett körkort med förarbehörigheten B enligt 4 kap. 1 § och 2 § 3 körkortslagen (1998:488). Om övnings-

körningen ska ske privat krävs det att en godkänd handledare har uppsikt under övningskörningen. För att bli godkänd handledare i fråga om övningskörning för förarbehörigheten B krävs att handledaren tillsammans med den som ska övningsköra har genomgått en introduktionsutbildning enligt 4 kap. 5 § 4 körkortslagen. Introduktionsutbildningen består av tre timmars teoriundervisning i grupp och får genomföras av den som har Transportstyrelsens tillstånd till detta. Av 3 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:76) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B, följer att grupper med högst fem personer får gå utbildningen tillsammans vid ett och samma tillfälle. Anledningen till detta är att i någon mån begränsa möjligheterna att bedriva olaglig trafikskoleverksamhet.

Introduktionsutbildningen infördes den 1 januari 2006. Utbildningen ansågs angelägen mot bakgrund av den omfattande privata övningskörning som sker och att handledaren vid sådan övningskörning har en central roll i trafiksäkerhetsarbetet, såväl när det gäller att utöva uppsikt och instruera under övningskörningen, som att förmedla kunskap som används av den nyblivne föraren när körkortet har utfärdats. Det ansågs ur pedagogisk synvinkel viktigt att handledare och elev genomgick utbildningen tillsammans. Det har emellertid visat sig att kravet på att utbildningen alltid måste genomgåas tillsammans inneburit problem för vissa individer, bland annat i de fall eleven vill ha flera handledare som bor på olika orter eller andra situationer när en handledare har svårt att gå utbildningen tillsammans med eleven vid samma tillfälle. För föräldrar med flera barn i olika åldrar har reglerna också inneburit att de måste genomföra utbildningen flera gånger, vilket innebär en extra kostnad och tidsåtgång som i många fall upplevs som onödig. Sistnämnda förhållande har blivit särskilt tydligt när det skiljer ett fåtal år mellan barnens åldrar. Kravet på att utbildningen måste genomgåas av körkortsaspiranten och handledaren tillsammans behöver ses över. I detta sammanhang bör reglerna för att stävja olaglig trafikskoleverksamhet i fråga om det antal körkortsaspiranter en handledare får ha också ses över.

5 Läkares anmälningsplikt

5.1 Läkares anmälningsplikt ändras

<p>Regeringens förslag: Bestämmelsen i körkortslagen om läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare till körkortsmyndigheten ändras så att rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. Vidare ska en läkare som vid undersökning finner det sannolikt att en körkortshavare av medicinska skäl är olämplig att ha körkort kunna anmäla detta förhållande till Transportstyrelsen om körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning.</p>

Körkortsutredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit att såväl en anmälan som ett muntligt körförbud bör journalföras.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)*, *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)*, *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)*, *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)* och *Sveriges Läkarförbunds Etik- och Ansvarsråd (EAR)* välkomnar en förändring men anser att förslaget inte är tillräckligt eller ifrågasätter om ändringen kommer att underlätta läkarens bedömning. *Sveriges Pensionärsförbund (SPF)* anser att rekvisitet ”uppenbart olämplig” bör behållas så att bara fall där det inte finns någon tvekan anmäls. *Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF)* anser att rekvisitet ”uppenbart olämplig” bör ersättas med ”inte uppfyller de medicinska kraven för körkort”.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska en läkare anmäla en körkortsinnehavare som av medicinska skäl är uppenbart olämplig till Transportstyrelsen. Rekvisitet ”uppenbart olämplig” är ett mycket starkt rekvisit, vilket kan vara en bidragande orsak till att så få körkortsinnehavare anmäls till Transportstyrelsen av läkare.

Möjligheten för en läkare att stoppa en förare som är olämplig är därför liten med hänsyn till de stränga regler som i dag gäller för när en anmälan kan ske. Bestämmelsen bör därför justeras och rekvisitet ”uppenbart olämplig” ändras till ”olämplig”. Vidare ska en läkare kunna anmäla en körkortsinnehavare till Transportstyrelsen om läkaren vid en undersökning finner körkortsinnehavaren sannolikt olämplig att ha körkort om körkortsinnehavaren vägrar att genomgå undersökning eller utredning. Möjligheterna för läkare att inte anmäla en patient om det finns anledning att anta att denna kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktiga fordon bör finnas kvar.

Syftet med de föreslagna förändringarna av läkares anmälningsplikt är att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Flera remissinstanser, bland annat *NTF*, *MHF*, *Kammarrätten i Sundsvall*, *SIKA* och *Rikspolisstyrelsen* är positiva till förändringen men har ifrågasatt om förslaget är tillräckligt långtgående, eftersom möjligheterna för läkare att avstå från att anmäla fortfarande är stora. Läkares anmälningskyldighet är inte sanktionerad. Bestämmelser om journalföring finns ibland annat i patientdatalagen (2008:355) samt i Socialstyrelsens föreskrifter om journalföring (SOSFS 2008:14). En muntlig överenskommelse mellan läkare och patient om att patienten ska avstå från att köra körkortspliktigt fordon behöver inte journalföras och det är därför svårt att visa om en läkare har fullgjort sina skyldigheter enligt körkortslagen. Läkares anmälningsplikt enligt körkortslagen torde inte heller falla inom Hälso- och sjukvårdsnämndens (HSAN) ansvarsområde och regleringen av disciplinpåföljder i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område. Regeringsrätten har i RÅ 1997 ref. 17 funnit att endast sådana föreskrifter som tar sikte på den medicinska vården och behandlingen av en patient faller inom HSAN:s tillämpningsområde för dessa regler. Fallet gällde försummelse att fullgöra anmälningskyldighet till socialnämnd enligt socialtjänstlagen. Enligt 5 kap. 3 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område är en förutsättning för disciplinpåföljd att underlåtenheten att inte

fullgöra en sådan skyldighet är av direkt betydelse för säkerheten i världen. Regeringen gör följande bedömning. Med de justeringar av reglerna som nu föreslås 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.

EAR anser att gränsdragningsproblem fortfarande kommer att finnas och att det är svårt att säga om läkarnas bedömning blir enklare genom utredningens förslag eller inte. *EAR* anser vidare att antalet anmälningar rimligtvis bör öka om förslaget genomförs, men påpekar att det är olyckligt om den för en framgångsrik vård så viktiga patient-läkarrelationen tillåts påverkas negativt genom att läkare genom utökad anmälningskyldighet i alltför stor utsträckning kan komma att uppfattas som myndighetsföreträdare. Flera remissinstanser påtalar vikten av att bestämmelserna om läkares anmälningsplikt skärps och av att förslaget genomförs.

Regeringen gör bedömningen att systemet med läkares anmälningsplikt bör ändras för att bli mer effektivt vad gäller att lokalisera förare som är medicinskt olämpliga att framföra körkortspliktiga fordon. Regeringen anser att de föreslagna förändringarna av läkares anmälningsplikt innebär att systemet kan bli mer effektivt för att förhindra att personer som inte uppfyller de medicinska kraven för körkort, framför körkortspliktiga motorfordon.

5.2 Trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter?

Regeringens bedömning: Ett system med trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter bör för närvarande inte genomföras.

Körkortsutredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser däribland *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande och Svenska Läkarsällskapet* anser att särskilda trafikmedicinska enheter bör inrättas. *Trafikmedicinskt Centrum Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge* anser att trafikmedicinska enheter bör införas över hela landet. *Socialstyrelsen* anser att frågan måste utredas ytterligare för det fall trafikmedicinska centrum bör inrättas.

Skälen för regeringens bedömning: Vägverket har förslagit att den trafikmedicinska kompetensen bör stärkas genom införande av ytterligare trafikmedicinska center och enheter. Detta skulle utgöra en möjlighet för att ytterligare samla medicinsk expertis på området och utveckla stödet till läkarna i trafikmedicinskt hänseende. För att bygga upp det föreslagna nätet av specialkompetenta trafikmedicinska enheter och center skulle det dock krävas avsevärda resurser. Körkortsutredningen har ansett att de förslag som Vägverket lämnat inte var tillräckligt genomlysta i centrala frågor om huvudmannaskap och finansiering. Regeringen

delar denna uppfattning, varför förslaget för närvarande inte bör genomföras.

6 Introduktionsutbildningen för handledare och körkortsaspiranter

Regeringens förslag: Den som övningskör privat för förarbehörighet B ska ha genomgått en introduktionsutbildning. Detsamma gäller den som är handledare och har uppsikt över sådan övningskörning.

Körkortsutredningens förslag: Enligt utredningens förslag ska en elev bara behöva gå utbildningen tillsammans med en av sina handledare. Samtliga handledare måste dock ha gått utbildningen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot förslaget. *Vägverket* anser dock att förslaget har trafiksäkerhetsmässigt negativa konsekvenser. *Transportstyrelsen* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller vikten av att kravet på att en av handledarna ska gå utbildningen tillsammans med eleven kvarstår. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* och *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* har påtalat vikten av att det antal körkortsaspiranter som en handledare har bör begränsas.

Skälen för regeringens förslag: Den som ska ha uppsikt under s.k. privat övningskörning ska enligt 4 kap. 5 § 4 körkortslagen (1998:488) vara godkänd som handledare. Av 4 kap. 7 § första stycket 4 körkortslagen framgår att handledaren vid privat övningskörning för förarbehörighet B måste ha genomgått den obligatoriska introduktionsutbildningen tillsammans med eleven. Bakgrunden till detta var att det ansågs vara av stort pedagogiskt värde att handledaren och eleven tillsammans genomgick introduktionsutbildningen (prop. 2003/04:160 s. 98). Att eleven och handledaren går utbildningen tillsammans är naturligtvis positivt. På så sätt blir de redan från början tillsammans medvetna om vad den privata övningskörningen bör inrikta sig på och vad eleven bör kunna för att vara väl förberedd inför sitt körprov. Samtidigt har det visat sig att dagens ordning innebär att en elev som önskar ha fler än en handledare måste gå kursen flera gånger, om handledarna inte har möjligheter att gå utbildningen vid samma tillfälle. Vidare innebär dagens system att en förälder med flera barn i olika åldrar, som vill vara handledare åt sina barn, måste gå utbildningen flera gånger, ofta med endast ett par års mellanrum, vilket av många upplevs som onödigt både kostnads- och tidsmässigt. Detta har medfört en alltför rigid ordning, som inte kan motiveras av de pedagogiska vinster som kan uppstå genom att alla handledare går kursen tillsammans med eleven. Systemet innebär dessutom extra kostnader för körkortstagare och handledare som får gå samma kurs flera gånger.

Transportstyrelsen och *Länsstyrelsen i Stockholms län* har framhållit att kravet på att en av handledarna ska gå utbildningen tillsammans med körkortsaspiranten bör kvarstå. Även fortsättningsvis kan det vara av

värde att handledaren och körkortsaspiranten genomgår introduktionsutbildningen tillsammans. Många gånger kommer detta alltjämt vara det som är naturligt när körkortsaspiranten och handledaren ska genomgå utbildningen. Men det framstår inte som rimligt att detta ska vara ett obligatoriskt krav. En körkortsaspirant eller handledare ska inte behöva gå utbildningen mer än en gång. Mot bakgrund av de problem och olägenheter som dagens system inneburit anser regeringen att kravet på att utbildningen måste genomföras av körkortsaspiranten och handledaren tillsammans ska utgå. Det ska räcka med att körkortsaspiranten och handledaren genomgår utbildningen.

Regeringen delar Körkortsutredningens bedömning att den som vill bli handledare vid ansökan om handledarskap inte bör få återopa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år. Detta kan lämpligen föreskrivas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Privat övningskörning är till skillnad från övningskörning som sker vid t.ex. trafikskola inte yrkesmässig utan ska ske utan ersättning. Av 3 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:76) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B framgår att grupper med högst fem personer får gå utbildningen tillsammans vid ett och samma tillfälle. Anledningen till detta är att i någon mån begränsa möjligheterna att bedriva olaglig trafikskoleverksamhet. Handledaren är oftast en släkting eller en bekant person som ställer upp för att hjälpa den som ska ta körkort. *STR* och *NTF* har upplyst om att det inte är helt ovanligt med s.k. ”svart trafikskoleverksamhet” dvs. att personer erbjuder sig att mot ersättning vara handledare för ett flertal körkortsaspiranter utan att uppfylla det krav på tillstånd som följer av 2 § lagen (1998:493) om trafikskolor. *STR* förespråkar därför en begränsning av det antal körkortsaspiranter som man får vara handledare för. *NTF* anser att åtgärder bör vidtas så att den olagliga verksamheten undanröjs.

Eftersom kravet på att den som övningskör och den som handleder gemensamt ska genomgå utbildningen nu föreslås utgå behöver reglerna för att förhindra olaglig trafikskoleverksamhet justeras. Därför anser regeringen att det antal elever som en person får handleda under en viss period bör vara begränsat. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om detta. När det gäller de närmare föreskrifterna för övningskörningen bör det vara regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som bemyndigas att utfärda ytterligare föreskrifter om detta, se avsnitt 7.

7 Bemyndiganden

Regeringens bedömning: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får redan i dag meddela ytterligare föreskrifter om frågor som avser övningskörning och läkares anmälningsplikt. Några ytterligare bemyndiganden behövs inte.

Körkortsutredningen: I samband med en översyn av körkortslagen har utredningen föreslagit en ny bestämmelse där lagens bemyndiganden ses över.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har lämnat förslaget utan erinran.

Skälen för regeringens bedömning: Av 10 kap. 1 § första stycket körkortslagen (1998:488) följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen. Några nya särskilda bemyndiganden behöver inte införas i lagen för att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i fråga om övningskörning och läkares anmälningsplikt.

8 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 1 oktober 2010.

Körkortsutredningen: Lagändringarna som avser övningskörning och läkares anmälningsplikt föreslås träda i kraft den 19 januari 2013.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har lämnat förslaget utan erinran.

Skälen för regeringens förslag: Körkortsutredningen har föreslagit att de ändringar som avser övningskörning och läkares anmälningsplikt ska träda i kraft den 19 januari 2013. Bakgrunden är att det tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpas hos medlemsstaterna vid detta datum. Då nämnda förslag inte är föranledda av tredje körkortsdirektivets bestämmelser kan de träda i kraft vid en tidigare tidpunkt. De föreslagna ändringar som avser övningskörning och läkares anmälningsplikt bedöms kunna träda i kraft den 1 oktober 2010.

Något behov av särskilda övergångsbestämmelser föreligger inte.

9 Konsekvensanalys

9.1 Läkares anmälningsplikt

9.1.1 Inledning

Läkare har en plikt att anmäla körkortshavare som uppenbart är olämpliga förare av körkortspliktiga fordon till Transportstyrelsen, som därefter kan bedöma om ett körkort bör återkallas på medicinsk grund.

Syftet bakom reglerna är att olyckor orsakade av personer som inte är lämpliga att framföra körkortspliktiga fordon av medicinska skäl ska kunna undvikas. Det är dock få personer som anmäls sett i förhållande till antalet diagnoser på sjukdomstillstånd som normalt sett påverkar körförmågan negativt. Exempelvis är antalet nya strokefall ca 30 000 och nya demensdiagnoser 25 000 varje år¹. Cirka tio procent av den vuxna befolkningen har missbruks- eller beroendeproblem². Syftet med den föreslagna förändringen av läkares anmälningsplikt är att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl.

Förslaget innebär att uppenbartkriteriet tas bort. I fortsättningen ska en läkare anmäla en körkortshavare som bedöms olämplig att framföra körkortspliktigt fordon. Det införs också en möjlighet att anmäla en körkortshavare som bedöms sannolikt olämplig som förare på grund av medicinska skäl, om denne motsätter sig vidare utredning. Möjligheterna att ge ett muntligt körförbud i de fall det bedöms som tillräckligt behålls. Ändringarna berör främst läkare och körkortshavare som genom sina medicinska problem riskerar att få sitt körkort återkallat.

9.1.2 Konsekvenser för myndigheter och samhället

De föreslagna ändringarna i läkares anmälningsplikt förväntas leda till att fler personer som är olämpliga förare på grund av medicinska skäl anmäls till Transportstyrelsen eller utreds närmare. För den grupp patienter som har ett alkoholberoende eller missbruk avser regeringen föreslå att det öppnas möjligheter att ansöka om alkoholsvillkorat körkort i stället för att patienten ska få sitt körkort återkallat. Därmed kommer läkaren att kunna upplysa patienten om möjligheten att fortsätta köra med alkohol, och det kan i dessa fall då bli lättare att anmäla körkortsfrågan till Transportstyrelsen.

Genom förslaget förväntas möjligheterna att förhindra olyckor relaterade till medicinskt olämpliga förare öka. För att få den förväntade ökningen av antalet anmälningar krävs dock god information och handledning till läkarna.

Det är svårt att bedöma i vilken utsträckning antalet anmälningar till Transportstyrelsen kommer att öka och således svårt att bedöma hur stora merkostnader som kommer att uppstå i Transportstyrelsen. Regeringens bedömning är dock att kostnadsökningarna kommer att vara marginella i

¹ Källa: Lars Englund, Transportstyrelsens Medicinska Råd.

² Nationella folkhälsoenkäten, Statens folkhälsoinstitut 2007.

förhållande till Transportstyrelsens totala verksamhet och att Transportstyrelsen kommer att kunna hantera de ökade kostnaderna inom sitt befintliga förvaltningsanslag.

9.1.3 Konsekvenser för den enskilda

Genom förslaget kan fler körkortshavare som besöker läkare riskera att bli anmälda till Transportstyrelsen och därigenom i en förlängning få sitt körkort återkallat på medicinsk grund. Därmed undviker den som är olämplig som förare av motorfordon att orsaka trafikolyckor, vilket torde vara en fördel för såväl körkortshavaren som andra trafikanter.

9.2 Introduktionsutbildning för privat övningskörning

9.2.1 Inledning

För att bli godkänd som handledare vid privat övningskörning för körkort med behörighet B krävs det att man tillsammans med körkortsaspiranten genomgår en introduktionskurs på cirka tre timmar. Det innebär att en elev kan bli tvungen att gå utbildningen flera gånger på grund av att han eller hon vill ha flera handledare som inte har möjligheter att gå introduktionsutbildningen vid samma tillfälle. En handledare som vill övningsköra med flera elever måste också gå kursen flera gånger tillsammans med eleven. Detta innebär en ökad kostnad för exempelvis föräldrar med barn i olika åldrar. Förslaget innebär att både elev och handledare ska gå utbildningen men att de inte behöver göra det tillsammans. Vid ansökan om handledarskap får den som vill bli handledare inte återropa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år.

9.2.2 Konsekvenser för staten

Förslaget har inga finansiella konsekvenser för staten.

9.2.3 Konsekvenser för privatpersoner

För dem som ska övningsköra privat och för deras handledare innebär förändringen att kravet på introduktionsutbildning blir mer flexibelt, samt att kostnaden sjunker dels för dem som inte kan samordna introduktionsutbildningen så att samtliga handledare och eleven går vid samma tillfälle, dels för exempelvis föräldrar som vill vara handledare åt flera barn i olika åldrar.

9.2.4 Konsekvenser för anordnare av introduktionsutbildning

Förslaget innebär att en handledare eller elev normalt inte behöver gå utbildningen mer än en gång inom en femårsperiod. Detta förväntas innebära att färre personer kommer att gå om utbildningen men kan också leda till att en elev får fler handledare, eftersom dessa inte behöver

gå samtidigt med eleven. Troligen kommer dock många ändå att gå utbildningen med handledarna, oftast föräldrarna, vid samma tillfälle. Skyldigheten att gå om kursen har av många deltagare uppfattats som ett försök att ta ut extra avgifter. Förståelsen för utbildningens syfte kan därför förväntas öka genom förändringen. Sammantaget bedöms förändringen inte innebära några stora förändringar för utbildarna.

10 Författningskommentar

Förslag till ändringar i körkortslagen (1998:488)

4 kap.

2 §

Paragrafen behandlar krav som ställs på den som vill övningsköra. Den har behandlats i avsnitt 6.

Ett nytt *andra stycke* har tillförts paragrafen. Den som avser att övningsköra för förarbehörigheten B måste dessförinnan ha genomgått introduktionsutbildningen. Ändringen är föranledd av att tidigare krav på att körkortsaspiranten och handledaren måste genomgå introduktionsutbildningen tillsammans har utgått, jfr 7 § 4.

7 §

Paragrafen behandlar krav som gäller för den som ska ha uppsikt vid privat övningskörning. Den har behandlats i avsnitt 6.

I *fjärde punkten* har kravet tagits bort som innebar att en handledare och en körkortsaspirant för förarbehörighet B alltid måste genomgå introduktionsutbildningen tillsammans. Nu räcker det med att handledaren och körkortsaspiranten har genomgått utbildningen, jfr 2 § andra stycket.

9 §

Paragrafen behandlar vad som krävs för att få bedriva introduktionsutbildning. Den har behandlats i avsnitt 6.

I *första stycket* har en hänvisning till 2 § andra stycket införts.

10 kap.

2 §

Paragrafen behandlar läkares ansvar att anmäla medicinskt olämpliga förare till Transportstyrelsen. Den har behandlats i avsnitt 5.1.

Av *första stycket* framgår att det räcker med att en körkortshavare är olämplig som förare på grund av medicinska skäl för att en läkare ska agera och anmäla detta till Transportstyrelsen. Det tidigare kravet på att körkortshavaren ska vara *uppenbart* olämplig har utgått.

En ny bestämmelse har införts i *andra stycket* som behandlar en läkares möjligheter att anmäla en körkortshavare som olämplig på grund

av medicinska skäl i de fall körkortshavaren inte vill medverka i en fortsatt undersökning eller utredning av hans eller hennes hälsostatus.

Tredje stycket är nytt och behandlar i sak vad som tidigare framgick av andra stycket.

Ikraftträdande

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 8.

Förslagen i korthet

Förslagen i betänkandet innebär i korthet följande:

- Det tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG genomförs i svensk rätt genom att direktivets bestämmelser huvudsakligen införs i körkortslagen (1998:488), KKL.
- 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 körkortet 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 anmälningssplikt 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.

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 alkoholutredning lämnat i sitt betänkande (SOU 2008:84) och samordna dessa förslag med de egna förslagen. Frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkoholvillkor för körkort utan att de kört onyktra i stället för att få sitt körkort återkallat ska också analyseras.

Förslag avseende introduktionsutbildning och läkares anmälningsplikt

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.

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 körkortshavare. 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 körkorts-

behörighet, men patienten vägrar att låta sig utredas. Läkaren ska även då ha en möjlighet att anmäla detta förhållande till länsstyrelsen. Bilaga 1

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.

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 avseende läkares anmälningsplikt och introduktionsutbildning (SOU 2008:130)

Förslag till ny körkortslag

Härigenom föreskrivs följande.

5 kap. Övningskörning

Övningskörning för körkortsbehörighet

Krav på den som övar

2 § Den som övningskör ska ha körkortstillstånd om övningen avser bil, motorecykel 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.

6 kap. Behörighetsingripande

Läkares anmälningsplikt

16 § Om en läkare vid undersökning av en innehavare av körkortsbehörighet 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 uteslutet 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.

Förteckning över remissinstanserna avseende slutbetänkandet En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130)

Följande remissinstanser har besvarat remissen. Hovrätten för Västra Sverige, Tingsrätten i Örebro, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Västerbottens län, Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholm, Rikspolisstyrelsen, Skolverket, Socialstyrelsen, Statens väg – och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Transportstyrelsen, Vägverket, Cykel – och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR), Föreningen Sveriges trafikövningsplatser (TÖP), Lantbrukarnas Riksförbund, Mobilitetscenter Göteborg, Moped – och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Neurologiskt Handikappades riksförbund (NHR), Taxiägarnas Riksförbund, Svensk Trafikmedicinsk förening, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svenska Läkaresällskapet (SLS), Svenska taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport), Sveriges Läkarförbunds Etik och Ansvarsråd (EAR), Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC), Sveriges Pensionärsförbund (SPF), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Trafikmedicinskt Centrum Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge (TRMC), Trafikutbildarnas Riksorganisation, Transportgruppen, Försvarsmakten, Bussarbetsgivarna, Örebro Universitet, Svenska försäkringsförbundet och Unionen.

Följande remissinstanser har inte besvarat remissen: Länsstyrelsen i Norrbottens län, Regelrådet, Bil Sweden, Kvinnliga bilåkare, Landsrådet för Sveriges Ungdomsorganisationer (LSU), Motorförarnas helnykterhetsförbund Ungdom (MHF-Ungdom), Näringslivets Regelnämnd, Små taxiägares intresseförening, Facket för service och kommunikation (SEKO), Snöfordonleverantörernas förening (SNÖFO), Svenska föreningen för allmänmedicin (SFAM), Svenska Disktriktsläkarföreningen (DLF), Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO), Svenskt Näringsliv, Sveriges Motorcykelhandlare Riksförbund (SMR), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Trafikförsäkringsföreningen, Trafikpolisernas samarbetsorganisation, Moped- och Motorcykelimportörerna, Motorbranschens RF och Länsstyrelsen i Västernorrland.

Dessutom har Justitieombudsmannen (JO) och Riksrevisionen inkommit med svar men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.