

Lagrådsremiss

Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 22 juni 2011

Catharina Elmsäter-Svärd

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss lämnas förslag som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Det föreslås bl.a. en delvis ny indelning av körkortspliktiga fordon i behörigheter och vissa nya ålderskrav för körkort. Principen om s.k. stegvist tillträde till mer krävande fordon förstärks. Körkortsbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E, som tidigare varit frivilliga för medlemsstaterna att införa, föreslås bli obligatoriska. En ny motorcykelbehörighet A2 föreslås, liksom en möjlighet att få framföra tyngre släp än tidigare med B-körkort.

Det föreslås vidare nya bestämmelser om harmoniserade regler om giltighetstid och förnyelse i fråga om körkort. Nya krav på anknytning till den medlemsstat som förnyar körkortet föreslås införas, liksom att vissa medicinska krav ska uppfyllas för att behörighet att köra buss eller lastbil ska fortsätta att gälla efter körkortsförnyelse.

Regeringen föreslår också några andra ändringar. Åldersgränserna för att få övningsköra ses över. Vidare föreslås att förhandsbesked om körkortstillstånd och bevis om att körkort har utfärdats avskaffas. Möjligheten att begära upphävande av ett godkännande som handledare föreslås tas bort. En ny möjlighet att återkalla körkort som utfärdats trots att hinder för utfärdande förelåg föreslås. Internationella körkort föreslås ges viss rättsverkan. Vidare föreslås en utökad anmälningsskyldighet enligt yrkestrafiklagen (1998:490) och körkortslagen för läkare. Slutligen lämnas vissa kompletterande förslag i fråga om tillsyn och kontroll inom det permanenta system med alkalås som införs den 1 januari 2012.

Författningsförslagen föreslås huvudsakligen träda i kraft den 19 januari 2013. Vissa ändringar som inte har samband med direktivet föreslås emellertid träda i kraft den 1 januari 2012.

Innehållsförteckning

1	Beslut	7
2	Lagtext	8
2.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	8
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse	33
2.3	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)	34
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	35
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1914) om ändring i körkortslagen (1998:488)	40
3	Ärendet och dess beredning	41
4	Utgångspunkter	42
4.1	Gällande rätt	42
4.1.1	Svensk rätt	42
4.1.2	Körkortsdirektiven	45
4.2	Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet	46
4.3	Terminologi	47
5	Förarbehörighet	48
5.1	Körkort och andra behörighetshandlingar	48
5.1.1	Behörighet och behörighetsbevis	48
5.1.2	Traktorkort	51
5.1.3	Bevis om att körkort eller förarbevis utfärdats	53
5.2	Anpassningar till det tredje körkortsdirektivets körkortskategorier	56
5.2.1	Stegvist tillträde	56
5.2.2	Lastbilar	57
5.2.3	Bussar	59
5.2.4	Motorcyklar	61
5.2.5	Släpvagnskörning med personbil	68
5.2.6	Samordning av behörigheter	71
5.2.7	Fråga om nya vägtrafikdefinitioner	72
6	Utfärdande och giltighet av körkort	73
6.1	Några frågor om körkortstillstånd	73
6.2	Hinder för att utfärda körkort i visst fall	75
6.3	Giltighet och förnyelse av körkort och förarbevis	76
6.3.1	Administrativ giltighetstid	76
6.3.2	Frivilliga krav	81
6.3.3	Krav för utfärdande av körkort efter återkallelse i vissa fall	83
6.3.4	Förnyelse p.g.a. särskild händelse	84
6.3.5	Ogiltighet	85
6.3.6	Förarbevis	85

7	Övningskörning	87
7.1	Justerade krav för övningskörning	87
7.1.1	Ålderskrav	87
7.1.2	Ålderskrav för övningskörning/körträning under utbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens	91
7.1.3	Krav för övningskörning för högre behörigheter	93
7.2	Uppsikt under övningskörning	95
7.2.1	Föreskrifter i lag eller förordning?	95
7.2.2	Kraven på den som ska utöva uppsikt	97
7.2.3	Möjligheten att begära att ett godkännande som handledare upphävs tas bort	101
8	Körkortsingripande	103
8.1	Redaktionella ändringar	103
8.2	Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt	104
8.3	Hinder vid tiden för körkortets utfärdande	108
8.4	Körkort efter återkallelse under prøvotid	110
9	Utländska körkort	112
9.1	Internationella körkort	112
9.2	Ålderskrav för utländska körkort	113
9.3	Utbyte av utländska körkort	115
9.3.1	EES-körkort – giltighetstid och utbyte	115
9.3.2	Erkännande och utbyte av EES-körkort med ursprung i tredje land	118
10	Yrkesförarkompetens	120
10.1	Yrkesförarkompetens för förare med förarbehörighet C1, C1E, D1 eller D1E	120
10.2	Kompetens- och ålderskrav för godstransporter	122
10.3	Kompetens- och ålderskrav för persontransporter	123
11	Tillsyn och kontroll av alkoholås	126
11.1	Tillsyn över verksamheten med alkoholås efter rattfylleri	126
11.2	Varning i stället för återkallelse av godkännande av alkolås	128
11.3	Polisens kontroll av alkoholås	128
12	Läkares anmälningsskyldighet	130
13	Övriga frågor	132
13.1	Överklagande	132
13.2	Periodiska läkarundersökningar av körkortshavare	133
13.3	Mikroprocessor	134
13.4	Krav på förarprövare	135
13.5	Diverse övriga ändringar	137
14	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	138
15	Konsekvensanalys	140

15.1	Ändringar i körkortslagen.....	140
15.1.1	Alternativa lösningar eller inte reglera alls...	142
15.1.2	Vilka som berörs av regleringen.....	142
15.2	Ändringar med anledning av körkortsdirektivet.....	143
15.2.1	Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter och samhället av införandet av det tredje körkortsdirektivet.....	143
15.2.2	Konsekvenser för privatpersoner.....	144
15.2.3	Konsekvenser för företag.....	145
15.3	Tillsyn över godkända alkoholås.....	146
15.3.1	Inledning.....	146
15.3.2	Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter och samhället.....	146
15.3.3	Ekonomiska konsekvenser för dem som tillhandahåller alkoholås.....	146
15.4	Polisens kontroll av alkoholås.....	146
15.5	Läkares anmälningsskyldighet.....	147
15.5.1	Inledning.....	147
15.5.2	Konsekvenser för myndigheter och samhälle.....	147
15.5.3	Konsekvenser för taxiförare och företag.....	147
16	Författningskommentar.....	148
16.1	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	148
16.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.....	161
16.3	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	162
16.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.....	162
16.5	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1914) om ändring i körkortslagen (1998:488).....	164
Bilaga 1	Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort.....	165
Bilaga 2	Sammanfattning av betänkandet SOU 2008:130.....	208
Bilaga 3	Sammanfattning av promemorian Kontroll av alkoholås och tillsyn, 2011-01-20.....	217
Bilaga 4	Sammanfattning av promemorian Förslag till ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) – TSV 2010-4733.....	220
Bilaga 5	Lagförslaget i betänkandet SOU 2008:130 (i aktuella delar).....	223
Bilaga 6	Lagförslaget i utkastet till lagrådsremiss.....	257
Bilaga 7	Lagförslaget i promemorian Kontroll av alkoholås och tillsyn.....	281
Bilaga 8	Lagförslaget i promemorian Förslag till ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) – TSV 2010-4733.....	284

Bilaga 9	Förteckning över remissinstanser avseende betänkandet SOU 2008:130	285
Bilaga 10	Förteckning över remissinstanser avseende utkastet till lagrådsremiss	286
Bilaga 11	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Kontroll av alkohol och tillsyn	287
Bilaga 12	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Förslag till ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) – TSV 2010-4733	288

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
3. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
4. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
5. lag om ändring i lagen (2010:1914) om ändring i körkortslagen (1998:488).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom¹ föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)²

dels att 2 kap. 14 §, 3 kap. 8 § och 4 kap. 12–14 §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubriken närmast före 4 kap. 12 § ska utgå,

dels att nuvarande 2 kap. 5 a § ska betecknas 2 kap. 7 b §,

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 5–7, nya 7 b och 8 §§, 3 kap. 1, 4, 4 a, 5–7 a, 9–15, 17 och 21 §§, 4 kap. 1–5, 7 och 9–11 §§, 5 kap. 2 a, 3, 9, 14 och 27 §§, 6 kap. 1 och 7 §§, 7 kap. 2 §, 8 kap. 1 och 2 §§, 9 kap. 2 § och 10 kap. 2 § samt rubriken närmast före 2 kap. 5 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas åtta nya paragrafer, 2 kap. 7 a §, 3 kap. 1 a och 14 a §§, 4 kap. 2 a §, 5 kap. 25 a och 28 §§, 6 kap. 7 a och 7 b §§ samt närmast före 4 kap. 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §³

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

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

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

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

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

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

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

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning) (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126), ändrat genom kommissionens direktiv 2009/113/EG av den 25 augusti 2009 (EUT L 223, 26.8.2009, s. 31, Celex 32009L0113).

² Senaste lydelse av

2 kap. 14 § 2009:189

4 kap. 12 § 2008:1369

4 kap. 13 § 2008:1369

4 kap. 14 § 2008:1369

rubriken närmast före 4 kap. 12 § 2008:550.

³ Senaste lydelse 2009:189.

2 kap.

Förarbehörighet för särskilda fordonstyper

Körkortsbehörighet för särskilda fordonstyper

Nuvarande lydelse

5 §⁴

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

AM för moped klass I

B för

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

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

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

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

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

Föreslagen lydelse

5 §

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med följande beteckningar.

Beteckning	Körkortsbehörighet
<i>AM</i>	<i>moped klass I</i>
<i>A1</i>	<i>1. tvåhjulig motorcykel</i> <i>a) som drivs av förbränningsmotor med en slagvolym om högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram, eller</i> <i>b) med annan motor än förbränningsmotor som har en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram.</i>

⁴ Senaste lydelse 2009:189.

2. trehjulig motorcykel med en nettoeffekt av högst 15 kilowatt.
- A2 1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten.
2. trehjulig motorcykel som omfattas av behörighet A1.
- A två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt.
- B 1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett släpfordon som är kopplat till sådan bil om
a) släpfordonets totalvikt inte överstiger 750 kilogram, eller
b) bilens och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
2. terrängvagn
3. motorredskap klass I
4. trehjulig motorcykel
5. fyrehjulig motorcykel
- BE bil som omfattas av behörighet B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil, om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton.
- C1 tung lastbil med en totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
- CIE bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton.
- C tung lastbil och personbil över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bil.
- CE bil som omfattas av behörighet C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil.
- D1 buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.

- D1E buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.*
- D buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss.*
- DE buss som omfattas av behörighet D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss.*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Behörigheten A ger rätt att köra motorcykel med en högre effekt än 25 kilowatt endast om körkortshavaren har haft ett körkort med behörigheten A under minst två år eller godkänts i körprov på en sådan motorcykel efter att ha fyllt 21 år. Detsamma gäller om motorcykeln har ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kilowatt/kilogram.

Behörigheten A ger rätt att köra tvåhjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 35 kilowatt endast om körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst två år eller har fyllt 24 år. Detsamma gäller om motorcykeln har ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som överstiger 0,2 kilowatt/kilogram.

Behörigheten A ger rätt att köra trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt endast om körkortshavaren har fyllt 21 år.

7 §⁵

Behörigheten B ger rätt att köra tre- och fyrehjuliga motorcyklar.

Behörigheten B ger rätt att köra trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt endast om körkortshavaren har fyllt 21 år.

7 a §

Om körkortshavaren har godkänts i ett särskilt körprov ger behörigheten B även rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kilogram och i kombination med dragfordonets totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton (utökad behörighet B).

⁵ Senaste lydelse 2003:216.

5 a §
Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I.

7 b §⁶
Samtliga körkortsbehörigheter ger även behörigheten AM.

Körkort med behörigheten CE eller DE ger även behörigheten BE.

8 §
Körkort med behörigheten CE, D1E eller DE ger även behörigheten BE. Körkort med behörigheten CE ger även behörigheten C1E.

3 kap.

1 §⁷

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
 - a) 15 år för behörigheten AM,
 - b) 16 år för behörigheten A1,
 - c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - d) 21 år för behörigheten D, eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 5 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av nämnda stycke, och
4. har avlagt godkänt förarprov.

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

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

- c) 18 år för behörigheterna A2, B, BE, C1 och C1E,
- d) 20 år för behörigheten A
- e) 21 år för behörigheterna C, CE, D1 och D1E,
- f) 24 år för behörigheterna D och DE, och

Körkort får inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller vars körkort i en sådan stat är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande enligt denna lag.

Har ett körkort blivit ogiltigt av en anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller 7 eller sista stycket, får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts,

⁶ Senaste lydelse av tidigare 5 a § 2009:189.

⁷ Senaste lydelse 2010:485.

färdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

1 a §

Trots ålderskravet 21 år i 1 § första stycket 3 e får körkort utfärdas för behörigheterna C, CE, D1 och D1E för en sökande som har fyllt 18 år, om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 3 § respektive 3 kap. 7 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Trots ålderskravet 24 år i 1 § första stycket 3 f får körkort utfärdas för behörigheterna D och DE för en sökande som har fyllt

1. 20 år om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 5 § andra stycket lagen om yrkesförarkompetens,

2. 21 år om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 5 § första stycket samma lag,

3. 23 år om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 6 § samma lag.

Trots ålderskravet 20 år i andra stycket 1 får körkort utfärdas för en sökande som har fyllt 18 år, om körkortet villkoras till att avse fordon som körs utan passagerare eller som används i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Trots ålderskravet 23 år i andra stycket 3 får körkort utfärdas för en sökande som har fyllt 21 år, om körkortet villkoras till att avse fordon som används i linjetrafik, där linjens längd inte

överstiger 50 kilometer.

Lydelse enligt SFS 2010:1914

Föreslagen lydelse

4 §⁸

Förarprovet består för behörigheten AM av ett kunskapsprov och för övriga behörigheter av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid eller villkorstid löper.

Förarprovet består för behörigheten AM av ett kunskapsprov och för övriga behörigheter av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid, *giltighetstid för återkallelse tills vidare* eller villkorstid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. För behörigheten AM krävs dessutom att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för moped klass I enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3 *eller, i fråga om ålderskravet, 1 a §*. För behörigheten AM krävs dessutom att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för moped klass I enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas för behörigheten A av den som redan har ett körkort med behörigheten A1.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas

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

1. för behörigheten A *eller A2* av den som redan har ett körkort med behörigheten A1 *eller,*

2. för behörigheten A, av den som redan har behörigheten A2.

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3 *eller, i fråga om ålderskravet, 1 a §*.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §⁹

Förarprov för att få *förarbehörigheten A, A1* eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

Förarprov för att få *behörigheten A1, A2, A* eller B får avläggas endast om sökanden har genomgått en utbildning om sådan körning som är förenad med risker (riskutbildning).

En genomförd riskutbildning får

En genomförd riskutbildning får

⁸ Senaste lydelse 2009:189.

⁹ Senaste lydelse 2008:550.

tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den *förarbehörighet* som utbildningen avsett har utfärdats.

tillgodoräknas under viss tid, dock längst till dess att körkort med den *behörighet* som utbildningen avsett har utfärdats.

5 §¹⁰

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

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

2. för övriga *förarbehörigheter*, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

Sökanden ska godkännas i förarprovet, om *provet* visar att han eller hon

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

2. för övriga *behörigheter*, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

6 §¹¹

Körkort med behörigheten C eller D får utfärdas endast för den som har körkort med behörigheten B. Om sökanden har haft körkort med behörigheten *BC, BD eller BCD* får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt.

Körkort med behörigheten *CI, C, DI* eller D får utfärdas endast för den som har körkort med behörigheten B. Om sökanden har haft körkort med behörigheten *CI, C, DI, D, CIDI, CID, CDI eller CD* får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt.

7 §¹²

Körkort med behörigheten BE, CE eller DE får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet. 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.

Körkort med behörigheten BE, *CIE, CE, DIE* eller DE får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet. 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.

¹⁰ Senaste lydelse 2009:189.

¹¹ Senaste lydelse 2003:216.

¹² Senaste lydelse 2003:216.

7 a §¹³

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte vid ett körprov, om sökanden redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och körprovet *skall* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

I övrigt skall 4 och 5 §§ gälla i tillämpliga delar.

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte vid ett körprov, om sökanden redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och körprovet *ska* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte heller vid ett sådant särskilt körprov som avses i 2 kap. 7 a § för den som redan innehar behörighet B.

Vid sådant körprov som avses i denna paragraf tillämpas bestämmelserna om körprov i 4 och 5 §§.

9 §

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

Om det vid prövning av ansökan om 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.

10 §¹⁴

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för *körkorts-innehavet* som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt *föreskrivas*. Sådana villkor får också *föreskrivas* efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats.

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för *innehavet av körkortstillståndet* eller *körkortet* som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt *beslutas*. Sådana villkor får också *beslutas* efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats.

11 §

Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas.

Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas, *med den begränsning som följer av 12 §.*

¹³ Senaste lydelse 2003:216.

¹⁴ Senaste lydelse 2003:216.

12 §

Behörigheten C, CE, D eller DE gäller tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst 10 år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE fortsätter att gälla efter förnyelse av körkortet enligt 14 § första stycket endast om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Lydelse enligt SFS 2010:1914

Föreslagen lydelse

13 §

Ett körkort gäller inte om

1. det inte har förnyats efter föreläggande,
 2. det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap.,
 3. det har ersatts med annat körkort,
 4. det har bytts ut mot ett utländskt körkort,
 5. innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och inte efter uppmaning anger vilket av körkorterna som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas, eller
 6. körkortsinnehavet varit förenat med villkor om alkohol och villkorstiden löpt ut.
5. innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och inte efter uppmaning anger vilket av körkorterna som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas,
 6. körkortsinnehavet varit förenat med villkor om alkohol och villkorstiden löpt ut, eller
 7. det inte lämnas ut inom ett år från den dag då det utfärdas.

Ett körkort ska också förklaras ogiltigt om körkortshavaren begär det. Ogiltigheten får begränsas till att avse viss behörighet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §

Ett körkort skall förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Körkortet skall också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats.

Ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats.

Körkortet ska också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats.

14 a §

Ett körkort får förnyas enligt 14 § första stycket om körkorts-havaren

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

3. varken är permanent bosatt eller sedan minst sex månader studerar i någon annan stat inom EES.

Ett körkort får förnyas enligt 14 § andra stycket om körkorts-havaren

1. är permanent bosatt i Sverige, eller

2. inte är permanent bosatt i någon annan stat inom EES.

15 §¹⁵

Den som kör ett fordon som avses i 2 kap. 1 § skall ha med sig

1. körkortet, eller
2. ett bevis att körkort utfärdats och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis skall handlingarna överlämnas för kontroll.

Den som kör ett fordon som avses i 2 kap. 1 § ska ha med sig körkortet.

Ett körkort ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller polis begär det.

17 §¹⁶

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

Bestämmelserna i 2–3 och 9–11 §§, 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket gäller även traktorkort.

21 §¹⁷

För förarbevis ska i tillämpliga delar följande bestämmelser gälla:

1. 1 § sista stycket om utfärdande av *handling* i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,
2. 5 § 1 om godkännande i förarprov,
3. 11 § om första giltighetsdag,
4. 13 § första stycket 1–3 och andra stycket om ogiltighet, samt

1. 1 § sista stycket, om utfärdande av *körkort* i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,
4. 13 § första stycket 1–3 och 7 samt andra stycket, om ogiltighet,

¹⁵ Senaste lydelse 2003:216.

¹⁶ Senaste lydelse 2009:189.

¹⁷ Senaste lydelse 2009:189.

5. 14 och 15 §§ om förnyelse och skyldighet att medföra förarbeviset.

5. 14 § första stycket första meningen och andra stycket, om förnyelse, och

6. 15 §, om skyldighet att medföra körkort.

4 kap.

1 §¹⁸

Den som

1. innehar körkortstillstånd och för att få körkort vill öva sig i att med eller utan släpfordon köra bil, motorcykel eller moped klass I, eller

2. utbildar sig till förare av moped klass II, snöskoter eller terränghjuling, får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§.

Kravet på innehav av körkortstillstånd enligt första stycket 1 gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen ska ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

Under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ får den övningsköra som

1. innehar körkortstillstånd och för att få körkort vill öva sig i att med eller utan släpfordon köra bil, motorcykel eller moped klass I, eller

2. utbildar sig till förare av moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

Kravet på innehav av körkortstillstånd enligt första stycket 1 gäller dock inte den som redan har ett körkort med

1. behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon, och övningskörningen ska ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs, eller

2. behörighet B, och övningskörningen ska ske med fordon för vilka det krävs sådan utökad behörighet B som avses i 2 kap. 7 a §.

2 §¹⁹

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 terränghjuling,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med

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

1. 14 år och 9 månader för körning med moped,

2. 15 år och 9 månader för körning med snöskoter eller terränghjuling eller med fordon som kräver behörighet A1,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon,

¹⁸ Senaste lydelse 2009:189.

¹⁹ Senaste lydelse 2010:799.

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 under de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

4. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver *behörighet A2,*

b) andra fordon som kräver *behörighet B* än sådana som avses i 3 eller 7 b, eller

c) fordon som kräver *utökad behörighet B,*

5. 18 år för körning med fordon som kräver *behörighet BE, C1 eller C1E,*

6. 19 år och 6 månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver *behörighet A, under förutsättning att körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,*

7. 20 år för körning med

a) fordon som kräver *behörighet C, CE, D1 eller D1E, eller*

b) *trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt, och*

8. 23 år för körning

a) med fordon som kräver *behörighet D eller DE,*

b) sådan tvåhjulig motorcykel som kräver *behörighet A, om körkortshavaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.*

Den som övningskör för *behörighet B* ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 någon gång under de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

2 a §

Trots ålderskravet 20 år i 2 § första stycket 7 får den som har fyllt 18 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Trots ålderskravet 23 år i 2 § första stycket 8 får den som har fyllt 20 år körträna inom ramen för sådan grundutbildning som avses i 3 kap. 5 § första stycket eller 6 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

3 §

Den som har uppnått en ålder av 17 år och 6 månader får övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § under förutsättning att den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

Den som är minst 17 år och 6 månader får övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som kräver behörighet A under förutsättning att den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

4 §

Övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten C, D eller E får ske endast om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B eller inom tre år före övningskörningen har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

Övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten CI, CIE, C, CE, DI, DIE, D eller DE får ske endast om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B eller har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

5 §²⁰

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

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

2. är behörig utbildare enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,

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

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för *förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E.*

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola för *annan körkortsbehörighet än AM,*

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för *annan körkortsbehörighet än AM.*

²⁰ Senaste lydelse 2009:189.

7 §²¹

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. under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för förarbehörighet B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkoholås.

Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har behörighet för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren har haft sådan behörighet, och
4. någon gång under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Introduktionsutbildning och riskutbildning

9 §²²

Introduktionsutbildning som anges i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

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.

Introduktionsutbildning som avses i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd från Transportstyrelsen. Detsamma gäller riskutbildning som avses i 3 kap. 4 a §.

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

²¹ Senaste lydelse 2010:799.

²² Senaste lydelse 2010:799.

10 §²³

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte *iakttagits*. Ett tillstånd får även återkallas *på tillståndshavarens begäran*.

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning *eller riskutbildning* som *har* meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte *följs*. Ett tillstånd får även återkallas *om tillståndshavaren begär det*.

11 §²⁴

Transportstyrelsen *skall utöva* tillsyn över *sådan introduktionsutbildning som anges i 9 § första stycket*.

Tillsynen *skall* omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § *iakttas*.

Den som bedriver utbildning *skall* på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen *utövar* tillsyn över *introduktionsutbildningen och riskutbildningen*.

Tillsynen *ska* omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning *eller riskutbildning* som *har* meddelats med stöd av 10 kap. 1 § *följs*.

Den som bedriver introduktions- 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.

5 kap.

2 a §²⁵

För förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling gäller inte

1. vad som sägs om återkallelse i 3 § 5–8 och om omhändertagande i 7 § första stycket 3, och

2. vad som anges i 14 § och 15 § sista stycket om innehav av och ansökan om körkortstillstånd som villkor för utfärdande av nytt förarbevis.

Trots *vad som anges i 13 §* får ansökan om utfärdande av förarbevis *prövas innan*

1. spärrtid löpt ut enligt 3 kap. 9 §, eller

Trots 13 § får *en* ansökan om utfärdande av förarbevis *prövas innan*

1. spärrtid löpt ut enligt 3 kap. 9 §, eller

²³ Senaste lydelse 2008:1369.

²⁴ Senaste lydelse 2008:1369.

²⁵ Senaste lydelse 2009:189.

2. spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5–7.

2. spärrtid löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5 eller 6 eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut, om sådan återkallelse skett på grund av brott enligt 3 § 6.

3 §²⁶

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 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. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott 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

Ett körkort ska återkallas, om

1. körkortshavaren 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 § samma lag,

c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag,

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, eller

e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

2. körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. 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. 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

²⁶ Senaste lydelse 2004:524.

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 rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafik-säkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

8. om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

ringa,

5. körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort,

6. 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. körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafik-säkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

8. körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov, eller

9. det fanns hinder mot att utfärda körkort vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

9 §²⁷

I stället för att körkortet återkallas *skall* körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om *varningen* av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren *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

I stället för att körkortet återkallas *ska* körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om *varning* av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren *har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt* 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller brott mot* 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

²⁷ Senaste lydelse 2004:524.

0,25 milligram per liter i utandningsluften.

0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Lydelse enligt SFS 2010:1914

Föreslagen lydelse

14 §²⁸

Efter återkallelse får nytt körkort utfärdas endast om sökanden har körkortstillstånd, har avlagt godkänt förarprov och även i övrigt uppfyller kraven i 3 kap. 1 § om inte annat sägs i andra stycket, 15 eller 15 a §.

Har tiden för körkortets ogiltighet efter återkallelse med stöd av 3 § 2–4 bestämts till högst ett år får nytt körkort utan ytterligare prövning utfärdas efter ansökan. Har tiden för körkortets ogiltighet efter återkallelse med stöd av 3 § 1, 5–6 bestämts till högst ett år, eller om körkortet återkallats med stöd av 3 § 7–8, får nytt körkort utfärdas efter ansökan om sökanden har körkortstillstånd.

Avser ansökan körkort som endast omfattar behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE och har tiden för körkortets ogiltighet efter återkallelse med stöd av 3 § 2–4 bestämts till högst ett år får nytt körkort utan ytterligare prövning utfärdas efter ansökan. Avser ansökan i ett sådant fall körkort som även omfattar behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska sökanden visa att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Har tiden för körkortets ogiltighet efter återkallelse med stöd av 3 § 1, 5–6 bestämts till högst ett år, eller om körkortet återkallats med stöd av 3 § 7–8, får nytt körkort utfärdas efter ansökan om sökanden har körkortstillstånd.

25 a §

Polisen har rätt till tillträde till ett körkortspliktigt fordon som framförs av en körkortshavare vars körkortsinnehav är förenat med villkor om alkoholås, för att kontrollera att fordonet har ett alkoholås av godkänd typ som uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Kontrollen ska utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet.

²⁸ Senaste lydelse 2003:216.

27 §

Den typ av alkolås som används ska vara godkänd. *Ett godkännande får återkallas om föreskrifter om godkännande av alkolås som meddelats i anslutning till denna lag inte iakttagits.*

Den typ av alkolås som används ska vara godkänd.

Ett godkännande får återkallas om föreskrifter om godkännande av alkolås som har meddelats i anslutning till denna lag inte följs. Om det kan antas att felet eller bristen rättas får i stället varning meddelas.

28 §

Transportstyrelsen utövar tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkolås som meddelats i anslutning till denna lag.

Den som har fått ett alkolås godkänt ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §²⁹

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 eller 6–8 §§.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med *en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller*

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med

1) en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till

²⁹ Senaste lydelse 2004:1087.

norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

svenska, danska eller norska, eller
2) ett internationellt körkort som är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i ovannämnda konventioner eller i den konvention om vägtrafik som har undertecknats i Paris den 24 april 1926.

Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

7 §

Ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES, Schweiz eller Japan och som gäller i Sverige får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren är permanent bosatt i Sverige.

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES, Schweiz eller Japan och som gäller i Sverige ska efter ansökan bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Om ett sådant körkort har förstörts eller kommit bort får det efter ansökan ersättas om innehavaren är permanent bosatt i Sverige.

Om ansökan avser utbyte vid utgången av den giltighetstid som är angiven på körkortet av ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES, får utbyte även ske om körkortshavaren har studerat här i minst sex månader.

Om ansökan avser utbyte vid utgången av den giltighetstid som är angiven på körkortet av ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES och som omfattar någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, får utbyteskörkortet endast ge sådan behörighet om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan får bytas ut endast om körkortshavaren uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 3 kap. 2 §.

7 a §

Ett körkort får inte bytas ut eller ersättas enligt 7 § om körkortet, i en annan stat inom EES, är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande enligt denna lag.

7 b §

Trots 3 kap. 14 § första stycket ska ett körkort som har lämnats i utbyte mot eller ersatt ett körkort som har utfärdats i en stat inom EES och som omfattar någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE förnyas första gången vid utgången av den giltighetstid som angavs på ursprungskörkortet, om utbytet eller ersättningen skedde före utgången av denna giltighetstid.

Lydelse enligt SFS 2010:1914

Föreslagen lydelse

7 kap.

2 §³⁰

Transportstyrelsen prövar *ärenden* om Transportstyrelsen prövar *frågor* om

1. medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket,
 2. förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 §,
 3. godkännande av handledare,
 4. *förhandsbesked*, 4. *förnyelse av körkort*,
 5. villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort,
 6. körkortstillstånd,
 7. körkortsingripande,
 8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort, och
 9. godkännande av alkoholå och återkallelse av godkännandet enligt 5 kap. 27 §. 9. godkännande av alkoholå och återkallelse av godkännandet samt *varning* enligt 5 kap. 27 §.
- Transportstyrelsen prövar också *ärenden enligt* Transportstyrelsen prövar också *frågor om*
1. 3 kap. 3 §, 1. *medicinsk undersökning enligt 3 kap. 3 §*,
 2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och 2. *ogiltighet av körkort enligt 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och*
 3. 3 kap. 16 § 1.

³⁰ Senaste lydelse 2009:1352.

3. undantag från ålderskrav i fråga om traktorkort enligt 3 kap. 16 § 1.

Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande av körkort.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

1 §³¹

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,

2. beslut att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2,

3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller tillstånd enligt 4 kap. 12 § att bedriva riskutbildning, och

4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller beslut enligt 4 kap. 13 § att återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning, och

3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning, och

4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning.

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

2 §³²

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i ärende om utfärdande av traktorkort eller förarbevis,

2. beslut i ärende om utfärdande av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 2,

3. beslut i ärende om förnyelse av körkort eller förarbevis,

4. uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5,

5. beslut enligt 5 kap. 7 § om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis, och

6. beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

1. beslut om utfärdande av traktorkort eller förarbevis,

2. beslut om utfärdande av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 2,

3. beslut om

a) förnyelse av förarbevis, och

b) förnyelse av körkort i andra fall än då beslut att inte förnya körkortet fattas med stöd av 3 kap. 14 a §,

6. beslut om godkännande vid förarprov.

³¹ Senaste lydelse 2009:1352.

³² Senaste lydelse 2009:1352.

9 kap.

2 §³³

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

Föraren ska inte dömas till straff,

1. om körkortet eller förarbeviset efter utfärdande inte har lämnats ut och färdens äger rum inom två månader från och med den dag då det utfärdas,

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

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

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

2. om körkortet eller förarbeviset ska förnyas och föraren före färdens har återlämnat handlingen eller gjort anmälan om att den förstörts eller kommit bort, eller

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

4. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

10 kap.

2 §³⁴

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underätta 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.

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

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Första och andra styckena gäller även den som har traktorkort.

³³ Senaste lydelse 2009:189.

³⁴ Senaste lydelse 2010:799.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012 i fråga om 5 kap. 25 a, 27 och 28 §§ samt 10 kap. 2 § och i övrigt den 19 januari 2013.

2. Bestämmelsen i 7 kap. 2 § första stycket 9 i sin nya lydelse tillämpas dock för tid från och med den 1 januari 2012.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för en förarbehörighet som har förvärvats före den 19 januari 2013. För ett körkort som utfärdats före detta datum ska dock 3 kap. 12, 14 och 14 a §§, 7 kap. 2 § första stycket 4 och 8 kap. 1 och 2 §§ tillämpas i sina nya lydelse från och med den 19 januari 2013. Ett körkort med behörighet C, CE, D eller DE ska därvid förnyas första gången enligt 3 kap. 14 § första stycket vid det ordinarie förnysetillfälle som enligt äldre föreskrifter skulle ha infallit närmast efter den 19 januari 2013, dock senast den 19 januari 2023.

4. Trots ålderskraven i 3 kap. 1 § får körkort med behörigheten A, C, CE, D eller DE utfärdas till den som tidigare innehått ett körkort med motsvarande behörighet, om det tidigare körkortet utfärdats före den 19 januari 2013. Därvid ska 2 kap. 6 § tillämpas i sin äldre lydelse.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Härigenom föreskrivs att ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1999 och upphör att gälla den 1 januari 2012. För *den* som fått ansökan beviljad enligt 6 § och *då* villkorstiden inte löpt ut innan lagen upphör att gälla, ska dock bestämmelserna fortsätta att tillämpas.

Föreslagen lydelse

1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 1999 och upphör att gälla den 1 januari 2012.

2. För *körkortshavare* som fått ansökan beviljad enligt 6 § och *för vilken* villkorstiden inte löpt ut innan lagen upphör att gälla, ska dock *dels* bestämmelserna *i lagen* fortsätta att tillämpas, *dels 5 kap. 25 a § körkortslagen (1998:488)* tillämpas.

¹ Senaste lydelse av lagens ikraftträdande- och övergångsbestämmelse 2010:1915.

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap. 5 §¹

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är *uppenbart olämplig* att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är *olämplig* att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha taxiförarlegitimation och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2009:1356.

2.4 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. 4 §, 2 kap. 1 § och 3 kap. 1–6 §§, 4 kap. 3 § och 6 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken till 8 kap. ska lyda ”Utbildning för yrkesförarkompetens”,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 3 kap. 1 a, 4 a och 7 §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

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,

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.

I denna lag avses med *godstransporter*: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver *körkortsbehörigheten CI, CIE, 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 *körkortsbehörigheten DI, DIE, D* eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen och som sker med passagerare,

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).

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.

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 *körkortsbehörigheten CI, CIE, C, CE, DI, DIE, D* eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

3 kap.

1 §¹

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare enligt denna lag ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren ska också uppfylla ålderskraven i 3–6 §§.

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare enligt denna lag ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren ska också uppfylla ålderskraven i 3, 4, 4 a, 5, 6 eller 7 §.

1 a §

En förare som utför gods-transporter och som innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av körkortsbehörigheterna C1, C1E, C och CE behöver inte förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för fordon som kräver någon av de andra behörigheterna.

Motsvarande gäller för en förare som utför persontransporter och som innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av körkortsbehörigheterna D1, D1E, D och DE.

2 §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 grundläggande

Förare som innehar eller har innehaft ett körkort med körkortsbehörigheten D1, D1E, D eller DE utfärdat i en stat inom EES 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 körkort med körkortsbehörigheten C1, C1E, C eller CE utfärdat i en stat inom EES före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att ha ett

¹ Senaste lydelse 2010:487.

² Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket upphävs.

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

yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter.

3 §

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

4 §

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.

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

4 a §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver körkortsbehörigheten C1 eller C1E får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

5 §³

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 *körkortsbehörigheten* D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

³ Senaste lydelse 2010:487.

Om den grundutbildning som anges i första stycket ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 20 års ålder. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 18 års ålder, om fordonet

- körs utan passagerare, eller
- används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

6 §⁴

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. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 21 års ålder, om fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver *körkortsbehörigheten* D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 21 års ålder, om fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

7 §⁵

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver körkortsbehörigheten D1 eller D1E får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

Om den grundutbildning som anges i första stycket har skett enligt 4 kap. 1 § och ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 18 års ålder.

⁴ Senaste lydelse 2010:487.

⁵ Tidigare 7 § upphävd genom 2010:487.

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 <i>förrarbehörighet</i> för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen (1998:488).	Vid körträning med någon som inte har <i>körkortsbehörighet</i> för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen (1998:488).
---	---

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 <i>förrarbehörighet</i> som beviset avser.	Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den <i>körkortsbehörighet</i> som beviset avser.
--	--

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

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1914) om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 4 kap. 8 § i stället för dess lydelse enligt lagen (2010:1914) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse,

dels att det i övergångsbestämmelserna till lagen (2010:1914) om ändring i nämnda lag ska införas en ny punkt, 3, av följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2010:1914

Föreslagen lydelse

4 kap. 8 §¹

Ett godkännande som handledare enligt 7 § *upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Detsamma gäller om handledarens körkortsinnehav förenas med villkor om alkoholås.*

Transportstyrelsen ska på begäran av handledaren eller den som övningskör upphäva ett godkännande som handledare.

Ett godkännande som handledare *enligt 7 § gäller i fem år.*

Ett godkännande som handledare upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Detsamma gäller om handledarens körkortsinnehav förenas med villkor om alkoholås.

3. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för godkännande som handledare som har meddelats före den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2009:1352.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar samt att analysera hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126), i fortsättningen kallat det tredje körkortsdirektivet,¹ skulle genomföras i svensk rätt. Direktivet återfinns som *bilaga 1*. Uppdraget omfattade också att utreda vissa frågor om förnyelse och utbyte av körkort, att analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under provotiden, att se över systemet med läkares anmälningsplikt och att analysera hur författningsändringarna med anledning av 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 och 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), i fortsättningen kallat yrkesförardirektivet, och det tredje körkortsdirektivet påverkade varandra. Utredningen antog namnet 2007 års körkortsutredning.

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.

Genom ännu ett tilläggsdirektiv den 26 juni 2008 (dir. 2008:76) utvidgades uppdraget till att även ta hänsyn till de förslag som lämnats av alkoholåsutredningen 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.

Utredningen överlämnade i maj 2007 delbetänkandet Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas (SOU 2007:33) och i december 2008 sitt slutbetänkande En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130). En sammanfattning av slutbetänkandet finns i *bilaga 2*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 5*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 9*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2009/455/TE).

Ett antal av förslagen i slutbetänkandet har regeringen behandlat tidigare. I prop. 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar lämnas förslag om bl.a. ålderskrav för att få övningsköra med moped, snöskoter eller terränghjulning, regler om förnyelse av förarbevis och regler om att den som tillfälligt vistas i Sverige under vissa förutsättningar får köra en moped som han eller hon fört in i landet. I

¹ Hädanefter avses med ”körkortsdirektivet” eller bara ”direktivet” det tredje körkortsdirektivet om inte annat anges eller klart framgår av sammanhanget.

prop. 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor föreslogs bl.a. dels skärpningar av läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga körkortshavare till Transportstyrelsen, dels att kravet på att en handledare och en elev vid övningskörning måste genomgå introduktionsutbildning tillsammans slopas. I prop. 2009/10:20 Ålderskrav vid buss- och taxi-transporter lade regeringen fram förslag om sänkta ålderskrav enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för att få utföra persontransporter med buss eller taxi i vissa fall. De nämnda förslagen har lett till lagstiftning.

I denna lagrådsremiss behandlas övriga förslag i slutbetänkandet, med undantag för dels de delar som rör alkohol för personer med alkoholproblem som inte kört onyktra, dels de som handlar om trafikskolor.

Ett utkast till lagrådsremissen remitterades till ett urval remissinstanser den 1 april 2011 som ett komplement till remissen av betänkandet. Lagförslaget i utkastet återfinns i *bilaga 6*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 10*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2009/455/TE).

Riksdagen antog den 9 december 2010 prop. 2010/11:62 Alkohol vid rattfylleri. Inom Näringsdepartementet har under våren 2011 promemorian Kontroll av alkohol och tillsyn med förslag till kompletterande lagstiftning utarbetats. I promemorian föreslås bestämmelser om att Transportstyrelsen ska ha ansvar för tillsynen över leverantörer av alkohol och att polisen ska ha rätt att bereda sig tillträde till vissa alkoholutrustade fordon för att kontrollera alkoholsets funktion, montering och användning. Vidare föreslås att varning införs som ett alternativ till återkallelse av typgodkännande av alkohol. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Promemorians lagförslag återfinns som *bilaga 7*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 11*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2008/6592/TE).

Transportstyrelsen har den 8 juni 2010 till Näringsdepartementet inkommit med en promemoria (TSV 2010-4733). Promemorian innehåller ett förslag om ändring i yrkestrafiklagen som kompletterar den ändring i fråga om läkares anmälningsskyldighet som gjordes i körkortslagen till följd av regeringens förslag i prop. 2009/10:198. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 4*. Promemorians lagförslag återfinns som *bilaga 8*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 12*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2010/4365/TE).

4 Utgångspunkter

4.1 Gällande rätt

4.1.1 Svensk rätt

Körkortslagen och körkortsförordningen

Bestämmelser om behörighet att framföra motordrivna fordon har funnits alltsedan Sveriges första förordning om automobiltrafik trädde i kraft den

1 januari 1907. En körkortslagstiftning som i sina huvuddrag överensstämmer med den som gäller i dag tillkom genom den gamla körkortslagen (1977:477) och dess anslutande körkortsförordning (1977:722).

De centrala och grundläggande bestämmelserna om behörighet att köra motordrivna fordon finns numera i körkortslagen (1998:488). Lagen kompletteras och fylls ut av körkortsförordningen (1998:980). Även i andra författningar finns bestämmelser om behörighet, som kompletterar körkortslagen. För behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik gäller bestämmelserna i yrkestrafiklagen (1998:490). I lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens finns bestämmelser om s.k. yrkesförarkompetens för förare som förvärvsmässigt utför gods- eller persontransporter med lastbil eller buss. Dessutom finns bestämmelser av betydelse för tillämpningen av körkortslagen i en rad andra författningar, bl.a. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, lagen (2001:558) om vägtrafikregister, lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar och militärtrafikförordningen (2009:212) samt i anslutande förordningar.

De centrala bestämmelserna i körkortslagen är de som rör förarbehörighet (2 kap.), utfärdande och giltighet av körkort och andra handlingar som ger förarbehörighet (3 kap.) samt körkortsingripande (5 kap.). Ett särskilt kapitel i lagen (6 kap.) ägnas utländska körkort, ett annat (4 kap.) avser övningskörning, varmed avses körning i syfte att öva sig i att köra vissa fordon som kräver förarbehörighet.

Körkort får utfärdas om föreskrivna krav i fråga om lämplighet, bosättning, ålder samt kunskaper och färdigheter visas uppfyllda. Ett körkort gäller tills vidare men kan under vissa omständigheter bli ogiltigt. Tyngre behörigheter, för buss och lastbil med eller utan släp, gäller bara under viss tid som dock kan förlängas. Ingripande mot körkort, traktorkort, förarbevis och körkortstillstånd kan ske genom återkallelse eller varning. Från och med den 1 januari 2012 kommer ingripande även att kunna ske genom att ett körkort förenas med villkor om alkohol. Genom denna nya ingripandeform permanentas den pågående försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse.

Övningskörning får endast ske från viss ålder och under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra det aktuella fordonet. Utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll, men om de är utfärdade av en stat utanför EES-området är giltigheten tidsbegränsad. Sedan den 1 januari 2010 är Transportstyrelsen ensam körkortsmyndighet och prövar ärenden enligt lagen. Transportstyrelsens beslut får i viss utsträckning överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande den myndighet regeringen bestämmer (f.n. Transportstyrelsen), får meddela föreskrifter i anslutning till lagen.

Sedan körkortslagen infördes den 1 oktober 1998 har den ändrats vid ett femtontal tillfällen. Bland viktigare reformer på senare tid märks följande. Den 1 oktober 2008 trädde lagändringar i kraft som innebar att blivande förare som avser att skaffa sig förarbehörighet A, A1 eller B ska ha genomfört en utbildning som syftar till att öka kunskaperna om riskerna i trafiken, riskutbildning, innan ett förarprov för den aktuella

förarbehörigheten får avläggas (se prop. 2007/08:128). I två etapper har de tidigare körkortsmyndigheterna Vägverkets och länsstyrelsernas uppgifter på körkortsområdet förts över till den nybildade myndigheten Transportstyrelsen (se prop. 2008/09:31 och prop. 2009/10:20). Det skedde den 1 januari 2009 respektive den 1 januari 2010. Genom ändringar i lagen den 1 april 2009 infördes nya regler om behörighet för att få köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar (se prop. 2008/09:60). Sådana fordon får numera framföras av den som har ett körkort med beteckningen AM för moped klass I eller, för övriga fordonsslag, ett förarbevis för fordonsslaget.

Ändringar i körkortslagen och i lagen om yrkesförarkompetens den 1 januari 2011 innebar att ålderskravet för att få framföra buss förvärvsmässigt och för att få taxiförarlegitimation under vissa förutsättningar sänktes till 18 år (se prop. 2009/10:209). Den 1 januari 2012, slutligen, träder nya bestämmelser om ett permanent system med villkor om alkoholås som alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleribrott i kraft.

Såväl bestämmelserna i körkortslagen som i yrkestrafiklagen och i lagen om yrkesförarkompetens har anpassats till EU:s harmoniserade regelverk på respektive område. På körkortsområdet återfinns dessa regler för närvarande i Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991. s. 1, Celex 31991L0439), i fortsättningen kallat det andra körkortsdirektivet. Direktivet ska inom kort ersättas av det tredje körkortsdirektivet. Båda direktiven presenteras närmare nedan.

Yrkestrafiklagen och lagen om yrkesförarkompetens

I yrkestrafiklagen finns bestämmelser om ytterligare krav på den som bedriver yrkesmässig trafik, dvs. trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktortåg med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods. Yrkesmässig trafik får endast bedrivas av den som har trafiktillstånd. Sådant tillstånd kan meddelas antingen för godstrafik eller för persontransporter. Trafiktillstånd får ges endast till sådana fysiska eller juridiska personer som bedöms vara lämpliga att driva verksamheten.

Ytterligare bestämmelser om krav för att förvärvsmässigt få framföra gods- eller persontransporter med huvudsakligen lastbil och buss på väg i Sverige finns i lagen om yrkesförarkompetens. Sådana transporter får bara utföras av den som har ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning samt uppfyller vissa ålderskrav. Vissa utländska medborgare är undantagna från lagens tillämpningsområde. Andra undantag gäller för vissa fordon eller viss trafik. Lagen innehåller även bestämmelser om utbildning och fortbildning för att förvärva och bibehålla yrkesförarkompetens.

4.1.2 Körkortsdirektiven

Det andra körkortsdirektivet

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen i Sverige och andra stater inom EES utgörs som sagt av rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort, det andra körkortsdirektivet. Direktivet ersatte rådets första körkortsdirektiv 80/1263/EEG av den 4 december 1980. Det andra körkortsdirektivet innehåller gemensamma regler i skilda ämnen som rör körkortet. Här följer en översiktlig redogörelse för det centrala innehållet i direktivet.

I *art. 1* anges att körkort utfärdade av en medlemsstat (EES-körkort) ska överensstämma med någon av de mallar för körkortets utformning som anges i direktivet. I *art. 1* finns också bestämmelser om ömsesidigt erkännande av EES-körkort och tillämpningen av nationella bestämmelser på sådana. I *art. 3* regleras indelningen av behörigheten att köra körkortspliktiga fordon i kategorier. De obligatoriska huvudkategorierna är A, B, C, D och E, vars innehåll överensstämmer med vad som anges i körkortslagen. Därutöver finns ett antal underkategorier som är frivilliga att införa: A1, B1, C1, D1 och E. Dessa kategorier omfattar vissa lättare typer av de fordon som omfattas av huvudkategorierna. Behörighet B1 ger dock rätt att köra tre- och fyrhjuliga motordrivna cyklar. *Art. 5* reglerar det inbördes förhållandet mellan körkortsbehörigheterna, dvs. i vilken utsträckning och på vilka sätt behörigheter förutsätter eller medför andra behörigheter. I *art. 6–7* anges ålderskrav för olika behörigheter och andra förutsättningar för utfärdande av körkort. Ett körkort får sålunda bara utfärdas till den som godkänts i ett förarprov och som uppfyller vissa medicinska krav samt antingen är permanent bosatt eller har studerat i minst sex månader i den medlemsstat som utfärdar körkortet. Dessutom får den sökande inte redan ha ett annat EES-körkort. I *art. 8* finns bestämmelser om utbyte, ersättning och erkännande av körkort samt återkallelse av eller annat ingripande mot körkort. En innehavare av ett EES-körkort får begära att hans körkort byts ut, eller ersätts om det har gått förlorat, av en annan medlemsstat än den som utfärdade det. En sådan stat får även på eget initiativ byta ut körkortet i syfte att begränsa, återkalla, dra in eller annullera det. En medlemsstat får vidare under vissa förutsättningar vägra att utfärda körkort till en sökande eller vägra att erkänna giltigheten av ett annat EES-körkort.

Direktivet medger i viss utsträckning att medlemsstaterna avviker från bestämmelserna i dessa artiklar.

Det tredje körkortsdirektivet

Det andra körkortsdirektivet ersätts av det tredje körkortsdirektivet. Dess bestämmelser ska tillämpas från och med den 19 januari 2013. Direktivet innehåller en del nyheter som i det följande beskrivs i huvuddrag.

Den viktigaste förändringen är att direktivet påbjuder att medlemsstaterna inför harmoniserade regler om s.k. administrativ giltighetstid för körkort. Denna fråga överläts i det andra körkortsdirektivet till medlemsstaterna att bestämma i. Nu gäller i stället att körkort med behörigheterna AM, A1, A2, A, B, B1 och BE ska ha en giltighetstid på tio år medan

giltighetstiden för körkort med behörigheterna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E ska vara fem år. För att behörigheterna ska gälla därefter måste körkortet förnyas vilket endast får ske under förutsättningar liknande dem som gäller för att utfärda körkort (något förnyat förarprov krävs emellertid inte).

Andra viktiga förändringar rör kategoriindelningen av behörigheter: de tidigare frivilliga kategorierna A1, C1, C1E, D1 och D1E blir obligatoriska att införa medan medlemsstaterna fortfarande kan välja att inte införa kategorin B1 i sin lagstiftning. Två nya kategorier tillkommer: AM, vilket innebär att det blir körkortspliktigt att framföra moped klass I, och A2, som avser en grupp mellantunga motorcyklar mellan A1 och A. De två senare kategorierna kommer därmed att avgränsas på ett annorlunda sätt än tidigare. De tre motorcykelkategorierna ger nu behörighet att också köra motordrivna trehjulingar. Vidare inrättas en särskild behörighet inom ramen för kategori B att framföra vissa tyngre kombinationer av personbil, eller lätt lastbil, och släpvagn.

Genom införandet av kategori A2 och de obligatoriska underkategorierna stärks principen om stegvist tillträde, varmed menas att körkortshavare successivt, med ökad ålder eller erfarenhet av ett fordon av lättare slag, får tillträde till de mer krävande fordonen inom ett fordonsslag. Denna princip förverkligas bl.a. genom sänkta ålderskrav eller krav på förenklade förarprov för den som söker en högre A-behörighet och redan innehar en lägre A-behörighet.

Bland övriga nyheter märks bestämmelser som syftar till förbättrat skydd mot förfalskning av körkort; bl.a. föreskrivs om att körkortet i en framtid får förses med en mikroprocessor. Detta blir dock inte aktuellt förrän kommissionen fastställt specifikationer för mikroprocessorn. Direktivet uppställer också mer detaljerade minimikrav på dem som förrättar förarprov för körkort än vad det andra körkortsdirektivet gjorde.

Bestämmelserna i direktivet behandlas närmare i de följande avsnitten i samband med att regeringen lämnar förslag om deras genomförande.

4.2 Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet

En stor del av de författningsförslag som utredningen lämnar i sitt slutbetänkande syftar till att genomföra det tredje körkortsdirektivet i svensk rätt. Andra förslag, som handlar om att se över och ändra i körkortsförfattningarnas disposition, begreppsapparat och i viss mån deras materiella innehåll, är av rent internrättslig karaktär. En grundläggande fråga är på vilket sätt och vilken nivå de föreslagna ändringarna bör göras. Utredningen har föreslagit att ändringarna tas in i en ny körkortslag och en ny körkortsförordning.

I denna lagrådsremiss följer regeringen utredningens ändringsförslag i vissa delar. I andra delar gör regeringen justeringar. I ytterligare några delar frångås förslaget. De förslag som regeringen nu väljer att lägga fram rör till den helt övervägande delen genomförandet av det tredje körkortsdirektivet. Däremot avstår regeringen från att gå vidare med flertalet av de förslag av mer strukturell betydelse som skulle ha kunnat motivera en helt ny körkortslag. Regeringen föreslår sålunda inte någon sådan uppdelning mellan behörighet och behörighetsbevis som

utredningen gör (se avsnitt 5.1.1). Det föreslås inte heller att reglerna om uppsikt under övningskörning som inte sker privat ska flyttas över till förordning (se avsnitt 7.2.1) eller att bestämmelserna om utfärdande och giltighet av förarbevis ska brytas ut till ett eget kapitel i analogi med vad utredningen föreslagit. De ändringar som följer av bestämmelserna om administrativ giltighetstid i körkortsdirektivet har regeringen vidare infogat i det befintliga regelkomplexet rörande giltighet, ogiltighet och förnyelse av körkort i körkortslagen (se avsnitt 6.3).

Regeringen har bedömt att de ändringar i körkortslagstiftningen som den nu föreslår utan större svårigheter låter sig inordnas i den nuvarande körkortslagen. Lagens grundläggande struktur och inre sammanhang är fortfarande överblickbara, logiska och ändamålsenliga. Det behov av en ny körkortslag som identifierades vid införandet av den nuvarande lagen finns därför inte (jfr prop. 1997/98 s. 124 s. 31 f). Regeringen har mot bakgrund av vad som sagts ovan valt att lämna sina förslag i form av ändringar i körkortslagen (1998:488) i stället för i en ny körkortslag. Regeringen avser att i anslutning till sina förslag även göra ändringar i körkortsförordningen (1998:980).

Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet föranleder även följdändringar i lagen om yrkesförarkompetens. Den ändring i yrkestrafiklagen i fråga om läkares anmälningsskyldighet som föreslås har däremot inget samband med direktivet. I övrigt har utredningen föreslagit ändringar i en rad andra författningar. Eftersom sistnämnda ändringar är hänförliga till sådana förslag som regeringen inte går vidare med återfinns de inte i denna lagrådsremiss.

4.3 Terminologi

Utredningen tar i sitt betänkande upp några terminologiska frågor som regeringen finner anledning att kort kommentera här.

För det första har utredningen påpekat att uttrycket ”behörighet” enligt dess mening används inkonsekvent i körkortslagen; ordet sägs användas både för rättigheten att köra ett visst fordon och för rättighetens beteckning i körkortet. Utredningen har därför föreslagit att uttrycket ”kategori” ska införas i lagen och avse den beteckning i körkortet som anger behörighet att köra de fordon som anges i lagen.

I 2 kap. 5 § körkortslagen anges att förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna A, AM, A1 etc. Dessa bokstäver betecknar med andra ord en behörighet att köra en viss kategori av körkortspliktiga fordon. Det är därför följdriktigt att i övriga bestämmelser i lagen tala om behörighet (med beteckningen) A, B, C och så vidare. En sådan språklig konstruktion som ”körkortsbehörighet kategori B” som utredningen föreslagit är otymplig utan att bidra till ökad tydlighet. Regeringen ser därför inte anledning att i körkortslagen eller andra författningar frångå det språkbruk som används nu.

För det andra har utredningen föreslagit uttrycket ”körkortsbehörighet” för behörighet som svarar mot körkort och ”förarbehörighet” för behörighet som svarar mot förarbevis. Av 2 kap. körkortslagen kan utläsas att förarbehörighet enligt gällande rätt är ett vidare begrepp än körkortsbehörighet och avser både körkortsbehörighet och annan

behörighet att föra motordrivna fordon, dvs. sådan behörighet som följer av traktorkort och förarbevis (jfr 1 kap. 1 § första stycket 1–2 körkorts-lagen). Regeringen anser att denna innebörd är ändamålsenlig och bör behållas. I körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens förekommer emellertid att ordet förarbehörighet används där det snarare handlar om körkortsbehörighet. Terminologin har därför setts över i regeringens förslag till ändringar i körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens. Där det av sammanhanget eller paragrafens placering i lagen framgår att det är fråga om körkortsbehörighet anges för enkelhetens skull endast ”behörighet”.

För det tredje har utredningen i sitt förslag till lagtext genomgående bytt ut såväl uttrycket ”förnyas” som ”bytas ut” mot ”ersätts”. Regeringen anser att det är av värde att hålla isär dessa begrepp och har i sitt förslag till lagtext reserverat ordet ”ersätts” för det fall att ett utländskt körkort förstörts eller kommit bort och behöver ersättas med ett svenskt. Eftersom det vid förlust och ersättning av ett svenskt körkort kan hävdas att det råder identitet och kontinuitet i körkortsinnehavet har regeringen emellertid inte sett anledning att byta ut uttrycket förnyelse i det fallet.

5 Förarbehörighet

5.1 Körkort och andra behörighetshandlingar

5.1.1 Behörighet och behörighetsbevis

Regeringens bedömning: Innehav av körkort, traktorkort eller förarbevis bör alltså ge behörighet att köra motordrivna fordon. Ett körkort, traktorkort eller förarbevis bör fortfarande gälla från och med den dag då det utfärdas.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Utredningen föreslår att behörigheten att köra ett motordrivet fordon ska skiljas från den handling som utvisar behörigheten och att tidpunkten för rätten att framföra fordonet ska knytas till registrering av beslutet om behörighet i vägtrafikregistret.

Remissinstanserna: Örebro tingsrätt och Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att själva behörigheten att köra ett fordon skils från den handling som utvisar behörigheten. Länsstyrelsen i Stockholms län anser att förslaget att rätten att framföra fordonet ska knytas till registrering av beslutet om behörighet bör kunna bidra till ökad tydlighet. Kammarrätten i Sundsvall framför däremot att förslaget stämmer mindre väl överens med direktivets utformning där art. 4.1 specifikt anger att ett körkort ger behörighet och att det rättsfall som utredningen hänvisat till inte heller ger stöd för att EG-domstolen skulle ha ett synsätt i överensstämmelse med utredningens förslag.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* är negativ till att regeringen inte ansluter sig till utredningens förslag att skilja körkortet från körkortsbehörigheten.

Skälen för regeringens bedömning: En fråga som har sysselsatt såväl 2007 års körkortsutredning som tidigare utredningar – 1994 års körkortsutredning och kommittén Körkort 2000 (Körkortskommittén) – gäller körkortets rättsliga betydelse och hur körkortshandlingen förhåller sig till körkortsbehörigheten. Frågan kan formuleras så: är körkortet en bärare av rätten att köra motordrivna fordon eller bara ett bevis på denna rätt? Körkortskommittén, som behandlade frågan i SOU 1991:39 Säkrare förare, fann att begreppet körkort var dubbeltydigt och föreslog därför att körkort endast skulle beteckna själva körkortshandlingen medan behörigheten skulle knytas till en anteckning om innehavet av behörighet i körkortsregistret. Körkortskommitténs förslag ledde emellertid inte till lagstiftning. I SOU 1996:114 En körkortsreform analyserade 1994 års utredning frågan på nytt, vilket utmynnade i slutsatsen att det kunde hävdas att körkortet är bärare av behörigheten och inte endast ett bevis därpå. Utredningen ansåg att kommitténs förslag att separera körkort och behörighet visserligen kunde synas tilltalande vid första påseende men konstaterade också att dess förslag till lagtext visade svårigheten att konsekvent upprätthålla en sådan uppdelning. Utredningen påtalade också bl.a. att det enligt art. 3 i det andra körkortsdirektivet är körkortet som ger behörighet. Utredningens bedömning var att behörigheten alljämt borde knytas till innehav av körkort.

2007 års utredning har nu föreslagit en reform som i väsentliga delar överensstämmer med Körkortskommitténs förslag. Reformen innebär således att förarbehörigheten upphör att vara knuten till själva innehavet av körkort eller förarbevis. I stället knyts behörigheten till det faktum att beslutet om behörigheten antecknas i vägtrafikregistret. Ett körkort eller förarbevis ska därefter utfärdas som bevis om behörigheten. Som skäl för reformen har utredningen i huvudsak anfört att tillämplande myndigheter har önskat att förhållandet mellan körkort och behörighet ska förtydligas och att det genom den föreslagna uppdelningen uppnås en ökad tydlighet för såväl myndigheter som allmänhet.

Transportstyrelsen har ställt sig positiv till reformen. I sitt yttrande över utkastet till lagrådsremiss framför styrelsen uppfattningen att själva handlingen inte är tänkt att vara avgörande för behörigheten utan endast ett bevis om behörigheten. Styrelsen uttrycker vidare att regeringen inför ett nytt synsätt för Sveriges del angående körkortshandlingen som en avgörande faktor för rätten att köra.

Utgångspunkten för en analys av körkortets natur och rättsverkningar måste enligt regeringens mening vara den relevanta EU-rätten på körkortsområdet, dvs. de andra och tredje körkortsdirektiven. I art. 1 i det tredje körkortsdirektivet anges att medlemsstaterna ska införa nationella körkort i överensstämmelse med den gemenskapsmodell som fastställs i en bilaga. I art. 4.1 sägs att det körkort som anges i art. 1 ger behörighet att föra motordrivna fordon i de kategorier som definieras i artikeln. Enligt art. 7.1 a och e får ett körkort som grundregel endast utfärdas till sökande som uppfyller vissa krav på kunskap, färdighet och medicinsk lämplighet samt krav på anknytning till den utfärdande medlemsstaten. Motsvarande bestämmelser finns i det andra körkortsdirektivet.

Den svenska körkortslagstiftningen anknyter till direktivens systematik. I 1 kap. 1 § första stycket 2 körkortslagen definieras körkort som en handling som ger behörighet att köra vissa motordrivna fordon. Definitionen är uttryckligen avsedd att stå i överensstämmelse med det andra körkortsdirektivet, se prop. 2000/01:95 s. 94. I 2 kap. 1 § anges att vissa motordrivna fordon endast får köras av den som har ett gällande körkort för fordonet. Av 3 kap. 13 § första stycket 1 och 14 § framgår att ett körkort ska förnyas åtminstone vart tionde år och att följden av att förnyelse uteblir är att körkortet upphör att gälla med samma verkan som om det t.ex. återkallas (ogiltigheten inträder dock först om förnyelse inte sker efter föreläggande).

Denna genomgång av relevanta svenska och EU-rättsliga bestämmelser ger enligt regeringens åsikt det bestämda intrycket att körkortet inte bara är ett bevis på behörigheten utan att rätten att köra motordrivna fordon är knuten till innehavet av körkortet. Samtidigt kan konstateras att fysisk besittning av körkortshandlingen inte är en ovillkorlig förutsättning för denna rätt. Körkortsinnehav kan nämligen anses föreligga även om själva körkortshandlingen inte finns i innehavarens besittning (jfr SOU 1991:39 s. 178 och SOU 1996:114 s. 64). Om körkortsinnehavet är registrerat i körkortsregistret, kan behörighet föreligga även om körkortet inte finns hos innehavaren, t.ex. därför att det förkommit. Omvänt ger ett faktiskt innehav av körkort i vissa fall inte behörighet, t.ex. när innehavaren underlåtit att lämna över ett återkallat körkort till Transportstyrelsen.

Regeringen finner i likhet med körkortskommittén att innebörden av begreppet körkort inte är klar och entydig. Utredningens förslag att skilja på körkort och behörighet är ett ambitiöst försök att komma till rätta med körkortsbegreppets dubbeltydighet. Samtidigt är förslaget problematiskt i förhållande till EU-rätten, vilket i sin tur leder till lagstiftningstekniska svårigheter. Uppdelningen i behörighet och körkortshandling och knytandet av behörigheten till registrering i vägtrafikregistret betyder att sambandet mellan behörighet och körkortsinnehav bryts, dvs. att det som konstituerar körkortsbehörighet inte längre är innehavet av ett körkort. Ett sådant system står inte i överensstämmelse med körkortsdirektiven.

Skillnaden i systematik mellan å ena sidan körkortsdirektiven och å andra sidan utredningens lagförslag leder till att svenska och utländska körkort i förslaget betraktas och behandlas på olika sätt. Medan de svenska körkortet i huvudsak behandlas som rena bevis på behörigheten i enlighet med utredningens intentioner, är det i fråga om de utländska körkortet innehavet av körkortet som medför behörigheten att köra i Sverige. Någon motsvarighet till körkortsbehörighet för de utländska körkortet föreslås alltså inte. Det är tveksamt om det är en direktivsenlig ordning att innehav av ett svenskt körkort till skillnad från övriga EES-körkort inte ger, utan bara är bevis på, behörigheten att framföra fordon.

Regeringen vill också peka på de lagstiftningstekniska konsekvenser som uppdelningen i körkort och behörighet får för utredningens lagförslag i fråga om bestämmelserna om administrativ giltighetstid. Enligt regeringens bedömning i avsnitt 6.3.1 innebär direktivets bestämmelser om regelbunden förnyelse av körkort även en omprövning av körkortshavarens behörighet. Det är i konsekvens med att körkortet i art. 4.1 anges medföra behörigheten. Enligt utredningens förslag kommer emellertid utfallet av omprövningen primärt att avgöra om körkortet,

såsom bevis på behörigheten, får ersättas och endast indirekt om själva behörigheten ska fortsätta att gälla (på så sätt att de högre behörigheterna blir ogiltiga om körkortshandlingen inte ersätts, se 3 kap. 17, 19 och 23 §§ förslaget till ny körkortslag). Regeringens uppfattning är att det logiska är att behörighetsbevisets giltighet är beroende av att behörigheten fortfarande gäller, inte tvärtom.

Regeringen anser därför att även om rätten att köra inte ovillkorligen förutsätter innehav av körkort i den meningen att körkortshandlingen finns i körkortshavarens besittning, det inte är lämpligt att göra en formell uppdelning i behörighet och körkort på det sätt som utredningen föreslår. I likhet med 1994 års körkortsutredning anser regeringen också att frågan om körkortets rättsliga natur huvudsakligen är av teoretisk art och att ”för körkortshavarna i allmänhet torde också en distinktion mellan förarbehörigheten och körkortshandlingen framstå som alltför subtil och inte vara ägnad att förtydliga och förenkla körkortslagstiftningen”.

Då utredningens förslag alltså inte tillgodoser behovet av ett tydligt, lättöverskådligt och enhetligt regelverk på ett bättre sätt än den ordning som råder i dag bör utredningens förslag i denna del inte genomföras. Det innebär att innehav av körkort alltså bör ge behörighet att köra körkortspliktiga fordon och att körkortet fortfarande ska gälla från och med den dag då det utfärdas. Motsvarande ska gälla för traktorkort och förarbevis.

5.1.2 Traktorkort

Regeringens bedömning: Nu gällande regler om traktorkort och den förarbehörighet som följer av traktorkortet bör behållas.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Utredningen föreslår att traktorkortet avskaffas och att körkortsbehörighet AM ska krävas för all körning med traktor på väg.

Remissinstanserna: *Örebro Tingsrätt*, *Skolverket* och *Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (MHF)* tillstyrker utredningens förslag att traktorkortet ska utgå. *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* håller med om att det nuvarande traktorkortet på många sätt kan anses föråldrat men menar att ett undantag från krav på körkort med AM-behörighet fortfarande bör göras för körning en kortare sträcka på enskild väg. *Skolverket*, *LRF* och *MHF* anser att både utbildning och prov bör bestå av teoretiska och praktiska moment. *LRF* framhåller att det är angeläget att utbildningen är anpassad både teoretiskt och praktiskt till traktor. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* förordar att traktorkortet behålls men att ett körningsmoment läggs till.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *LRF*, *STR* och *Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)* stöder bedömningen att gällande regler om traktorkortet bör behållas. *LRF* anser vidare att naturbruksgymnasierna bör ges en central roll för utbildning och rätt att examinera för traktorkort.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt gällande bestämmelser får traktor med gummihjul och motorredskap klass II i princip köras på väg endast av den som har ett traktorkort eller ett gällande körkort. Kraven för att förvärva traktorkort är att sökanden fyllt 16 år (eller 15 år om det finns särskilda skäl), har körkortstillstånd och har avlagt ett godkänt kunskapsprov. För körkort med behörighet AM ska ålderskravet 15 år vara uppfyllt, sökanden vara permanent bosatt i Sverige eller ha studerat här i minst sex månader, ha körkortstillstånd samt ha avlagt ett godkänt kunskapsprov. Därtill krävs att sökanden genomgått utbildning för moped klass I enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Utredningen har föreslagit att traktorkortet ska mönstras ut och att körkortsbehörighet med behörighet AM framdeles ska krävas för att få framföra traktor på väg. Utredningen anför som skäl för förslaget att traktorkortet omotiverat avviker från övriga behörighetshandlingar och att om det utmönstras ett mer enhetligt system för de nationella behörigheterna erhålls i form av körkort och förarbevis. Även flera remissinstanser, såsom *Örebro tingsrätt*, *Skolverket* och *LRF*, anser att kravet på traktorkort ska ersättas av ett krav på körkort.

Som framgått erbjuder körkortslagen i dag ett val mellan att ansöka om ett traktorkort och ett körkort och därmed få traktorbehörigheten så att säga på köpet. Traktorkortet fyller en funktion främst för personer som saknar körkort och för yngre personer som ännu inte uppfyller ålderskraven för B-körkort eller högre behörigheter. För den senare gruppen är det i realiteten AM-körkortet som framstår som ett alternativ till traktorkortet. En beaktansvärd skillnad mellan kraven för traktorkort och körkort med behörighet AM är att den som förvärvar ett sådant körkort ska genomgå en särskild utbildning. Fastän det finns vissa inslag i denna utbildning som är av mer allmängiltig karaktär är utbildningen enligt gällande bestämmelser i hög grad inriktad på körning med moped.

Även om det kan antas att vissa av dem som önskar förvärva traktorbehörighet även är intresserade av AM-behörigheten finns det också en grupp som endast är intresserad av traktorbehörigheten. Dessa personer kan i dag välja att genomföra teoriprovet för och ansöka om ett traktorkort och därmed spara in den tid och de kostnader som utbildningen för moped klass I medför. Om traktorkortet tas bort försvinner denna valmöjlighet.

Mot den bakgrunden skulle det vara möjligt att, i fall utredningens förslag genomförs, anpassa den utbildning som krävs för AM-behörigheten så att den bättre svarar även mot traktorförarens behov. Det kan emellertid inte anses motiverat att införa obligatoriska traktormoment för det stora flertal blivande mopedförare som inte har intresse eller behov av sådan utbildning.

Mot bakgrund av det ovanstående finner regeringen att traktorkortet fortfarande har en funktion att fylla och att tiden inte är inne för att avskaffa traktorkortet.

Några remissinstanser har föreslagit skärpta krav på utbildning och examination för att erhålla traktorbehörighet, särskilt vad gäller praktiska moment. Regeringen finner dock inte att det har framkommit tillräckligt underlag för att föreslå en skärpning av de krav som nu gäller för att utfärda traktorkort.

Utredningen har i anslutning till sitt förslag att knyta rätten att köra traktor på väg till innehavet av körkortsbehörighet även föreslagit att avskaffa det gällande undantaget för körning på väg när körningen avser en kortare sträcka för färd till eller från en arbetsplats eller mellan en gårds ägor eller för liknande ändamål. Eftersom traktorkortet bör behållas tills vidare och då några allvarliga problem med den nuvarande ordningen inte har kommit till regeringens kännedom, anser regeringen emellertid att även det nu gällande undantaget bör behållas.

LRF har framfört att naturbruksgymnasierna bör ges rätt att examinera för traktorkort. Regeringen konstaterar att det enligt 3 kap. 10 § körkorts-förordningen är en fråga för Transportstyrelsen vem som ska få förrätta kunskapsprov för traktorkort. Det framgår emellertid av denna bestämmelse att Transportstyrelsen får förordna bl.a. lärare vid gymnasieskolor som förarprovare.

5.1.3 Bevis om att körkort eller förarbevis utfärdats

Regeringens förslag: Beviset att körkort eller förarbevis utfärdats ska avskaffas.

En förare som inte medför körkortet eller förarbeviset under färd ska inte dömas till straff om körkortet eller förarbeviset efter utfärdande ännu inte har lämnats ut och färden äger rum inom två månader från och med den dag då det utfärdades.

Det ska uttryckligen anges i körkortslagen att ett körkort eller förarbevis upphör att gälla om det inte har lämnats ut inom ett år från den dag då det utfärdades. Om ett körkort eller förarbevis upphör att gälla på denna grund ska den berörde kunna ansöka om att ett nytt körkort eller förarbevis utfärdas utan att förarprov avlagts. Ett körkort får emellertid endast utfärdas i ett sådant fall om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen har dock inte föreslagit några motsvarande straffrihetsbestämmelser, någon ny ogiltighetsgrund eller några särskilda bestämmelser om att återfå behörigheten efter att körkortet blivit ogiltigt på denna grund.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har i anslutning till utredningens förslag om att skilja behörighet och behörighetshandling åt (se avsnitt 5.1.1) föreslagit att det ska införas en bestämmelse om att en förare trots avsaknad av körkort inte ska dömas till straff om färden äger rum inom en månad från det att beslut om behörighet fattats. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det är oklart vad som avses med begreppen ”lämna ut” och ”hämta ut”.

Skälen för regeringens förslag: Av 3 kap. 11 § körkortslagen framgår att ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas (vad som sägs nu och i det följande gäller även förarbevis, även när förarbevis inte

omtalas särskilt). I den gamla körkortslagen (1977:477) angavs att ett körkort inte gällde innan det lämnats ut. I förarbetena till den nuvarande körkortslagen anges att giltigheten av ett körkort i stället knutits till ett ”beslut om att utfärda körkort” (se prop. 1997/98:124 s. 78).

Det finns ingen legaldefinition av utfärdande av körkort. Enligt regeringens mening får emellertid med detta begrepp närmast förstås en förklaring om att den körkortssökande uppfyller alla förutsättningar för körkortsinnehav enligt körkortslagen och därmed har den behörighet att framföra fordon som körkortet anger.

Ett bevis om att körkort utfärdats är en handling som den nyblivne körkortshavaren förses med i avvaktan på att körkortshandlingen tillverkats. Beviset gäller enligt 2 kap. 14 § körkortslagen som körkort till dess att körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit. Av 3 kap. 14 § körkortsförordningen framgår att rätten att få ut ett körkort förfaller ett år efter det att beviset om körkort lämnats ut. Ett bevis om att körkort utfärdats ska på samma sätt som ett körkort medföras under färd.

Utredningen har föreslagit att bevis om att körkort utfärdats ska tas bort. Den menar att det praktiska behovet av beviset är begränsat eftersom det numera endast tar ett fåtal dagar att färdigställa ett körkort. Som ett ytterligare skäl anger utredningen behovet av att förstärka skyddet mot oriktiga körkortshandlingar.

Regeringen håller med om att vikten av att körkort är skyddade mot förfälskning talar för att beviset om körkort avskaffas. Dokumentet som sådant är även otidsenligt. Samtidigt anser regeringen att det är angeläget att inte ta bort möjligheten för den som godkänts i förarprovet att snarast kunna börja utnyttja sin förarbehörighet, även under tiden körkortshandlingen tillverkas.

Sedan den 1 januari 2009 är Transportstyrelsen ensam körkortsmyndighet. Efter denna reform är Transportstyrelsen därmed ensam behörig att fatta beslut om att utfärda körkort. Förarprov kan emellertid som tidigare avläggas dels hos Trafikverket, dels inom Försvarsmakten, dels i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning (fr.o.m. den 1 juli 2011 ingår de fristående gymnasieskolorna som en integrerad del i gymnasieskolan. Begreppet ”fristående gymnasieskola” används därför inte i denna lagrådsremiss). Förarprov för förarbevis avläggs inför den som Transportstyrelsen överlämnat rätten att anordna prov till.

För utfärdande av körkort efter godkänt förarprov hos Trafikverket och inom Försvarsmakten gäller följande rutin. Det godkända provet inrapporteras till Transportstyrelsen varefter en kontroll sker mot vägtrafikregistret av att övriga förutsättningar för utfärdande är uppfyllda och ett automatiserat beslut i fråga om att utfärda körkort fattas. Ett positivt besked registreras omgående. Beslutet återsänds elektroniskt till Trafikverket som kan ge den sökande besked om huruvida körkort utfärdats eller inte. Körkortshavaren kan därmed omedelbart utnyttja sin behörighet.

När godkänt förarprov för körkort i skolväsendet inrapporteras skickas för närvarande ingen elektronisk underrättelse om beslutet till provanordnaren. Det gör det inte heller när godkänt förarprov för förarbevis inrapporteras. Transportstyrelsen fattar beslutet, varefter vägtrafikregistret uppdateras och ett bevis om att körkort eller förarbevis utfärdats skickas per post. Sökanden får därför invänta försändelsen innan han

eller hon kan börja köra. Transportstyrelsen har emellertid upplyst regeringen om att samma rutiner som gäller när förarprovet avläggs hos Trafikverket och inom Försvarsmakten successivt kommer att införas även i övriga fall under tiden april till juni 2011. Det kommer därmed att bli möjligt för alla godkända sökande att omedelbart utnyttja sin förarbehörighet.

Enligt den nya rutinen uppdateras vägtrafikregistret omedelbart när ett beslut om att utfärda körkort fattats och expedieras. Eftersom polisen i normala fall kommer att ha tillgång till vägtrafikregistret bedömer regeringen att beviset om att körkort har utfärdats kan undvaras och därmed avskaffas. Utredningens förslag bör därför genomföras. Det föranleder, förutom att 2 kap. 14 § körkortslagen upphävs, ändringar i 3 kap. 15 § samma lag.

Förslaget att avskaffa beviset om att körkort har utfärdats föranleder även en ändring av ansvarsbestämmelserna i 9 kap. 2 § körkortslagen. Genom den nya ordningen kan den nyblivne körkortshavaren köra körkortspliktigt fordon under viss tid utan att kunna visa upp något bevis om sin behörighet. Föraren bör under denna tid inte kunna dömas till straff för att han eller hon inte medför sitt körkort. Regeringen föreslår därför att föraren inte ska dömas till straff, om körkortet efter utfärdande inte har lämnats ut och färden äger rum inom två månader från och med den dag då det utfärdas. En sådan frist torde vara tillräcklig för att tillverka och avhämta körkortet.

Som angivits ovan upphör rätten att få ut körkort ett år efter utfärdande av bevis om att körkort utfärdats. Avsikten är att behörigheten därigenom ska upphöra att gälla om körkortet inte hämtas ut eller körkortshavaren inte medverkar till att körkortet tillverkas (se prop. 1997/98:124 s. 74). Det finns emellertid ingen ogiltighetsgrund föreskriven i körkorts-författningarna som anger detta. En sådan ogiltighetsgrund bör därför införas i 3 kap. 13 § körkortslagen. Av den nya bestämmelsen ska framgå att ettårsfristen beräknas från och med dagen då körkortet utfärdas i stället för som nu från utfärdandet av körkortsbeviset, eftersom detta bevis föreslås avskaffas. Vid sådant förhållande fyller inte 3 kap. 14 § körkortsförordningen längre någon funktion utan bör upphävas.

Om ett körkort upphör att gälla på den nya ogiltighetsgrunden bör den berörde kunna påkalla att ett nytt körkort utfärdas på samma villkor som den vars körkort inte har förnyats efter föreläggande eller vars körkort ogiltigförklarats på egen begäran (se 3 kap. 13 § första stycket 1 och sista stycket körkortslagen). Det bör därför anges att om ett körkort blivit ogiltigt p.g.a. att det på detta sätt förfallit får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. Kravet på körkortstillstånd i dessa fall är nödvändigt eftersom bestämmelsen inte uppställer någon tidsgräns för när ett nytt körkort får utfärdas. För utfärdande av förarbevis krävs dock aldrig körkortstillstånd (se 3 kap. 19 § körkortslagen).

Med anledning av Transportstyrelsens synpunkt att det är oklart hur uttrycken ”lämna ut” och ”hämta ut” förhåller sig till varandra vill regeringen anföra att körkort i regel får anses utlämnat när det lämnats ut till körkortshavaren genom Postens försorg (jfr 10 kap. 1 § körkortslagen och 8 kap. 3 § körkortsförordningen). En sådan handling får samtidigt

anses ha hämtats ut av körkortshavaren. I de fall handlingen skickas av myndigheten direkt till körkortshavaren, såsom vanligen sker med förarbevis, får handlingen därigenom också anses utlämnad. I så fall är det knappast relevant att tala om att handlingen hämtas ut eftersom det inte kräver någon aktiv medverkan av adressaten.

5.2 Anpassningar till det tredje körkortsdirektivets körkortskategorier

5.2.1 Stegvis tillträde

Med stegvis tillträde menas att körkortshavare successivt, med stigande ålder eller ökad erfarenhet av ett fordon av lättare slag, får tillträde till de mer krävande fordonen inom ett fordonsslag. 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.

För motorcykelbehörigheternas del innebär detta att det enligt direktivets bestämmelser finns en erfarenhetsbaserad väg från behörighet A1 genom A2 och slutligen till A som bygger på minst två års erfarenhet av närmast lägre motorcykelbehörighet. I den första etappen (från A1 till A2) kommer principen om stegvis tillträde till uttryck endast genom mindre strikta examinationskrav än vid förvärv av behörighet utan föregående erfarenhet (s.k. direkttillträde). I den andra etappen, från A2 till A, medför det stegvisa tillträdet dessutom ett väsentligt lägre ålderskrav.

Som framgår av den tionde beaktandesatsen innehåller direktivet även bestämmelser om stegvis tillträde för bil- och bussbehörigheternas del. Ett antal underkategorier (B1, C1, C1E, D1 och D1E) innebär sålunda tillträde till de lättare eller mindre motorstarka fordonen inom en huvudkategori vid en lägre ålder än vad som annars gäller.

5.2.2 Lastbilar

Regeringens förslag: Två nya behörigheter för lastbils- och släp-behörighet ska införas: C1 och C1E.

Körkort med behörighet C1 ska ge rätt att framföra tung lastbil och personbil med en totalvikt som överstiger 3,5 ton, i båda fallen om totalvikten inte överstiger 7,5 ton. Till ett sådant fordon får kopplas ett släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg.

Behörighet C1E ska ge rätt att framföra bil som omfattas av behörighet C1 eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådana bilar om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton.

Ålderskravet för behörighet C1 och C1E ska vara 18 år. Ålderskravet för behörighet C och CE ska ändras till 21 år. Trots ålderskravet för behörigheterna C och CE får körkort utfärdas till en sökande som fyllt 18 år om förutsättningarna för att utföra gods-transporter vid denna ålder är uppfyllda enligt lagen om yrkesförarkompetens.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag med den skillnaden att utredningen inte föreslog någon högsta eller lägsta totalvikt för lastbil som kräver behörighet C1.

Remissinstanserna: *Försvarmakten* framhåller att den höjda åldersgränsen för behörigheterna C och CE skulle leda till problem för Försvarmakten eftersom en stor del av rekryteringen av förare sker i åldersgruppen 18–21 år. Försvarmakten föreslår att den undantagsmöjlighet som föreskrivs i direktivet beträffande ålderskravet för fordon som används eller kontrolleras av Försvarmakten och det civila försvaret utnyttjas. Ålderskravet bör sättas till 18 år. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* motsätter sig sänkta ålderskrav för behörighet C.

Skälen för regeringens förslag: Den nya kategorin C1 omfattar enligt art. 4.4 d i direktivet 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.

Kategorin C1E ger enligt art. 4.4 e i direktivet behörighet att framföra en fordonskombination som består av ett dragfordon i kategori C1 och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 750 kg eller en fordonskombination som består av ett dragfordon i kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt över 3 500 kg, allt under förutsättning att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

Dessa tidigare frivilliga kategorier liksom deras avgränsning blir nu obligatoriska enligt körkortsdirektivet och måste således införas i svensk rätt. Begränsningen till högst åtta passagerarsäten behöver dock inte uttryckas i lagen. Denna begränsning följer i de flesta fall av defini-

tionerna av buss och lastbil i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Det kan visserligen tänkas förekomma bilar med fler än åtta passagerarsäten som ska klassificeras som lastbil snarare än buss därför att de inte är inrättade huvudsakligen för personbefordran. Såvitt känt för regeringen är det emellertid bara Försvarmakten som har sådana fordon. Eftersom direktivet enligt art. 4.5 andra stycket inte behöver tillämpas på fordon som används eller kontrolleras av Försvarmakten eller civilförsvaret står det Sverige fritt att föreskriva att det räcker med behörighet C1 eller C för att köra de aktuella lastbilarna. Mot den bakgrunden anser regeringen att det är onödigt att tynga lagtexten med en begränsning till åtta passagerarsäten för behörighet C och C1.

Utredningen har inte föreslagit några övre eller nedre vikt-begränsningar för lastbilar som kräver behörighet C1. För att åstadkomma en bättre överensstämmelse med direktivet föreslår regeringen att det även i fråga om lastbilar ska framgå att behörigheten omfattar fordon i viktintervallet 3 500 till 7 500 kg.

Det kan anmärkas att när det gäller kategori C1E direktivet innehåller en begränsning av fordonskombinationens totalvikt till 12 000 kg. Någon motsvarande begränsning finns inte för D1E eller någon annan buss- eller lastbilskategori.

Körkort med behörighet C och CE ska ge samma behörigheter som i dag.

Enligt direktivet gäller åldersgränsen 18 år för att köra fordon i kategorierna C1 och C1E vilket är detsamma som för närvarande gäller för kategorierna C och CE. För de senare kategorierna ska enligt direktivet ålderskravet skärpas till 21 år. Ålderskravet 21 år för att förvärva sistnämnda körkortskategorier ska emellertid inte tillämpas om sökanden kan åberopa de lägre ålderskrav som kan ställas i enlighet med lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens (YKL). Enligt 3 kap. 3 § nämnda lag får en förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § samma lag för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon. Om sådan kompetens har förvärvats ska alltså samma åldersgräns gälla för att förvärva körkortsbehörigheten. I praktiken kommer därför ålderskravet för behörigheterna C och CE som regel fortfarande att vara 18 år.

VTI har motsatt sig sänkta ålderskrav för behörighet C och ifrågasatt om yrkesförarkompetensutbildningens omfattning och kvalitet kan kompensera för bristen i mental mognad hos yngre förare. Regeringens förslag innebär emellertid som sagt i princip att åldersgränsen för behörigheterna C och CE höjs, dock inte för dem som har yrkeskompetensbevis. Det sistnämnda är en nödvändig anpassning till ålderskravet enligt YKL.

Regeringen anser i likhet med Försvarmakten att det kan finnas behov av att tillåta ett lägre ålderskrav för att framföra lastbil som kräver behörighet C och CE för Försvarmaktens behov. En sådan undantagsbestämmelse meddelas lämpligen i militärtrafikförordningen (2009:212).

5.2.3 Bussar

Regeringens förslag: Behörighet D1 ska ge rätt att framföra en buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss.

Behörighet D1E ska ge rätt att framföra en buss som omfattas av behörighet D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till buss.

Ålderskravet för behörighet D1 och D1E ska vara 21 år. Ålderskravet för behörighet D och DE ska höjas till 24 år. Trots ålderskravet för behörigheterna D1 och D1E får körkort utfärdas till en sökande som fyllt 18 år om förutsättningarna för att utföra persontransporter vid denna ålder är uppfyllda enligt lagen om yrkesförarkompetens. Trots ålderskravet för behörigheterna D och DE får körkort utfärdas till en sökande som fyllt 23, 21, 20 respektive 18 år om de förutsättningar för motsvarande ålderskrav för att utföra persontransporter som anges i lagen om yrkesförarkompetens är uppfyllda.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Försvarsmakten* framhåller att den höjda åldersgränsen för bussar som kräver behörigheterna D och DE skulle leda till problem för *Försvarsmakten* eftersom en stor del av rekryteringen av förare sker i åldersgruppen 18–21 år och föreslår att utnyttja den undantagsmöjlighet som föreskrivs i direktivet beträffande ålderskravet för fordon som används eller kontrolleras av *Försvarsmakten* och det civila försvaret. Ålderskravet bör sättas till 19 år. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* motsätter sig sänkta ålderskrav för behörighet D.

Skälen för regeringens förslag: Den nya kategorin D1 omfattar bussar med begränsad längd och passagerarantal. Denna tidigare frivilliga kategori och kategorin D1E liksom deras avgränsning blir nu i likhet med kategori C1 och C1E obligatoriska enligt körkortsdirektivet och måste således införas i svensk rätt. Körkort med behörighet D och DE ska ge samma behörigheter som i dag.

I art. 4.4 j anges att kategori D endast omfattar fordon som är konstruerade och tillverkade för att ta fler än åtta passagerare utöver föraren. Detsamma måste enligt regeringens mening gälla kategori D1 även om det inte uttryckligen angivits i art. 4.4 h – jfr motsvarande definitioner i det andra körkortsdirektivet. Denna begränsning framgår och kommer även framgent att framgå i körkortslagen av att behörigheterna endast omfattar *bussar*, vilka per definitionen i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (LDEF) har fler än åtta passagerarsäten.

Det ska observeras att kategorierna D1 och D enligt det andra körkortsdirektivet innehöll ett uttryckligt villkor om att fordonen skulle vara avsedda för persontransporter, vilket också är ett element i definitionen av buss enligt LDEF. Detta villkor har inte tagits med i det tredje körkortsdirektivet vilket kan ge intryck av att även fordon som inte är

avsedda för persontransporter men som är utrustade med fler än åtta sittplatser utöver förarens skulle räknas till kategori D eller D1. Ett sådant fordon skulle enligt svensk rätt klassificeras som lastbil, se föregående avsnitt. Av skäl som redovisats där anser regeringen emellertid att kategori D och D1 endast behöver omfatta buss.

Ålderskravet för behörighet D1 och D1E ska vara 21 år. Ålderskravet för att förvärva behörighet D och DE har skärpts från 21 till 24 år. I likhet med vad som gäller för behörigheterna C och CE ska dessa åldersgränser dock inte hindra tillämpningen av de lägre ålderskrav som kan följa av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Av 3 kap. 5 § nämnda lag framgår följande. En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en 280 timmar lång grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Om grundutbildningen har ägt rum inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning, får persontransporter med sådana fordon emellertid utföras av föraren redan från och med 20 års ålder. Om fordonet dessutom körs utan passagerare, eller används för persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte överstiger 50 kilometer, får sådana transporter utföras från och med 18 års ålder.

I 3 kap. 6 § samma lag föreskrivs följande. Om en förare förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en *förkortad* grundutbildning om 140 timmar för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får föraren från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Sådana transporter får dock utföras av föraren redan från och med 21 års ålder, om fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

Regeringen föreslår vidare i avsnitt 10.3 en ny bestämmelse, 3 kap. 7 §, av följande lydelse. En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Om den grundutbildning som anges i första stycket har skett enligt 4 kap. 1 § och ägt rum inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 18 års ålder.

I den mån förutsättningarna är uppfyllda enligt 3 kap. 5–6 §§ och den föreslagna 7 § YKL för att tillämpa de lägre ålderskrav som beskrivits ovan för persontransporter med fordon som kräver behörighet D1, D1E, D eller DE, bör samma ålderskrav gälla även för att förvärva motsvarande körkortsbehörighet. Det medför bl.a. att körkortet ska förenas med villkor om att fordonet endast får framföras utan passagerare eller i linjetrafik av viss största längd i den mån motsvarande begränsning i behörigheten gäller enligt YKL (se 3 kap. 5 § andra stycket andra meningen och 6 § andra meningen denna lag).

VTI har motsatt sig sänkta ålderskrav för behörighet D och ifrågasatt om yrkesförarkompetensutbildningens omfattning och kvalitet kan kompensera för bristen i mental mognad hos yngre förare. Regeringen hänvisar härvidlag till vad den nyss anfört i avsnitt 5.2.2. och, i fråga om ålderskraven för vissa yrkesförare som utför persontransporter med buss, till avsnitt 10.3.

Regeringen anser i likhet med Försvarsmakten att det kan finnas behov av att tillåta ett lägre ålderskrav för att framföra buss som kräver behörighet D1, D1E, D eller DE för Försvarsmaktens behov. En sådan undantagsbestämmelse meddelas lämpligen i militärtrafikförordningen (2009:212).

5.2.4 Motorcyklar

Kategori A1 – ny omfattning

Regeringens förslag: Körkort med behörighet A1 ska ge behörighet att framföra tvåhjulig motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter, en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram. Körkort med behörighet A1 ska även ge behörighet att framföra trehjulig motorcykel med en nettoeffekt om högst 15 kilowatt.

Regeringens bedömning: Ålderskravet för körkort med behörighet A1 bör alltså vara 16 år.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Inga synpunkter.

Skälen för regeringens förslag: Det föreskrivs i art 4.3 a i körkortsdirektivet att körkort i kategori A1 ska ge behörighet att framföra dels tvåhjuliga motorcyklar vars motorer har en cylindervolym av högst 125 kubikcentimeter, en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kg, dels motordrivna trehjulingar med en nettoeffekt om högst 15 kilowatt. Något utrymme för nationella undantag lämnas inte. Behörighet A1 ska således utformas i enlighet med dessa bestämmelser. Vad beträffar de tvåhjuliga motorcyklarna innebär det att sådana lätta motorcyklar som behörigheten i dag omfattar framdeles även måste uppfylla begränsningen till ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kg. För de trehjuliga motorcyklarnas del utökas förarbehörigheten däremot till att omfatta även sådana motorcyklar vars slagvolym överstiger 125 kubikcentimeter eller vars nettoeffekt överstiger 11 men inte 15 kilowatt.

Enligt direktivet ska åldersgränsen för kategori A1 vara 16 år. Det finns dock en möjlighet att höja åldersgränsen till 17 eller 18 år under förutsättning att åldersgränsen för kategori A2 då ändras från 18 år till 19 respektive 20 år. Dessutom innebär kravet på två års erfarenhet av motorcyklar i kategori A2 att åldersgränsen för direkttillträde till kategori A i så fall höjs från 20 till 21 respektive 22 år. En höjning av åldersgränsen för behörighet A1 skulle alltså medföra motsvarande höjningar för behörighet A2 och A. Detta är inte önskvärt och regeringen finner i

likhet med utredningen inte anledning att utnyttja den valfrihet direktivet erbjuder.

En ny behörighet A2

Regeringens förslag: En ny behörighet A2 införs. Behörigheten ska ge rätt att framföra en tvåhjulig motorcykel med en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten.

Ålderskravet för förvärv av behörighet A2 ska vara 18 år. Om sökanden har körkort med behörighet A1 ska förarprovet bestå av endast ett körprov, annars av både ett kunskapsprov och ett körprov. I övrigt ska de allmänna förutsättningarna för att utfärda körkort vara uppfyllda.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag. Utredningen har dock föreslagit att undantag från kunskapsprov ska förutsätta att körkort med behörighet A1 har innehaft i minst två år.

Remissinstanserna: *Cykel Motor och Sportfackhandlarna (CMS)* anser att effekthöjningen för A2 är bra och ser det som en anpassning till hur marknaden ser ut. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att utbildning bör finnas som ett alternativ till körprov för att erhålla kategori A2. Även *Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)*, *Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC)* och *CMS* förordar utbildning framför prov.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *McRF* är positivt till att förarprovet vid stegvis tillträde till A2 och A endast ska bestå av ett körprov.

Skälen för regeringens förslag: Den nya kategorin A2 är obligatorisk att införa. Införandet av kategori A2 innebär att en mellankategori införs mellan kategori A1 och A. Kategorin ska ge rätt att framföra en tvåhjulig motorcykel med en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kg och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten. Det sistnämnda kravet syftar till att förhindra att mer kraftfulla motorcyklar, som modifierats för att uppfylla effektkraven i kategorin, omfattas. Kategori A2 motsvarar grovt sett den i dag befintliga ”begränsade A-behörigheten” dvs. den inskränkning till en lättare typ av tung motorcykel som gäller för förare som är yngre än 21 år under de första två åren (se 2 kap. 6 § körkortslagen).

Införandet av den nya behörigheten och reglerna för förvärv av denna behörighet bidrar till att förstärka principen om stegvist tillträde. Ålderskravet för förvärv av behörigheten kommer enligt art. 4.2 b att vara detsamma oavsett tidigare erfarenhet, men för sökande som innehaft körkort med behörigheten A1 i minst två år föreskrivs i art. 7. 1 c i direktivet ett lindrigare krav på förarprov för den högre behörigheten.

Dessa sökande behöver endast avlägga ett körprov och alltså inte något kunskapsprov.

När det gäller genomförandet av dessa bestämmelser ska anmärkas att det enligt 3 kap. 4 § tredje stycket körkortslagen redan gäller att kunskapsprov inte behöver avläggas för behörigheten A av den som har ett körkort med behörigheten A1. Skälet till denna bestämmelse är att kunskapsprovet är detsamma för båda behörigheterna (se prop. 1997/98:124 s. 76). Även enligt såväl andra som tredje körkortsdirektivet (bilaga II) föreskrivs gemensamma bestämmelser för kunskapsprov för kategori A1, A2 och A. Det framhålls särskilt att om den som ansöker om körkort i en kategori har godkänts på kunskapsprovet för körkort i en annan kategori behöver de bestämmelser som är gemensamma för proven inte tillämpas. Det är mot denna bakgrund svårt att förstå syftet med att i art. 7.1 c ställa kravet att sökanden innehaft körkort med behörigheten A1 i minst två år för att denne ska slippa kunskapsprovet. Regeringen finner i vart fall att direktivet inte hindrar att den som har körkort med behörighet A1 utan krav på någon viss minsta tid undantas från kravet på kunskapsprov vid förvärv av behörighet A2.

Sveriges Trafikskolor, McRF, SMC och CMS förordar utbildning i stället för eller som alternativ till prov. I likhet med utredningen anser regeringen dock att ett obligatoriskt körprov stämmer bäst överens med det traditionella svenska systemet för att kontrollera föräres kunskaper och färdigheter. Den som önskar genomföra en utbildning för ett tyngre fordon kan göra detta på frivillig väg. Någon alternativ form för att uppfylla färdighetskravet finner regeringen inte lämpligt att införa.

För sökande som inte tidigare innehar A1-behörighet gäller det vanliga kravet på både kunskapsprov och körprov.

Behörighet A – omfattning och förutsättningar för förvärv

Regeringens förslag: Behörighet A ska ge rätt att framföra två- och trehjuliga motorcyklar oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt. Behörighet A ska inte längre ge rätt att framföra fyrhjulig motorcykel.

Ålderskravet för förvärv av behörighet A ska vara 20 år. Behörigheten ska dock ge rätt att köra trehjulig motorcykel som inte omfattas av behörighet A1 först när körkortshavaren fyllt 21 år och tvåhjulig motorcykel som inte omfattas av behörighet A1 eller A2 först när körkortshavaren fyllt 24 år. Förutsatt att sökanden har haft körkort med behörighet A2 i minst två år får sådan tvåhjulig motorcykel dock framföras från det att körkortshavaren fyllt 20 år.

Om sökanden har körkort med behörighet A2 eller A1 ska förarprovet bestå av endast ett körprov. I annat fall ska förarprovet bestå av både ett kunskapsprov och ett körprov. I övrigt ska de allmänna förutsättningarna för att utfärda körkort vara uppfyllda.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen har dock föreslagit att undantag från kunskapsprov ska förutsätta att körkort med behörighet A2 har innehaft i minst två år

alternativt, och förutsatt att den sökande fyllt 24 år, att körkort med behörighet A1 har innehafts i minst två år.

Remissinstanserna: *Vägverket* tycker att det är positivt att principen om stegvist tillträde stärks genom körkortsdirektivet samt att det s.k. direkttillträdet kombineras med krav på högre åldersgränser och krav på genomförande av prov. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att utbildning bör finnas som ett alternativ till körprov för att erhålla kategori A. *Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC)*, *CMS* och *Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)* anser att åldersgränserna för motorcykel är orättvisa i förhållande till andra fordonsslag, men att det är bra att utredningen inte föreslår högre åldersgräns än de miniminivåer som direktivet anger. De anser att utbildning är att föredra framför prov.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att det i 3 kap. 1 § körkortslagen ska anges att körkort med behörighet A ska få utfärdas från 24 års ålder, eller från 20 års ålder under förutsättning att körkortshavaren har haft behörigheten A2 under minst två år. *McRF* anser att behörighet A fortfarande bör ge rätt att köra fyrhjuling.

Skälen för regeringens förslag: Kategori A ska ge rätt att framföra två- och trehjulinga motorcyklar oavsett effekt och slagvolym. Det framgår av körkortsdirektivet.

Utförningen av kategori A i det tredje körkortsdirektivet har komplicerats avsevärt i förhållande till det tidigare direktivet genom att kategorin kommit att för det första omfatta olika fordonstyper (nämligen vad som i det tredje körkortsdirektivet benämns motorcyklar och motordrivna trehjulingar; hädanefter kallade två- respektive trehjulinga motorcyklar), för det andra uppställa olika ålderskrav beroende på dels fordonstyp, dels tidigare erfarenhet av att framföra lättare motorcyklar. Det medför att kategori A i själva verket omfattar flera olika behörigheter och ålderskrav. Av art. 4.3 c kan emellertid utläsas att åldersgränsen för den lägsta behörigheten är 20 år. Vid denna ålder får körkortshavaren endast framföra dels tvåhjulinga motorcyklar som har en högsta effekt av 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kg och som har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten, dels trehjulinga motorcyklar med en högsta effekt av 15 kilowatt, dvs. sådana motorcyklar som omfattas av kategori A2. Om körkortshavaren dessförinnan innehaft körkort i kategori A2 i minst två år (dvs. vid stegvist tillträde) får han eller hon dessutom framföra den tyngsta typen av tvåhjuling motorcykel, dvs. sådana motorcyklar som inte omfattas av kategorierna A1 eller A2. Vid 21 års ålder får körkortshavaren även framföra den tyngsta typen av trehjuling motorcykel, dvs. den som inte omfattas av kategori A1 och A2. Från och med 24 års ålder får körkortshavaren slutligen tillträde (s.k. direkttillträde) till den tyngsta typen av tvåhjuling motorcykel, för det fall att han inte dessförinnan uppfyllt erfarenhetskravet för att få börja köra sådan motorcykel från och med 20 års ålder.

Transportstyrelsen föreslår att ålderskravet för att förvärva behörighet A som grundregel ska vara 24 år och att 20-årsgränsen ska gälla undantagsvis, för de fall då sökanden innehaft körkort i kategori A2 i minst två

år, samt att 3 kap. 1 § första stycket 3 d ska utformas i enlighet härmed. Detta förslag tar bl.a. inte hänsyn till att behörigheten A omfattar även trehjuliga motorcyklar och skulle innebära att en sökande som inte innehaft behörigheten A2 i minst två år inte skulle kunna få A-körkort förrän vid 24 års ålder och därmed inte få köra trehjulig motorcykel fr.o.m. 20 respektive 21 års ålder såsom föreskrivs i direktivet. Förslaget bör inte genomföras.

Tidigare erfarenhet av motorcykel i kategori A2 har enligt direktivet inte bara betydelse för vilken åldersgräns som ska gälla utan även för vilka examinationskrav som ställs för att förvärva behörighet A. Av art. 7.1 c framgår att om sökanden har haft körkort i kategori A2 i minst två år ska förarprovet bestå av endast ett körprov. I annat fall ska förarprovet bestå av både ett kunskapsprov och ett körprov.

Direktivets bestämmelser om kategoriindelning och förvärv av behörighet är i de avseenden som nu beskrivits obligatoriska och medger t.ex. inte att Sverige inför några egna nationella underkategorier för två- och trehjuliga motorcyklar. Det innebär också att vissa remissinstansers invändningar mot direktivets åldersgränser inte kan påverka genomförandet utöver vad utredningens förslag tillgodoser. När det gäller bestämmelserna om när kunskapsprov inte behöver avläggas har regeringen emellertid nyss i fråga om behörighet A2 redogjort för varför undantag från det kravet ska gälla för den som ansöker om behörighet A2 och redan innehar behörighet A1, oavsett om direktivets krav på ett innehav under minst två år är uppfyllt. Samma skäl gör sig gällande när den som ansöker om behörighet A redan innehar behörighet A2 eller A1. För att en sådan sökande inte ska behöva avlägga kunskapsprov räcker det alltså med att han eller hon sedan tidigare har körkort med behörighet A2 eller A1.

Utredningen har föreslagit att även den som haft körkort med behörighet A1 sedan minst två år endast ska behöva avlägga ett godkänt körprov för att erhålla behörigheten A, under förutsättning att han eller hon fyllt 24 år. Förslaget överensstämmer delvis med vad regeringen nu föreslår. Som framgått ovan anser regeringen emellertid att varken kravet på att sökanden ska ha fyllt 24 år eller kravet på att han eller hon ska inneha behörigheten A1 sedan minst två år bör ställas för att kunskapsprovet ska kunna undvaras även i detta fall.

I fråga om utbildning som alternativ till körprov hänvisas till föregående avsnitt.

Enligt körkortsdirektivet ger kategori B (eller B1 i de medlemsstater som väljer att införa denna underkategori) exklusivt rätt att framföra fyrhjuliga motorcyklar. Definitionen av behörighet A ska därför ändras så att den inte omfattar dessa fordon.

Behörighet AM

Regeringens bedömning: Några ändringar i lagstiftningen behövs inte beträffande behörigheten AM.

Utredningens bedömning: Saknas i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Genom tredje körkortsdirektivet införs körkortskategorin AM för moped klass I. Sverige har redan infört denna behörighet. Reglerna rörande AM behöver inte förändras. Från och med den 19 januari 2013 är dock behörigheten harmoniserad inom EES.

Ändringar i behörighet B

Regeringens förslag: Trehjuliga motorcyklar som inte omfattas av behörighet A1 får framföras först från 21 års ålder.

Regeringens bedömning: Behörighet B bör även fortsättningsvis omfatta tre- och fyrhjuliga motorcyklar. Ålderskravet för att få framföra sådana motorcyklar med stöd av behörighet B bör alltså vara 18 år, med undantag för sådana trehjuliga motorcyklar som inte omfattas av behörighet A1.

Behörighet B1 bör inte införas.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. Utredningen föreslår att behörighet i kategori B ska ge rätt att köra fyrhjuling och motordriven trehjuling, om föraren fyllt 21 år.

Remissinstanserna: *Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC)*, *Cykel Motor och Sportfackhandlarna (CMS)* och *Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)* anser att möjligheterna att köra trehjulig motorcykel med B-behörighet bör behållas. McRF anser vidare att det borde vara möjligt att få behörighet för skoter upp till 125 kubik med B-körkort. SMC anser att det kan finnas behov av en utbildning för att få framföra fyrhjuling. *Sveriges Försäkringsförbund* och *Trafikförsäkringsföreningen* anser att regelverket runt fyrhjulingar är mycket oklart. De anser att kategori B1 bör införas med en åldersgräns på 18 år. Förbundet önskar att fyrhjulingar på sikt blir ett eget fordonslag med en enhetlig utbildning.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: *SMC* anser att det ska vara tillåtet att framföra en trehjulig motorcykel med en effekt på högst 35 kilowatt från och med 18 års ålder i likhet med vad som gäller för behörighet A2.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I det andra körkortsdirektivet anges att i de medlemsstater som inför kategori B1 ska körkort i denna kategori ge rätt att framföra tre- och fyrhjuliga motorcyklar. I övriga medlemsstater ska i stället körkort i kategori B ge denna rätt. Direktivet öppnar dock även en möjlighet för medlemsstaterna att nationellt låta körkort i kategori A eller A1 ge samma behörighet. Sverige har använt denna möjlighet.

I det tredje körkortsdirektivet har den ändringen skett att de motordrivna trehjulingarna (trehjuliga motorcyklarna) har överförts till kategorierna A respektive A1, beroende på effekt. Fyrhjulingarna (de

fyrhjuliga motorcyklarna) har behållits inom kategori B (eller B1 i förekommande fall).

Såsom har behandlats i närmast föregående avsnitt föreslås i enlighet med körkortsdirektivet körkort med behörighet A ge rätt att framföra trehjuliga motorcyklar. Direktivet lämnar dock en möjlighet för medlemsstaterna att nationellt även låta kategori B (eller i förekommande fall B1) ge rätt att framföra trehjuliga motorcyklar (art. 6.3 a). Enligt den i Sverige nu gällande ordningen ger både behörighet A och B rätt att köra trehjuliga motorcyklar. Sverige bör använda sig av det mandat som lämnas i direktivet för att så långt möjligt bibehålla den nu gällande ordningen.

Enligt art. 6.3 a ger körkort med behörighet B rätt att köra motordrivna trehjulingar med en effekt som överstiger 15 kilowatt under förutsättning att innehavaren av körkortet för kategori B är minst 21 år gammal. Sedd till sin ordalydelse tycks bestämmelsen endast ge möjlighet att köra den tyngre typen av trehjulig motorcykel. En sådan tolkning av bestämmelsen vore dock omotiverad och orimlig. Givetvis bör en innehavare av ett B-körkort på samma sätt kunna köra en trehjulig motorcykel med en effekt om högst 15 kilowatt. Bestämmelsen får i stället anses ange det ålderskrav som ska gälla för denna tyngre motorcykeltyp, med avvikelse från den 18-årsgräns som annars gäller för B-behörighet. *SMC* anser att det ska vara tillåtet att framföra en trehjulig motorcykel med en effekt på högst 35 kilowatt från och med 18 års ålder. Enligt regeringens mening är detta inte förenligt med art. 6.3 a i direktivet (jfr även art. 4.3 c ii i direktivet). Effektgränsen 35 kilowatt för behörighet A2 gäller för övrigt endast tvåhjuliga motorcyklar.

McRF har i svar på remissen av betänkandet föreslagit att Sverige ska utnyttja möjligheten enligt art. 6.3 b att låta B-behörigheten även omfatta skoter med en slagvolym upp till 125 kubikcentimeter. Det är samma förslag som *McRF* lade fram i samband med införandet av det andra körkortsdirektivet i svensk rätt. I yttrande över utkastet till lagrådsremiss anför *McRF*, såvitt regeringen förstår, att B-behörigheten ska omfatta behörighet A1 generellt. Förbundet har anfört bl.a. att lätta motorcyklar inte går särskilt fort, drar lite bensin, minskar trängseln, är mycket lättkörda och har genomgått stor teknisk utveckling de senaste åren.

Vid införandet av det andra körkortsdirektivet i körkortslagstiftningen anförde regeringen följande.

Enligt körkortsdirektivet (artikel 5.3 b) får medlemsstat tillåta innehavare av körkort för kategori B att föra lätt motorcykel inom eget territorium. Möjlighet saknas att begränsa giltigheten till viss typ av lätt motorcykel. Trafiksäkerhetsskäl talar enligt regeringens mening mot att generellt utsträcka behörigheten B till att omfatta rätten att föra lätta motorcyklar för vilka krävs en helt annorlunda körteknik (se prop. 1995/96:118 s. 16).

Regeringen anser att förarbetsuttalandet har samma giltighet nu när det är fråga om att införa motsvarande bestämmelse i det tredje körkortsdirektivet i körkortslagen, oavsett de miljö- och säkerhetsskäl som *McRF* anför. I sammanhanget ska nämnas att alla körkort medför rätt att köra moped klass I.

Regeringen anser i likhet med utredningen att den frivilliga kategorin B1, som alltså omfattar fyrhjuliga motorcyklar, inte ska införas i svensk

rätt. Att införa en åldersgräns på 16 år för att framföra fyrhjulig motorcykel kan ifrågasättas från trafiksäkerhetssynpunkt och är därför inte aktuellt. Likheter med att framföra personbil är stora, och åldersgränsen för att kunna få körkort med behörighet B, 18 år, torde vara lämplig även för dessa fordon. De kunskaper som krävs för att kunna framföra fyrhjulig motorcykel respektive personbil i trafiken är även de desamma. Det saknas därför anledning att införa en särskild körkortsbehörighet för dessa fordon. I enlighet med direktivet ska körkort med behörighet B ge exklusiv behörighet att framföra fyrhjulig motorcykel.

Ytterligare ändringar i behörighet B tas upp i avsnitt 5.2.5.

5.2.5 Släpvagnskörning med personbil

Regeringens förslag: Det släpfordon som får kopplas till en personbil eller en lastbil som omfattas av behörighet B får ha en totalvikt som antingen inte överstiger 750 kg eller överstiger 750 kg utan att fordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 ton. Den som innehar körkort med behörighet B och har godkänts i ett särskilt körprov får dock framföra en fordonskombination vars totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton.

Den som redan har körkort med behörighet B behöver inte körkortstillstånd för att få genomföra det särskilda körprovet eller för att få övningsköra med en sådan fordonskombination som kräver utökad behörighet B.

Den maximala totalvikten för de släpfordon som får framföras med stöd av behörighet BE ska vara 3,5 ton.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen* anser att det bör införas ett tillägg till bestämmelsen om utökad rätt att dra tyngre släpvagnar med kategori B om att släpfordonets totala vikt inte får överskrida dragfordonets totalvikt. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att det ska ges en möjlighet till att genomföra utbildning som alternativ till prov. *Motormännens Riksförbund* betonar vikten av information kring de nya reglerna och anser att det är viktigt att kostnaderna för den enskilde hålls nere. *Transportstyrelsen* saknar bestämmelser om när rätten att köra personbil med tyngre släp inträder samt i övrigt vilka formella krav som ska vara uppfyllda vid det särskilda körprovet. Vidare anför Transportstyrelsen att det är oklart vad som krävs i fråga om kör- och kunskapsproven när den utökade B-rätten ska återfås efter återkallelse under provotid.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Där föreslogs emellertid en annorlunda lagteknisk utformning av rätten att köra släpfordonskombinationer med en totalvikt mellan 3,5 och 4,25 ton. Vidare föreslogs bl.a. att ett körkort med utökad B-behörighet skulle utfärdas även för en sökande som redan innehar vanlig B-behörighet.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* anser att rätten att köra fordon som omfattas av utökad behörighet B inte ska gälla omedelbart efter ett

godkänt körprov utan först efter det att Transportstyrelsen har fattat beslut om utfärdande av körkort med gemenskapskod 96. Styrelsen föreslår även en redaktionell ändring i 3 kap. 7 a § körkortslagen. *Åklagarmyndigheten* anser att regleringen fått en otydlig formulering och att det redan av 2 kap. 5 § borde framgå att huvudregeln är oförändrad och att den utökade behörigheten kräver ett särskilt körprov. *Motormännens riksförbund* anser att det vore olyckligt om B-körkortshavare får uppfattningen att man kan köra en fordonskombination med en totalvikt av 4,25 ton på bara B-behörigheten, oavsett släpfordonets vikt.

Skälen för regeringens förslag: Enligt körkortslagen ger behörighet B föraren rätt att till sin personbil eller lätta lastbil även koppla ett lätt släpfordon. Med ett sådant fordon avses enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner ett släpfordon som antingen a) väger högst 750 kg eller b) väger över 750 kg, under förutsättning att släpfordonets vikt inte överstiger dragfordonets tjänstevikt och att fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

Det tredje körkortsdirektivet innehåller vissa ändringar i förhållande till bestämmelsen i det andra körkortsdirektivet om vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil eller lätt lastbil. För det första har kravet på att släpfordonets vikt inte får överstiga dragfordonets tjänstevikt tagits bort. Det tillägg om att släpfordonets totala vikt inte får överskrida dragfordonets totalvikt som *Rikspolisstyrelsen* föreslagit kan således inte införas. För det andra har fordonskombinationens maximala totalvikt höjts till 4,25 ton. Vad gäller den senare förändringen har emellertid införts den ytterligare förutsättningen att om fordonskombinationens totala vikt överstiger 3,5 ton får ett släpfordon med en högre vikt än 750 kg endast framföras efter antingen avslutad utbildning, godkänt körprov eller en kombination av båda (se art 4.4 b andra stycket i direktivet). I så fall ska det på körkortet med tillämplig gemenskapskod (96) anges att en sådan fordonskombination får köras (hädanefter kallat utökad B-behörighet).

Valet mellan utbildning och körprov eller en kombination därav ankommer på medlemsstaterna att göra. Utredningen har föreslagit att den utökade B-behörigheten ska kräva godkänt resultat på ett särskilt körprov utan krav på föregående utbildning. *STR* anser häremot att det ska ges en möjlighet till att genomföra utbildning som alternativ till prov. *Motormännens Riksförbund* har påtalat vikten av att kostnaderna hålls nere för den enskilde.

Utredningen motiverar sitt förslag bl.a. med att provalternativet är ett mer flexibelt system än utbildningsalternativet och dessutom det som bäst förenar önskemålen att garantera att föraren framför fordonskombinationen på ett trafiksäkert sätt och att det sker till en rimlig kostnad för den enskilde. Utredningen redovisar avsevärda skillnader i kostnaderna för prov- och utbildningsalternativen. Utredningen påvisar också att de aktuella fordonskombinationerna inte är mer olycksdrabbade än sådana som är lättare, vilket ytterligare understryker vikten av att finna en rimlig avvägning mellan trafiksäkerhetsintresset och bördan för den enskilde. Med hänsyn till vad som nu sagts delar regeringen utredningens uppfattning att kontrollen av de nödvändiga färdigheterna för den utökade B-behörigheten endast bör ske genom ett särskilt körprov.

Art. 7.1 d i direktivet innehåller en särskild regel om att körkort för utökad B-behörighet endast får utfärdas till en sökande som har genomfört utbildning eller godkänts på körprov för att köra en sådan fordonskombination som omfattas av den utökade B-behörigheten. För utfärdande av sådant körkort gäller däremot inte kravet på godkänt kunskapsprov i art. 7.1 a. Bestämmelsen om att ett särskilt körkort ska utfärdas för utökad B-behörighet kan emellertid enligt regeringens mening inte överföras till svensk rätt utan vidare. Om ett särskilt körkort med egen beteckning (gemenskapskod 96) ska utfärdas är det nämligen svårt att se saken på annat sätt än att den utökade B-behörigheten utgör en egen körkortskategori mellan B och BE, vilket emellertid måste anses strida mot art. 4. 4 b i direktivet. Eftersom både den ”vanliga” och den ”utökade” behörigheten anges rymmas inom behörighet B, är den utökade behörigheten snarare att anse som en ”obegränsad B-behörighet” medan den vanliga behörigheten närmast utgör en begränsad behörighet.

I det fall en innehavare av ett körkort med vanlig B-behörighet avlägger godkänt prov för den utökade B-behörigheten kan situationen därför liknas vid att en körkortshavare kvalificerar sig för att få ett begränsande villkor enligt 3 kap. 10 § körkortslagen upphävt (jfr bestämmelsen om körprov för att häva ett villkor om att endast få köra automatväxlat fordon i 3 kap. 7 a § körkortslagen). I ett sådant fall av upphävande av villkor ska körkortet *förnyas* enligt 3 kap. 14 § körkortslagen. På motsvarande sätt bör den som innehar behörighet B och kvalificerar sig för utökad B-behörighet få körkortet förnyat, med uppgift om att körkortet numera även omfattar den utökade behörigheten (gemenskapskod 96).

Direktivet hindrar enligt regeringens bedömning inte att en enskild utan körkort med B-behörighet direkt ansöker om utökad B-behörighet. I ett sådant fall blir det inte fråga om att förnya körkortet utan om att utfärda ett B-körkort, varvid det med gemenskapskod 96 anges i körkortet att behörigheten omfattar även den utökade B-behörigheten. I ett sådant fall måste givetvis också de vanliga bestämmelserna om utfärdande av körkort i 3 kap. 1 § körkortslagen gälla, med bl.a. krav på körkortstillstånd och på att ha avlagt godkänt kör- och kunskapsprov. Därvid ska körprovet naturligen motsvara kraven för att förvärva utökad B-behörighet.

Det sagda får till följd att en sökande som ansöker direkt om körkort med utökad behörighet på vanligt sätt kan åberopa behörigheten när beslut om att utfärda körkortet fattats. För en sökande som redan innehar vanlig B-behörighet gäller i stället att denne kan åberopa den utökade behörigheten efter det att ett godkänt körprov för denna behörighet avlagts med godkänt resultat och beslut har fattats om att den utökade behörigheten ska gälla.

I utkastet till lagrådsremiss föreslogs en annorlunda lagteknisk utformning av den utökade B-behörigheten. Dessutom föreslogs att ett körkort med utökad B-behörighet skulle utfärdas även i det fall sökanden redan innehade vanlig B-behörighet. Förslaget föranledde synpunkter från *Åklagarmyndigheten*, *Motormännens riksförbund* och *Transportstyrelsen*. Regeringen anser att dessa synpunkter tillgodoses genom det förslag som nu lämnas.

I likhet med vad som föreskrivs i 3 kap. 7 a § körkortslagen för det fall att en körkortshavare, vars körkortsbehörighet utan något medicinskt skäl har begränsats till att avse automatväxlat fordon, vill få villkoret upphävt, bör det föreskrivas i 3 kap. 7 a § att en körkortshavare som redan har behörighet B inte behöver körkortstillstånd för att avlägga det särskilda körprovet för utökad behörighet.

Som nämnts ovan ska i dessa fall inte heller något kunskapsprov behöva avläggas för att förvärva utökad B-behörighet. Detta behöver emellertid inte regleras särskilt eftersom sådana körprov som 3 kap. 7 a § handlar om är skilda från förarprov som avläggs för utfärdande av körkort. Bestämmelserna i 4 och 5 §§ samma kapitel om förarprov är endast tillämpliga i den mån de gäller körprov (se vidare författningskommentaren till 3 kap. 7 a §).

Transportstyrelsen har ifrågasatt vad som ska gälla när ett körkort med utökad B-behörighet återkallas under prövotiden och den enskilde därefter vill återfå behörigheten. I en sådan situation, liksom när ett körkort återkallas under mer än ett år, ska sökanden enligt 5 kap. 14–15 §§ körkortslagen obligatoriskt avlägga nytt förarprov. Situationen är densamma som om sökanden för första gången ansökte om utökad B-behörighet utan föregående vanlig B-behörighet, dvs. fullständigt förarprov ska avläggas inklusive särskilt körprov för utökad B-behörighet. Några särskilda föreskrifter om vad som nu sagts är inte nödvändiga.

En särskild fråga rör vad som ska gälla för övningskörning med en fordonskombination som kräver utökad behörighet. I avsnitt 7.1.1 behandlas det ålderskrav som bör gälla för sådan övningskörning. För övningskörning krävs normalt även körkortstillstånd. I 4 kap. 1 § andra stycket körkortslagen föreskrivs dock ett undantag från kravet på körkortstillstånd för den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen ska ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs. Regeringen anser att ett liknande undantag bör föras in för det fall att en förare med vanlig B-behörighet övningskör i syfte att förvärva utökad B-behörighet.

I art. 4.4 c i körkortsdirektivet har införts en bestämmelse om maximal totalvikt för den släp- eller påhängsvagn som får dras med stöd av behörighet BE. Det är obligatoriskt för medlemsstaterna att införa denna begränsning. Regeringen föreslår därför att den maximala totalvikten för de släpfordon som får framföras med stöd av behörighet BE ska vara 3,5 ton.

5.2.6 Samordning av behörigheter

Regeringens förslag: Bestämmelserna i körkortslagen ska anpassas till direktivets bestämmelser om behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen har dock också föreslagit att behörighet CE och C1E ska ge D1E, om D1 innehas.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår vissa huvudsakligen redaktionella ändringar av lydelsen av 2 kap. 5, 8 och 9 §§ körkortslagen.

Skälen för regeringens förslag: I 3 kap. 6–7 §§ körkortslagen finns bestämmelser om att körkort med vissa behörigheter endast får utfärdas till den som redan har vissa andra behörigheter (s.k. behörighetsordning). I 2 kap. 5 a § och 7–9 §§ finns bestämmelser om att innehav av körkort med vissa behörigheter även medför andra behörigheter (s.k. överensstämmelse mellan kategorier). Motsvarande bestämmelser finns i art. 5 i det andra körkortsdirektivet.

Det tredje körkortsdirektivet innehåller några nyheter beträffande denna typ av bestämmelser. Generellt har bestämmelserna justerats med hänsyn till att underkategorierna C1, C1E, D1 och D1E nu blir obligatoriska. Vidare anges att behörighet A, B, C och D ska innefatta sina respektive underkategorier A1, A2, B1, C1 och D1, liksom att även behörighet A2 ska innefatta behörighet A1 (art. 6.2 f och e). Likaså ska samtliga körkortsbehörigheter, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, enligt art. 6.2 d ge rätt att köra fordon i kategori AM (moped klass I). Enligt art. 6.2 c omfattar behörigheterna CE och DE även behörighet C1E respektive D1E.

I regeringens förslag till lagtext har de ändringar som körkortsdirektivet ger anledning till i möjligaste mån arbetats in i 2 kap. 5 § körkortslagen. I övrigt har ändringar gjorts i 3 kap. 6–7 §§ och föreslagna 2 kap. 7 b § (nuvarande 5 a §) samt i 8 § samma kapitel.

Transportstyrelsen har framfört vissa redaktionella synpunkter på förslagen lagtext. Regeringen finner emellertid inte anledning till ändring i utformningen av bestämmelserna.

5.2.7 Fråga om nya vägtrafikdefinitioner

Regeringens bedömning: Utredningens förslag till ändringar i lagen om vägtrafikdefinitioner bör inte genomföras.

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

Remissinstanserna: *Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)* anser att utredningens förslag bidrar till att ta bort de begreppsproblem som kan uppstå beträffande t.ex. fyrhjulingar. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen har föreslagit att begreppen motordriven trehjuling, fyrhjuling och lätt fyrhjuling införas i LDEF. Dessa begrepp återfinns i såväl körkortsdirektivet som i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjulinga motorfordon och om upphävande av rådets direktiv 92/61/EEG (EGT L 124, 9.5.2002, s. 1, Celex

32002L0024) och utredningen anser att denna åtgärd skulle förenkla begreppsbildningen. Att införa begreppen fyrhjuling och lätt fyrhjuling skulle enligt utredningen även underlätta gränsdragningen dels emellan dessa fordonstyper, dels emellan dessa fordonstyper och terränghjulingar (ATV-maskiner).

Regeringen ser inga vägande skäl till att som utredningen föreslagit införa motordriven trehjuling, motordriven fyrhjuling och lätt fyrhjuling som alternativa eller parallella begrepp vid sidan av tre- och fyrhjulig motorcykel respektive fyrhjulig moped. Det förefaller inte heller alldeles konsekvent att benämna de fyrhjuliga fordonen inom kategori AM ”lätt fyrhjuling” när inte motsvarande begrepp införs i fråga om de trehjuliga fordonen. Regeringen anser inte att utredningens förslag skulle bidra till att underlätta begreppsbildningen. Det är också svårt att se på vilket sätt de nya begreppen bidrar till att klargöra skillnaden mellan fyrhjuliga motorcyklar, fyrhjuliga mopeder och terränghjulingar. Sammanfattningsvis bör utredningens förslag inte genomföras i denna del.

6 Utfärdande och giltighet av körkort

6.1 Några frågor om körkortstillstånd

Regeringens förslag: Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd ska tas bort.

Regeringens bedömning: Utredningens förslag om att införa ett undantag från krav på körkortstillstånd vid körprov som utgör en del av den medicinska bedömningen för beslut om körkortstillstånd bör inte genomföras.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag men avviker från regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Örebro tingsrätt* tillstyrker att förhandsbesked om körkortstillstånd avskaffas. *Transportstyrelsen* ser positivt på möjligheten att genomföra ett körprov utan krav på körkortstillstånd om det utgör en del av den medicinska bedömningen av lämplighet för körkortsinnehav. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att vid de tillfällen då körkort återkallats av medicinska skäl, t.ex. efter stroke, bör den berörde få möjlighet att med dispens från kravet på körkortstillstånd genomföra en av läkare beordrad körbedömning.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt 3 kap. 8 § körkortslagen får 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. Genom denna möjlighet kan en sökande begränsa lämplighetsprövningen till vissa personliga eller medicinska förhållanden och därigenom även begränsa sina kostnader och sitt besvär för ansökningen.

Utredningen har föreslagit att möjligheten till förhandsbesked nu ska avskaffas. Den har anfört att körkortmyndigheterna har erfarit problem vid den praktiska tillämpningen bl.a. till följd av otillräcklig samordning av prövningen av förhandsbesked och prövningen av körkortstillstånd. Vidare har utredningen hänvisat till att Lagrådet redan vid införandet av den nu gällande körkortslagen ansåg att förhandsbeskedet hade spelat ut sin roll i och med att en nyordning med krav på körkortstillstånd vid all övningskörning infördes. Körkortslagen ger möjlighet för den enskilde att vid en och samma tidpunkt välja mellan att ansöka om förhandsbesked och körkortstillstånd. Lagrådet betraktade denna valmöjlighet som en ”förvaltningsrättslig anomali”. Regeringen fann dock att förhandsbeskeden fortfarande hade en viss praktisk betydelse samt att konsekvenserna av ett borttagande inte kunde överblickas och valde därför att tills vidare behålla möjligheten att söka förhandsbesked.

Regeringen anser i likhet med utredningen att tiden nu är mogen att avskaffa möjligheten till förhandsbesked om körkortstillstånd. Ingen remissinstans har heller haft något att invända mot förslaget. Förhandsbeskedet om körkortstillstånd föreslås alltså tas bort.

För utfärdande av körkort krävs bl.a. att sökanden har avlagt ett godkänt förarprov (se 3 kap. 1 § körkortslagen). Förarprov består, utom för behörighet AM, av ett kunskapsprov och ett körprov (3 kap. 4 § första stycket). För avläggande av såväl kunskaps- som körprov krävs körkortstillstånd (3 kap. 4 § andra och fjärde styckena).

I 3 kap. 7 a § körkortslagen finns en specialregel om att krav på körkortstillstånd inte gäller när ett körprov avläggs för att inom ramen för en och samma körkortsbehörighet upphäva ett villkor om automatväxel som föreskrivits utan något medicinskt skäl. Utredningen har föreslagit att detta undantag från kravet på körkortstillstånd vid körprov ska utvidgas. Förslaget till lagtext har i denna del formulerats så att körkortstillstånd inte ska krävas vid körprov som utgör en del av den medicinska bedömningen för beslut om körkortstillstånd. Avsikten med förslaget synes vara att undanta körprov vars syfte är att avgöra om, och i så fall på vilka villkor, ett körkortstillstånd ska meddelas sökanden.

Det är osäkert om det slags körprov som förslaget gäller förekommer och vilket stöd det i så fall skulle ha i körkortslagen. Närmast till hands ligger 10 kap. 3 § körkortslagen där det föreskrivs att en enskild i ärenden enligt denna lag får föreläggas att ge in bl.a. ett bevis om godkänt förarprov. Det vanliga torde emellertid vara att ett sådant föreläggande aktualiseras t.ex. när en körkortshavares körsätt ger anledning att ifrågasätta hans eller hennes färdigheter i bilkörning. I den situation som utredningens förslag rör ter det sig hursomhelst främmande att körkortstillstånd skulle krävas. Det finns därför inget behov av en sådan komplettering av 3 kap. 7 a § körkortslagen som utredningen föreslagit.

6.2 Hinder för att utfärda körkort i visst fall

Regeringens förslag: Bestämmelsen om att körkort inte får utfärdas för den som redan har ett körkort som är utfärdat i en annan EES-stat kompletteras med att hinder även föreligger för att utfärda körkort för den vars körkort i en sådan stat är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande enligt körkortslagen. Detta ska gälla även svenska körkort som är föremål för en sådan åtgärd.

Regeringens bedömning: Innehav av ett körkort som är utfärdat i en annan EES-stat bör inte utgöra hinder för beslut om körkortstillstånd.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer huvudsakligen med regeringens förslag och bedömning. Utredningen har dock endast föreslagit att ett körkort som är föremål för återkallelse eller liknande i den medlemsstat där det utfärdades ska utgöra hinder för utfärdande.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: I 3 kap. 1 § körkortslagen anges förutsättningarna för att utfärda körkort. En av dessa förutsättningar är att sökanden inte har ett körkort som är utfärdat i en annan EES-stat. Denna regel svarar mot bestämmelsen i art. 7.5 första stycket a–b i körkortsdirektivet om att det inte är tillåtet att inneha mer än ett körkort och att en medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort om det har fastställts att den sökande redan har ett körkort.

I art. 11.4 första stycket i körkortsdirektivet finns en kompletterande regel om att en medlemsstat *ska* vägra att utfärda ett körkort till en sökande vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats av en annan medlemsstat. I art. 8.4 andra stycket i det andra körkortsdirektivet angavs att en medlemsstat under samma förutsättningar *får* vägra att utfärda ett körkort. Som utredningen funnit motiverar skärpningen av bestämmelsen i det tredje körkortsdirektivet att det i 3 kap. 1 § körkortslagen införs ett uttryckligt förbud mot att utfärda körkort även i det fall sökandens EES-körkort är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande i en annan EES-stat. Att ett EES-körkort som är begränsat på annat sätt, t.ex. genom att vara förenat med villkor, utgör hinder för att utfärda körkort framgår redan av nuvarande lydelse av 3 kap. 1 § andra stycket körkortslagen.

Art. 11.4 första stycket i körkortsdirektivet torde innebära hinder att utfärda körkort även när ett körkort som är utfärdat i den egna staten har begränsats, omhändertagits eller återkallats av en annan medlemsstat. Därför ska det utfärdandeförbud som nu föreslås gälla även svenska körkort. Vidare är det, även om det inte följer av körkortsdirektivet, av trafiksäkerhetsskäl rimligt att hindret gäller även i det fallet att det körkort som är föremål för körkortsingripande i en annan EES-stat är utfärdat i tredje land.

I likhet med utredningen finner regeringen att de skäl som anfördes i prop. 1995/96:118 s. 23 mot att låta innehav av ett EES-körkort utgöra hinder även för beslut om körkortstillstånd fortfarande äger giltighet. Någon ändring i detta förhållande föreslås därför inte.

6.3 Giltighet och förnyelse av körkort och förarbevis

6.3.1 Administrativ giltighetstid

Regeringens förslag och bedömning: Ett körkort med behörighet AM, A1, A2, A, B eller BE ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort som även omfattar behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det utfärdades. Efter femårsförnyelse av ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE fortsätter sådan behörighet att gälla endast om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha behörigheten är uppfyllda.

Tioårs- och femårsförnyelse av ett körkort får ske om körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader. Körkortet får även förnyas om körkortshavaren varken är permanent bosatt i en annan EES-stat eller studerar i en annan EES-stat sedan minst sex månader.

De nya bestämmelserna om förnyelse av körkort och förlängd giltighet av högre behörigheter ska även omfatta körkort som utfärdats före den 19 januari 2013.

Regeringens bedömning: Ett körkort, oavsett vilken behörighet det omfattar, bör liksom i dag upphöra att gälla om det inte förnyas efter föreläggande.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens förslag och bedömning. Utredningens förslag går ut på att körkort ska ha en administrativ giltighetstid och ska ersättas inom samma frister som regeringen föreslagit. Körkort med behörighet AM, A1, A2, A, B och BE ska dock bli ogiltigt efter giltighetstidens utgång. Om körkort med någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE inte ersätts inom giltighetstiden ska även körkortsbehörigheten bli ogiltig. Körkort får endast ersättas för den som är permanent bosatt i Sverige, har studerat här i minst sex månader eller är bosatt i en stat utanför EES.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår att krav på läkarintyg för innehavare av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE liksom i dag ska gälla först från 45 års ålder. Dessförinnan ska det räcka med att körkortshavaren vid femårskontrollerna styrker att de medicinska kraven är uppfyllda genom att lämna in hälsodeklaration och ett intyg om synprovning. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I utkastet föreslogs dock att körkort med behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE skulle förnyas inom fem år från den senaste förnyelsen, oavsett skälet till förnyelsen, och att för sådana körkort provning skulle ske av att de medicinska kraven är uppfyllda vid varje förnyelse.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* har invändningar mot tolkningen av begreppet administrativ giltighetstid i utkastet. Vidare anser Transportstyrelsen att förslaget om prövning av de medicinska kraven vid varje förnyelse kan komma att innebära kostnader och olägenheter och förordar i stället den alternativa lösning som presenteras i utkastet. Styrelsen motsätter sig även att föreläggande alltid ska ske innan ett körkort förnyas eftersom det kommer att bli mycket kostsamt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Begreppet administrativ giltighetstid

I art. 7.2 i körkortsdirektivet föreskrivs att från och med den 19 januari 2013 ska de körkort som utfärdas av medlemsstaterna ha en begränsad giltighetstid (s.k. administrativ giltighetstid) av, som huvudregel, tio år för behörigheterna AM, A1, A2, A, B och BE och fem år för C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE. För att körkortet ska gälla därefter krävs enligt art. 7.3 att det förnyas. Sådan förnyelse får endast ske om körkorts-havaren är permanent bosatt i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller visar att han eller hon studerat där i minst sex månader. När det gäller kategorierna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska dessutom de minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet som anges i direktivet vara fortsatt uppfyllda. Direktivet ger medlemsstaterna vissa möjligheter att justera den administrativa giltighetstiden.

Transportstyrelsen ställer sig i sitt yttrande över utkastet till lagrådsremiss kritisk till att regeringen inte gör någon åtskillnad på begreppen ”administrativ giltighet” av själva körkortshandlingen och ”rätten eller behörigheten att köra”. Transportstyrelsen anför att konsekvensen av det kan bli att styrelsen vid t.ex. administrativa byten samtidigt ska besluta om förnyad behörighet med de prövningar av lämplighet som då krävs.

Transportstyrelsen tolkar direktivet så att den administrativa giltighetstiden endast gäller körkortet såsom bevis om behörigheten och alltså inte påverkar rätten att köra. Regeringen gör en annan tolkning. Det kan konstateras att det i direktivet föreskrivs att ett körkort ger behörighet att föra motordrivna fordon (art. 4.1), att ett körkort endast får *utfärdas* till sökande som uppfyller vissa medicinska krav och krav på anknytning till den utfärdande medlemsstaten (art. 7.1 a och e) samt att samma anknytningskrav och medicinska lämplighetskrav gäller som en förutsättning för att *förnya* ett körkort med någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE vid den administrativa giltighetstidens utgång (art. 7.3 första stycket). Regeringen ifrågasätter varför det i direktivet ställs ett krav på medicinsk lämplighet som en förutsättning för förnyelse av körkortet om avsikten endast är att pröva körkortshandlingens, men inte körkortsbehörighetens, fortsatta giltighet. Regeringens tolkning av direktivet är att körkortet, som ger behörighet att köra motordrivna fordon, ska ha en begränsad giltighetstid och att körkortet därefter upphör att gälla om det inte förnyas efter prövning av de kriterier som gäller för lägre respektive högre behörigheter. Det kan noteras att också utredningen föreslagit att i vart fall de högre behörigheterna C1 etc. ska upphöra att gälla om inte förutsättningar för förnyelse av

körkortet är för handen (se 3 kap. 23 § första stycket 3 i utredningens förslag till ny körkortslag).

Genomförande av den administrativa giltighetstiden i körkortslagen

Införandet av regler om administrativ giltighetstid i körkortslagen medför åtminstone två komplikationer. Den första av dessa kommer sig av att bestämmelserna i art. 7.2 och 7.3 tycks förutsätta att körkort antingen omfattar endast lägre behörigheter ur gruppen AM, A1, A2, A, B och BE eller endast högre behörigheter ur gruppen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE. Ett körkort med någon av de högre behörigheterna måste dock alltid omfatta åtminstone även behörighet B (art. 6 a–b). Om *förnyelse av ett körkort* med någon av de högre behörigheterna ska kräva uppfyllelse av de medicinska kraven leder det, med de rättsverkningar utebliven förnyelse har i körkortslagen, till att körkortet, med alla sina behörigheter, upphör att gälla om de medicinska förutsättningarna för att inneha de högre behörigheterna inte är uppfyllda. Det kan inte vara en avsedd effekt.

Den nuvarande ordningen för körkortsbehörigheters giltighetstid enligt körkortslagen bygger i stället på att förnyelsen av körkortet och förlängningen av de högre behörigheternas giltighet hålls isär. De högre behörigheternas giltighetstid är begränsad från och med 45 års ålder och förlängs bara om vissa medicinska krav visas uppfyllda. Själva körkortet (dvs. i praktiken de lägre behörigheter som körkortet ger) gäller emellertid tills vidare förutsatt att det förnyas. Något annat krav än att skicka in en komplett ansökan krävs inte för att förnya körkortet. Den lösning som väljs för att förverkliga körkortsdirektivets bestämmelser om administrativ giltighetstid bör på motsvarande sätt tillgodose att de lägre behörigheterna inte påverkas av att de särskilda kraven för att inneha de högre behörigheterna inte är uppfyllda.

Den andra komplikationen hänger samman med att både körkortsdirektivet och körkortslagen förutsätter att förnyelse av ett körkort kan behöva ske under giltighetstiden. Ett körkort kan gå förlorat eller behöva förses med nya uppgifter av formell eller mer materiell karaktär. I sådana fall gäller enligt körkortslagen att en ny frist för att förnya körkortet börjar löpa; i 3 kap. 14 § anges att ett körkort ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Det medför med nuvarande ordning att förnyelsen av körkortet och den regelbundna förlängningen av de högre behörigheterna kommer ur takt (i den mån de inte var ur takt redan innan, vilket beror på om det första förlängningstillfället vid 45 års ålder råkar sammanfalla med en förnyelse av körkortet, se 3 kap. 12 § jämförd med 14 § körkortslagen).

När det gäller det nya systemet med administrativ giltighetstid är det emellertid angeläget att prövningarna av de högre och lägre behörigheterna synkroniseras, så att den administrativa giltighetstiden blir enhetlig för körkortets alla behörigheter. Det är även angeläget att en sådan samordning inte medför att den regelbundna prövningen av högre behörigheter skjuts upp. Regeringen ser två möjliga vägar att gå för att åstadkomma detta.

Det ena alternativet är att föreskriva att en förnyelse alltid ska ske vid de ordinarie förnysetillfällena vart femte år oavsett om körkortet har förnyats under tiden däremellan. I så fall behöver det vid en förnyelse som infaller däremellan endast ske en prövning av att kravet på permanent bosättning i Sverige är uppfyllt. Det andra alternativet är att, när behov av förnyelse uppstår p.g.a. någon särskild händelse, tidigarelägga prövningen av om de medicinska kraven för de högre behörigheterna är uppfyllda. Om exempelvis ett körkort med behörigheten (B och) C skulle komma bort och därför behöva förnyas under det tredje året efter det att körkortet utfärdades skulle det alltså ske en prövning i förtid av alla förutsättningar för att förnya ett sådant körkort enligt körkortsdirektivet.

I utkastet till lagrådsremiss förordades det senare alternativet. I sitt yttrande över utkastet har emellertid *Transportstyrelsen* uttryckt oro för att det kan komma att innebära både kostnader och olägenheter för såväl samhället som den enskilde om körkortshavare ska behöva bevisa sin medicinska lämplighet även vid sådan förnyelse som inte sker med femårsintervall. Transportstyrelsen förordar därför i stället det förstnämnda alternativet. Regeringen har tagit fasta på Transportstyrelsens synpunkter och omarbetat förslaget i utkastet till lagrådsremiss. Den valda lösningen innebär visserligen att det körkort som ställs ut efter en förnyelse som inträffar mellan två femårsförnyelser kommer att vara giltigt endast en kortare tid innan det måste förnyas. I fråga om den administrativa giltighetstiden torde dock det väsentliga från direktivsynpunkt vara att den medicinska lämpligheten för körkortsinnehavet prövas vart femte år, vilket förslaget tillgodoser.

När det gäller körkort med de lägre behörigheterna (AM, A1, A2, A, B eller BE) behövs inga särskilda regler eftersom prövningen i princip är densamma vid tioårsförnyelse som vid förnyelse av annan anledning.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att direktivets regler om administrativ giltighetstid genomförs enligt följande. Ett körkort med endast behörighet AM, A1, A2, A, B eller BE ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort som även omfattar behörighet C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska i stället förnyas med fem års intervall, räknat från utfärdandet, oavsett om förnyelse skett under tiden p.g.a. att körkortet gått förlorat eller uppgifter i körkortet ändrats. Vid förnyelse av ett körkort med någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE fortsätter dock sådan behörighet att gälla efter den ordinarie förnyelsen vart femte år endast om körkortshavaren visar att de medicinska kraven för att ha behörigheten är uppfyllda.

Körkortet ska upphöra att gälla om det inte förnyas efter föreläggande.

Vad gäller förutsättningarna för förnyelse av körkort gäller som framgått enligt art. 7.3 i direktivet ett krav på permanent bosättning, alternativt studier sedan sex månader, i den medlemsstat som förnyar körkortet. Något sådant krav gäller inte i dag enligt körkortslagen utan måste införas där. Liksom utredningen anser regeringen emellertid att direktivets regel om permanent bosättning eller studier i den medlemsstat som förnyar körkortet endast torde ha betydelse när körkortshavaren faktiskt är bosatt i någon EES-stat eller studerar där sedan minst sex månader. Direktivet bör således inte hindra att Transportstyrelsen förnyar

körkortet för en innehavare av ett svenskt körkort som inte är permanent bosatt inom EES-området *under den ytterligare förutsättningen* att körkortshavaren inte heller studerar i en EES-stat sedan minst sex månader. Denna precisering i förhållande till utredningens förslag bör göras i körkortslagen.

Regeringen föreslår därför att ett körkort får förnyas om körkortshavaren antingen är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader. Körkortet ska emellertid få förnyas även i det fall att körkortshavaren varken är permanent bosatt i en annan EES-stat eller studerar där sedan minst sex månader.

Utredningen har som framgått av avsnitt 5.1.1 föreslagit en uppdelning av begreppet körkort i körkortsbehörighet och behörighetsbevis (körkort). I anslutning till detta förslag har utredningen även föreslagit bestämmelser om följderna av att den administrativa giltighetstiden för ett körkort löper ut. Dessa föreslås vara olika beroende på om det är fråga om ett körkort med lägre eller högre behörigheter. Enligt förslaget ska den omständigheten att giltighetstiden löpt ut i fråga om körkort med de lägre behörigheterna endast leda till att körkortshandlingen blir ogiltig. Har däremot giltighetstiden löpt ut för körkort med de högre behörigheterna, utan att körkortet ersatts, ska även körkortsbehörigheten bli ogiltig.

Som framgått av framställningen ovan anser regeringen att även ett körkort som endast omfattar de lägre behörigheterna och som inte i tid förnyas efter föreläggande ska upphöra att gälla tillsammans med de behörigheter som följer av körkortsinnehavet. Därmed bringas också bestämmelserna i bättre överensstämmelse med direktivet genom att begreppet administrativ giltighetstid får en enhetlig innebörd.

Verkställighetsfrågor

Enligt nuvarande regler upphör ett körkort att gälla om det inte har förnyats efter föreläggande. Innebörden är att ett körkort upphör att gälla om det inte förnyas när skäl för förnyelse föreligger, men först efter det att körkortshavaren genom föreläggande givits möjlighet att ansöka om förnyelse. *Transportstyrelsen* har uppfattat att det är regeringens avsikt att föreläggande alltid ska ske innan ett körkort förnyas. Regeringen föreslår emellertid inte någon ändring av gällande rätt.

Beträffande den medicinska kontroll som ska göras vid femårsförnyelse av de högre behörigheterna har *Transportstyrelsen* föreslagit att läkarintyg inte ska behöva lämnas in förrän från 45 års ålder och att det dessförinnan ska räcka att lämna in en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning. Regeringen anser att det av lagtexten endast bör framgå att de medicinska kraven ska vara uppfyllda (jfr 3 kap. 2 § körkortslagen). De närmare föreskrifterna om hur kontrollen ska ske kommer att meddelas av regeringen eller *Transportstyrelsen* i underordnade författningar (jfr 3 kap. 1 § körkortsförordningen).

Utredningen har uppmärksammat frågan om huruvida direktivets bestämmelser om administrativ giltighetstid ska tillämpas retroaktivt på körkort som utfärdats före direktivets ikraftträdande. Utredningen har tolkat direktivet så att den nya femåriga giltighetstiden ska tillämpas för

körkort med de högre behörigheterna från och med det första förlängningstillfället efter direktivets ikraftträdande. Detta skulle enligt utredningen motverka de administrativa problem hos myndigheterna som skulle bli följden av två parallella system med en tioårig och en femårig giltighetstid för de högre behörigheterna.

Regeringen delar utredningens bedömning i huvudsak. Det är inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att förare med äldre behörigheter underkastas samma medicinska kontroll som de vars körkort utfärdas efter att de nya bestämmelserna införs. Som utredningen påpekat anges det visserligen i den femte beaktandesatsen att direktivet inte bör påverka befintlig behörighet att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning. Exempelvis en behörighet att köra buss som kräver behörighet D fr.o.m. 21 års ålder ska således inte påverkas av att åldersgränsen nu höjs till 24 år. Denna princip bör däremot inte hindra en ordning som innebär tätare medicinska kontroller än tidigare av den som innehar någon av de högre behörigheterna.

Regeringen föreslår därför att de nya bestämmelserna om förnyelse av körkort och fortsatt giltighet av högre behörigheter även ska omfatta körkort som utfärdats före den 19 januari 2013. I avsnitt 14 återkommer regeringen till hur detta bör regleras övergångsvis.

6.3.2 Frivilliga krav

Regeringens bedömning: De krav rörande giltighetstid och förnyelse vid giltighetstidens utgång som enligt körkortsdirektivet är frivilliga för medlemsstaterna att ställa bör inte införas i svensk rätt.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I artikel 7.3 andra till sjätte styckena i körkortsdirektivet anges ett antal krav rörande giltighetstid och förnyelse vid giltighetstidens utgång som medlemsstaterna kan välja att genomföra. Nedan följer en redovisning stycke för stycke av i vad mån möjligheten att införa dessa krav enligt utredningens mening bör utnyttjas. Därefter avger regeringen sin inställning i dessa frågor.

I *andra stycket* anges att medlemsstaterna vid förnyelse även för de lägre kategorierna AM, A1, A2, A, B1, B och BE får kräva en kontroll i fråga om fysisk och psykisk lämplighet. Utredningen har emellertid ansett att det system som vi har i Sverige med en plikt för läkare inom hela sjukvården att anmäla trafikfarliga sjukdomar uppfyller detta kontrollsyfte. Utredningen har även lämnat förslag till hur detta system kan utvecklas och förstärkas genom en skärpning av anmälningsskyldigheten. Förslagen infördes i körkortslagen genom en lagändring den 1 september 2010. Jfr avsnitt 12 och 13.2.

I *tredje stycket* anges att den administrativa giltighetstiden får begränsas för körkort av alla kategorier som utfärdas till nya körkortshavare i syfte att tillämpa särskilda trafiksäkerhetshöjande åtgärder riktade mot sådana körkortshavare. På ett snarlikt sätt anges i *fyjärde stycket* att 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.

Utredningen har ansett att det inte framkommit några skäl för att införa en kortare giltighetstid för de körkort som utfärdas till nya körkortshavare utan att det bara skulle bli en extra administrativ pålaga. Utredningen erinrar om den prövotid på två år som vi har i Sverige för körkort och som innebär att om körkortet under prövotiden blir föremål för återkallelse med stöd av 5 kap. 3 § 1–6, exempelvis p.g.a. trafikbrott, måste körkortshavaren för att få tillbaka sin körkortsbehörighet alltid genomgå ett nytt förarprov. Utredningen har påtalat att det dessutom finns andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kan tillämpas för riskgruppen unga förare, t.ex. sådan riskutbildning som sedan den 1 oktober 2008 är ett obligatoriskt moment för att få avlägga förarprov för körkort med behörighet A, A1 eller B.

I *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 begränsningar för den som begär trafiköverträdelser.

Enligt 3 kap. 10 § körkortslagen finns en möjlighet att föreskriva olika slag av villkor, t.ex. att viss typ av läkarintyg ska lämnas, för personer vars körkortsinnehav bedöms kräva visst slags kontroll. Vidare anges i 10 kap. 3 § att i ärenden enligt körkortslagen får den enskilde föreläggas att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov eller att förnya körkortet. Om ett sådant föreläggande inte följs återkallas körkortet enligt 5 kap. 3 § 8. Det finns således redan sätt att i det enskilda fallet kräva specifika intyg för fortsatt körkortsinnehav. Utredningen har gjort bedömningen att dessa individuellt anpassade möjligheter är att föredra framför ett system med begränsad giltighetstid för körkortet.

I *sjätte stycket* anges att i syfte att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis repetitionskurser, får medlemsstaterna förkorta den administrativa giltighetstiden 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 har utredningen funnit skäl att förändra gällande regler. Regeringen vill här för sin del hänvisa till de nyss nämnda möjligheterna för Transportstyrelsen att föreskriva villkor och meddela förelägganden om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

Sammantaget instämmer regeringen i utredningens bedömning och ställningstaganden i fråga om de frivilliga krav som nu behandlats. Det är således inte motiverat att göra några lagändringar i dessa avseenden.

6.3.3 Krav för utfärdande av körkort efter återkallelse i vissa fall

Regeringens förslag: För utfärdande av körkort med någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE efter återkallelse krävs att den sökande visar att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda, i fall då återkallelsen skett med stöd av 5 kap. 3 § 2–4 och körkortets ogiltighet bestämts till högst ett år.

Utredningens förslag: Finns inget i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Finns inget i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 3 kap. 12 § körkortslagen gäller behörigheten C, CE, D eller DE tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst tio år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

I enlighet med vad som föreskrivs i körkortsdirektivet ska nu prövningen av de medicinska kraven för att inneha de högre behörigheterna i stället knytas till tidpunkten för femårsförnyelse av körkortet. I avsnitt 6.3.1 har regeringen beskrivit hur denna nyordning medför en risk för att den regelbundna medicinska prövning som ska ske för körkortshavare med högre behörigheter sätts ur spel. Ett körkort kan nämligen komma att förnyas utan att någon medicinsk prövning sker p.g.a. en händelse som inträffar mellan två femårsförnyelser. För att förhindra att en ny femårsfrist för att förnya körkortet då börjar löpa och att den medicinska prövningen därmed skjuts upp har regeringen har föreslagit att den ordinarie förnyelsen av körkort med högre behörigheter ska ske vart femte år oavsett om körkortet av någon anledning måste förnyas dessemellan. Motsvarande regler har i avsnitt 9.3.1 föreslagits vid utbyte av EES-körkort.

Den komplikation som beskrivits aktualiseras i ytterligare en viss typ av situationer: utfärdande av nytt körkort efter återkallelse i de s.k. automatfallen. Enligt 5 kap. 14 § körkortslagen gäller som huvudregel samma villkor för utfärdande av ett nytt körkort efter återkallelse av ett tidigare körkort som när körkort utfärdas för första gången, dvs. att sökanden ska ha körkortstillstånd, ha viss anknytning till Sverige, uppfylla ålderskravet och ha avlagt förarprov med godkänt resultat. I paragrafen föreskrivs emellertid lättnader i kraven för att återfå körkortet i fall då körkortets ogiltighetstid har bestämts till högst ett år. Om körkortet i sådant fall återkallats med stöd av antingen 5 kap. 3 § 2 (obehörigt avvikande från trafikolycksplats), 3 (upprepade trafikbrott) eller 4 (brott mot en väsentlig trafiksäkerhetsregel), får körkort utfärdas efter ansökan utan någon ytterligare prövning.

Denna regel skulle t.ex. innebära att en sökande, vars busskörkort återkallats endast en kortare tid för fortkörning, kan få ett nytt körkort utfärdat utan någon prövning av sin medicinska lämplighet och detta oavsett hur lång tid som förflutit sedan den senaste prövningen. För att undvika denna effekt bör det i det aktuella fallen införas ett krav på att sökanden visar att de medicinska kraven för att inneha högre behörigheter är uppfyllda när ett körkort med en sådan behörighet utfärdas efter återkallelse.

I 5 kap. 14 § andra stycket körkortslagen föreskrivs även lättnader vid återkallelse i vissa andra fall (bl.a. vid en kortare tids körkortsåterkallelse p.g.a. rattfylleri). I dessa fall krävs emellertid att sökanden innehar körkortstillstånd för att ett nytt körkort ska få utfärdas. Den kompletterande bestämmelse om prövning av de medicinska kraven som nu föreslås behöver därför inte omfatta dessa fall.

6.3.4 Förnyelse p.g.a. särskild händelse

Regeringens förslag och bedömning: Ett körkort ska även fortsättningsvis förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats. Om förnyelse inte sker efter föreläggande kommer liksom i dag körkortet att upphöra att gälla.

Förnyelse får ske om körkortshavaren antingen är permanent bosatt i Sverige eller inte är permanent bosatt i någon annan stat inom EES.

Utredningens förslag: Avviker delvis från regeringens förslag och bedömning. Utredningen föreslår att ett körkort ska bli ogiltigt om det inte har ersatts efter föreläggande endast i det fallet att ersättningen föranleds av att någon uppgift i körkortet ändrats. Körkortsbehörigheten blir dock inte ogiltig i ett sådant fall. Vad gäller kravet på anknytning till Sverige föreslår utredningen att ersättning i det fall att den föranleds av att någon uppgift i körkortet ändrats ska förutsätta att sökanden är permanent bosatt i Sverige, har studerat här i minst sex månader eller är bosatt i en stat utanför EES.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt 3 kap. 14 § körkortslagen ska ett körkort inte bara förnyas med regelbundna intervall utan även om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats. Så bör kunna ske även i fortsättningen. Förnyelse vid förlust av körkortet ska dock förutsätta att körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige. Detta följer av art. 11.5 i direktivet. På liknande sätt som vid förnyelse vid giltighetstidens utgång bör emellertid förnyelse kunna ske även för en innehavare av ett svenskt körkort som inte är permanent bosatt i en annan stat inom EES. Som berördes i avsnitt 6.3.1 bör de nya bosättningskraven tillämpas även vid förnyelse av körkort som utfärdats före den 19 januari 2013.

Enligt regeringens bedömning behandlas den speciella situationen att körkortet ska förnyas p.g.a. att någon uppgift i det har ändrats inte i direktivet. I det fallet bör emellertid samma krav i fråga om bosättning gälla som vid förlust av körkortet eftersom det annars skulle öppnas en möjlighet att kringgå direktivets krav på åtminstone permanent bosättning vid förnyelse vid den administrativa giltighetstidens utgång.

Enligt 3 kap. 13 § första stycket 1 gäller att underlåtenhet att efter föreläggande förnya ett körkort som gått förlorat eller vari någon uppgift har ändrats leder till att körkortet blir ogiltigt. Denna bestämmelse ändras inte.

6.3.5 Ogiltighet

Regeringens bedömning: Nuvarande bestämmelser om ogiltighet av körkort bör behållas.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Som en följd av sitt förslag om att särskilja körkortsbehörigheten från körkortet föreslår utredningen bestämmelser om att i vissa fall endast körkortet ska bli ogiltigt och i andra fall även körkortsbehörigheten. *Körkortet* ska således bli ogiltigt när dess giltighetstid löper ut, om körkortet inte ersätts efter föreläggande, när körkortsbehörigheten blir ogiltig eller när körkortet ersätts med ett annat körkort. Vidare ska även *körkortsbehörigheten* bli ogiltig om den har återkallats eller körkortet har omhändertagits, om körkortet har ersatts med ett EES-körkort eller 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 blir även ogiltig för kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE om körkortet inte har ersatts inom den administrativa giltighetstiden. Slutligen kan en körkortsbehörighet förklaras ogiltig på körkortshavarens egen begäran.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I avsnitt 6.3.1 anförde regeringen att ett körkort ska upphöra att gälla vid den administrativa giltighetstidens utgång om det inte förnyas efter föreläggande. I avsnitt 6.3.4 anfördes vidare att ett förstört eller förkommet körkort eller ett körkort i vilket en uppgift ändrats ska bli ogiltigt om det inte förnyas efter föreläggande. Detta överensstämmer med vad som nu gäller enligt 3 kap. 13 § första stycket 1 § körkortslagen.

Enligt 3 kap. 13 § körkortslagen ska ett körkort i övrigt upphöra att gälla om det är återkallat eller omhändertaget, om det har ersatts med ett annat körkort eller bytts ut mot ett utländskt körkort eller om innehavaren förutom körkortet har ett eller flera andra 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. Slutligen ska ett körkort förklaras ogiltigt om körkortshavaren begär det. Regeringen anser att även beträffande dessa övriga ogiltighetsfall kan nuvarande bestämmelser kvarstå oförändrade. I avsnitt 5.1.3 föreslår regeringen emellertid att ett körkort även ska bli ogiltigt om det inte lämnas ut inom ett år från den dag då det utfärdas.

6.3.6 Förarbevis

Regeringens bedömning: Nuvarande bestämmelser om förarbevis bör behållas oförändrade.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. Utredningen föreslår dock att förarbeviset ska ha en

administrativ giltighetstid om tio år i likhet med körkort med lägre behörigheter och att det ska ersättas inom den tiden. Förarbevisen ska upphöra att gälla när denna tid löpt till ända. Utredningen föreslår också olika grunder för när förarbevis och förarbehörighet blir ogiltiga.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Körkortsdirektivet berör inte förarbevis som är en i Sverige inhemsk konstruktion. För närvarande gäller att ett förarbevis i likhet med ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas. Det ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Det ska också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats. Om förarbeviset inte förnyas efter föreläggande upphör det att gälla. Dessa och övriga regler om förarbevis bör behållas oförändrade med undantag för vad som följer av att beviset om att körkort eller förarbevis utfärdats avskaffas. I avsnitt 5.1.3 föreslår regeringen att ett förarbevis även ska bli ogiltigt om det inte lämnas ut inom ett år från den dag då det utfärdas.

7 Övningskörning

7.1 Justerade krav för övningskörning

7.1.1 Ålderskrav

Regeringens förslag och bedömning: För övningskörning med fordon som kräver behörighet A1 ska ålderskravet sänkas från 16 år till 15 år och nio månader. Den som övningskör med motorcykel som kräver behörighet A2 ska ha uppnått en ålder av 17 år och 6 månader. För övningskörning med tvåhjulig motorcykel som kräver behörighet A krävs åldern 19 år och 6 månader under förutsättning att övningsföraren har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader (stegvist tillträde). Har övningsföraren inte innehaft behörigheten A2 under denna tid krävs i stället att han eller hon fyllt 23 år (direkt tillträde).

Lägsta tillåtna ålder för att övningsköra med fordon som kräver utökad B-behörighet ska vara 17 år och 6 månader medan ålderskravet för att övningsköra med fordon som kräver behörigheterna C1 eller C1E ska vara 18 år. Ålderskravet för övningskörning med fordon som kräver behörigheterna C, CE, D1 eller D1E ska vara 20 år. Samma ålderskrav ska gälla för övningskörning med trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt. För övningskörning med fordon som kräver någon av behörigheterna D och DE ska ålderskravet vara 23 år.

För övningskörning med moped, snöskoter, terränghjuling och fordon som kräver behörighet BE behålls nu gällande ålderskrav 14 år och 9 månader, 15 år och 9 månader respektive 18 år. Även för övningskörning med fordon som kräver behörighet B behålls nu gällande ålderskrav, fränsett det högre ålderskravet 20 år för att köra trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. Utredningen har dock föreslagit ett generellt ålderskrav på 16 år för övningskörning med fordon som kräver behörighet B och 20 år för övningskörning med fordon som kräver behörighet A vid stegvist tillträde. För övningskörning med fordon som kräver behörighet A1, A och utökad B-rätt föreslås ålderskraven 16 år, 23 år och sex månader (vid direkt tillträde) respektive 18 år. Utredningen har inte lämnat något särskilt förslag i fråga om det tyngre slaget av trehjulig motorcykel.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser anser att övningskörning bör kunna ske innan åldern för att ta körkort uppnås. *Cykel Motor och Sportfackhandlarna (CMS)*, *Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC)* och *Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)* anser att övningskörning genomgående ska kunna ske sex månader innan behörighetsåldern uppnås. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att det borde finnas möjlighet att få övningsköra för behörighet A1 från 15 år och nio månader, dvs. tre månader innan prov tidigast kan genomföras.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag med den skillnaden att bestämmelsen i 4 kap. 3 § körkortslagen om övningskörning i trafikskola med den tyngsta typen av motorcykel föreslogs upphävas.

Remissinstanserna: *McRF* och *SMC* anser att det ska vara möjligt att övningsköra privat för behörighet AM (moped klass I). *SMC* anser vidare att åldersgränserna för övningskörning för behörighet A1 ska vara 15 år och sex månader och för behörighet A vid direkttillträde 22 år. Slutligen anser *SMC* att elever i trafikskolor även i fortsättningen ska få köra motorcykel med obegränsad effekt även om de har för avsikt att ta A2-behörighet.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: De nya körkortsbehörigheter som måste införas och de ändringar i befintliga behörigheter som måste göras i körkortslagen p.g.a. det tredje körkortsdirektivet medför även ett behov av ändringar i bestämmelserna om ålderskrav för att få övningsköra. Utredningen har mot den bakgrunden föreslagit följande ålderskrav för övningskörning.

Utredningens förslag till ålderskrav för övningskörning med fordon som kräver körkortsbehörighet

Behörighet som krävs för fordonet	Ålderskrav
AM	14 år och 9 månader
A1	16 år
A2	17 år och 6 månader
A	20 år vid stegvist tillträde 23 år och 6 månader vid direkttillträde
B	16 år
utökad B-rätt	18 år
C1	18 år
C1E	18 år
C	20 år
CE	20 år
D1	20 år
D1E	20 år
D	23 år
DE	23 år

Härutöver har utredningen föreslagit att nu gällande ålderskrav för övningskörning med moped klass II och skoter eller terränghjulning, 14 år och nio månader respektive 15 år och nio månader, bör bibehållas.

Utredningen har haft som utgångspunkt att i så stor utsträckning som möjligt behålla de gällande kraven i sitt förslag om nya åldersgränser. När det gäller nya ålderskrav har utredningen låtit trafiksäkerhetsaspekter och praktiska aspekter vara vägledande. Utredningen har ansett att hänsyn ska tas till den mognad som en ung person typiskt sett kan antas ha uppnått vid respektive ålder och till vad fordonet kräver på grund av fartresurser m.m.. Eftersom behörighet A2 grovt sett motsvarar den begränsade A-behörighet som i dag följer av 2 kap. 6 § körkortslagen har utredningen valt samma ålderskrav för behörighet A2 som för den behörigheten. Behörigheten A motsvarar omvänt ungefär den ”obegränsade A-behörighet” som anges i 2 kap. 6 §. Vid stegvist tillträde till behörighet A gäller enligt förslaget samma ålderskrav för att få övningsköra som för den obegränsade A-behörigheten i dag. Vid direkt-

tillträde gäller i stället en högre åldersgräns med hänsyn till att ålderskravet för att förvärva behörigheten i sådana fall skärpts betydligt. För de nya behörigheterna C1 och C1E gäller samma åldersgräns som för behörigheterna C och CE i dag. För de senare behörigheterna har ålderskravet skärpts. Motsvarande gäller för behörigheterna D1 och D1E respektive D och DE. Ålderskravet för behörighet AM infördes i körkortslagen i mars 2009.

Regeringen anser att de föreslagna ålderskraven i huvudsak är väl avvägda och ansluter sig helt till dem när det gäller de olika behörigheterna för lastbil och buss (med och utan släpfordon som kräver behörighet E) samt moped. Regeringen vill ändå föreslå några justeringar.

Flera remissinstanser har kritiserat att utredningen för vissa behörigheter har föreslagit samma ålderskrav för övningskörning som för att förvärva förarbehörigheten. De anser att övningskörning genomgående ska kunna ske en tid innan förarprov får avläggas och förarbehörigheten förvärfas. *STR* anmärker särskilt på ålderskravet 16 år för såväl övningskörning för som förvärv av behörigheten A1 och menar att det är stressande för eleverna att de både kan avlägga förarprov och få börja övningsköra vid samma ålder.

Det som remissinstanserna pekar ut som ett problem är inte en nyhet med utredningens förslag. Likalydande ålderskrav för förvärv och övningskörning gäller redan i dag för behörigheterna A1, BE, C och CE. Regeringen har dock förståelse för att regleringen kan uppfattas som ologisk. Principen bör i möjligaste mån vara att den tidpunkt då körkortet tidigast kan utfärdas föregås av en period då sökanden får övningsköra. Regeringen anser med hänsyn till detta att åldersgränsen för att få övningsköra med sådana fordon som kräver behörighet A1 i fortsättningen bör vara 15 år och nio månader, i likhet med vad som nu gäller för övningskörning med snöskoter eller terränghjuling. Vid stegvist tillträde till behörighet A kan ålderskravet bestämmas till 19 år och sex månader i stället för 20 år och vid direkttillträde 23 år i stället för 23 år och sex månader. *SMC* har framfört önskemål om att ålderskraven i stället ska bestämmas till 15 år och sex månader för övningskörning för behörighet A1 och 22 år för behörighet A (vid direkttillträde). *SMC* anser att skillnaden mellan ålderskraven för övningskörning med personbil och tung motorcykel är orimlig. Regeringen anser emellertid sitt förslag till åldersgränser vara väl avvägt. Åldersgränserna är vidare samordnade med dem som gäller för övningskörning med snöskoter och terränghjuling respektive buss som kräver D-behörighet. Det finns ett värde i att reglerna om ålderskrav inte blir alltför differentierade och svåröverskådliga.

För övningskörning med fordon som kräver utökad B-behörighet kan åldersgränsen sättas vid 17 år och sex månader i likhet med vad som i dag krävs för övningskörning med dragfordon som kräver behörighet B och lätt släpfordon. För behörigheterna BE, C1 och C1E kan emellertid ålderskravet inte sänkas under 18 år eftersom övningskörning med fordon som omfattas av dessa behörigheter enligt 4 kap. 4 § körkortslagen kräver åtminstone innehav av körkort med behörighet B.

Utredningen har utan närmare motivering föreslagit en generell åldersgräns 16 år för övningskörning för behörighet B. Enligt nuvarande

bestämmelser gäller detta krav endast för övningskörning med personbil utan släpfordon. För övriga fordon och fordonskombinationer som får framföras med körkort med behörighet B (och med vilka övningskörning får ske) är ålderskravet 17 år och sex månader. Det handlar om personbil med lätt släpfordon och lätt lastbil med eller utan sådant släpfordon samt tre- eller fyrhjulig motorcykel. Regeringen anser att dessa bestämmelser inte bör ändras. För trehjulig motorcykel med en nettoeffekt över 15 kilowatt bör dock åldersgränsen 20 år gälla med hänsyn till att sådana inte får framföras förrän vid 21 års ålder.

Vad beträffar behörighet A ska anmärkas att ålderskraven 19 år och sex månader (vid stegvist tillträde) respektive 23 år (vid direkttillträde) för att få övningsköra endast bör gälla tvåhjuliga motorcyklar. För trehjuliga motorcyklar med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt bör i stället ålderskravet vara 20 år i enlighet med vad som sagts ovan. För trehjuliga motorcyklar med en lägre effekt än 15 kilowatt gäller ålderskravet 15 år och nio månader.

Enligt 4 kap. 3 § körkortslagen får den som har uppnått en ålder av 17 år och sex månader övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § under förutsättning att den som har uppsikt under körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn. I utkastet till lagrådsremiss föreslogs att bestämmelsen skulle upphävas när nu den ”obegränsade A-behörigheten” ersätts av en generell A-behörighet med andra tillträdeskrav. I utkastet ansågs det naturligt att övningskörning med fordon som kräver A-behörighet får ske först i anslutning till att sådan behörighet förvärvas efter ett körprov vid stegvist tillträde eller efter ett fullständigt förarprov vid direkttillträde.

SMC har uttryckt förståelse för resonemanget men påpekar att lagändringen får stora konsekvenser för motorcyklisterna. Den innebär nämligen att små trafikskolor måste införskaffa en extra motorcykel för att tillgodose kraven för övningskörning för både behörighet A2 och A. SMC konstaterar att trafikskolornas kostnader betalas av eleverna och att om skolorna inte får kostnadstäckning lägger de ned utbildningen.

Skälet för förslaget att upphäva den aktuella bestämmelsen var främst att skapa en mer logisk ordning när de nya behörigheterna införs. Från trafiksäkerhetssynpunkt är det emellertid acceptabelt att behålla den särskilda bestämmelsen om övningskörning i trafikskola från 17 år och sex månaders ålder. De farhågor som SMC har framfört om följderna av att bestämmelsen upphävs är värda att beakta och regeringens sammantagna bedömning är nu att den kan kvarstå. Bestämmelsen bör dock omformuleras med hänsyn till att den ”obegränsade” behörighet som anges i 2 kap. 6 § körkortslagen ersätts med behörighet A.

SMC och *McRF* har framfört önskemål om att det ska vara möjligt att övningsköra privat med moped. Frågan om privat övningskörning diskuterades i samband med att bestämmelserna om behörighet att köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar reformerades 2009. Regeringen vägde då noggrant skälen för och emot en sådan ordning (se prop. 2008/09:60 s. 43) och fann därvid att nackdelarna överväger fördelarna. Regeringen ser inget skäl att göra någon annan bedömning i dag.

7.1.2 Ålderskrav för övningskörning/körträning under utbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens

Regeringens förslag: Vid körträning som också utgör övningskörning enligt lagen om yrkesförarkompetens ska andra ålderskrav gälla i vissa fall. I stället för ålderskravet 20 år ska gälla att den som körtränar inom ramen för oförkortad grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE ska ha uppnått en ålder av 18 år. I stället för ålderskravet 23 år ska gälla att den som körtränar inom ramen för förkortad eller oförkortad grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE ska ha uppnått en ålder av 20 år.

Utredningens förslag: Utredningen har inte föreslagit några särskilda ålderskrav vid körträning enligt lagen om yrkesförarkompetens utan har hänvisat till att lägre ålderskrav kan gälla för den som övningskör under utbildning enligt den lagen.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår en ändring av den föreslagna lydelsen av 4 kap. 2 a § körkortslagen.

Skälen för regeringens förslag: Utredningen har i sitt förslag till ålderskrav för övningskörning tagit in en erinran om att andra ålderskrav kan gälla för den som övningskör under utbildning enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens (YKL). I den lagen finns inga bestämmelser om övningskörning och utredningen har inte heller föreslagit några sådana. I 4 kap. 3 § första stycket YKL i nuvarande lydelse anges dock att den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande yrkesförarkompetens ska körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Körträningen ska ske under uppsikt av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt lagen. I andra stycket anges att vid körträning med någon som inte har förarbehörighet för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen.

I YKL anges olika ålderskrav för att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter med lastbil eller buss. Dessa underskrider i flera fall de ålderskrav som föreskrivs i körkortsdirektivet för att utfärda körkort med motsvarande behörigheter. Redan i den gällande lydelsen av 3 kap. 1 § körkortslagen, där ålderskraven för att utfärda körkort med olika behörigheter anges, föreskrivs därför lägre ålderskrav för den som inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning har förvärvat grundläggande kompetens att utföra transporter med buss.

De nya ålderskrav för övningskörning med tung lastbil, buss och släpfordon som regeringen föreslagit ovan, och som hänger samman med de nya högre ålderskraven för att utfärda körkort för dessa behörigheter, överstiger i flera fall motsvarande ålderskrav för att utföra förvärvsmässiga transporter enligt YKL. Detta medför inga problem så länge grundutbildningen för yrkesförarkompetens äger rum inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning, eftersom det i 4 kap. 1 § körkortsförordningen föreskrivs att ålderskraven för övningskörning i körkortslagen inte ska gälla vid sådan utbildning. Om grundutbildning

för yrkesförarkompetens inte äger rum inom skolväsendet utgör emellertid de föreslagna åldersgränserna för övningskörning ett hinder för eleven att övningsköra under utbildningstiden. Det bör därför införas bestämmelser i 4 kap. körkortslagen om undantag ifrån de vanliga ålderskraven för övningskörning i dessa fall.

Regeringen föreslår följande undantagsbestämmelser. I stället för ålderskravet 20 år gäller att den som körtränar inom ramen för oförkortad grundutbildning enligt 4 kap. 1 § YKL för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE ska ha uppnått en ålder av 18 år. I stället för ålderskravet 23 år gäller att den som körtränar inom ramen för förkortad eller oförkortad grundutbildning enligt 4 kap. 1 eller 2 § YKL för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE ska ha uppnått en ålder av 20 år. Liksom tidigare gäller dock inte något ålderskrav om utbildningen äger rum i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning (se 4 kap. 1 § körkortsförordningen).

Ålderskravet 18 år vid körträning/övningskörning med tung lastbil (inkl. tungt släp) överensstämmer med ålderskravet i 3 kap. 3 § YKL för att få utföra förvärvsmässiga godstransporter med sådana fordon efter oförkortad grundutbildning. Eftersom övningskörning med tung lastbil och med släpfordon förutsätter innehav av B-körkort kan åldersgränsen inte sättas lägre.

Ålderskravet 20 år vid körträning med buss (inkl. tungt släp) är anpassat till ålderskravet 21 år för att få utföra persontransporter med sådana fordon efter grundutbildning enligt 3 kap. 5 § första stycket YKL. Ålderskravet 21 år gäller enligt 3 kap. 6 § första stycket andra meningen också om yrkesförarkompetensen förvärvats genom s.k. förkortad grundutbildning, förutsatt att fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Om sistnämnda förutsättning inte är uppfylld gäller enligt första meningen samma stycke i stället ålderskravet 23 år. Regeringen anser dock att ålderskravet 20 år vid körträning med buss ska gälla generellt. De begränsningar som gäller för att få utföra persontransporter från och med 21 års ålder har nämligen ingen relevans vid övningskörning utan får betydelse först när körkort för behörigheten ska utfärdas och då eventuellt förenas med villkor om viss linjetrafik.

Syftet med de sänkta ålderskrav som nu föreslås är att möjliggöra körträning för den som genomgår grundutbildning enligt YKL. Körträningen sker under överinseende av en lärare hos den som bedriver utbildningen. Regeringen anser att det är lämpligt att de sänkta ålderskraven endast gäller vid sådan körträning och inte vid eventuell övningskörning utanför utbildningen.

Transportstyrelsen har föreslagit följande modifiering av undantagsbestämmelserna. Ålderskravet 18 år ska gälla vid övningskörning i trafikskola för den som samtidigt genomgår oförkortad grundutbildning enligt 4 kap. 1 § YKL för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE. Ålderskravet 20 år ska gälla vid övningskörning i trafikskola för den som samtidigt genomgår förkortad eller oförkortad grundutbildning enligt 4 kap. 1 eller 2 § YKL för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE.

Enligt Transportstyrelsen är syftet med förslaget att möjliggöra även för sådana anordnare av utbildning enligt YKL som inte har tillstånd att driva trafikskola att ta emot unga elever som saknar körkort med lastbils-

eller bussbehörighet. Den delen av utbildningen som utgörs av övningskörning skulle i dessa fall kunna förläggas till en trafikskola. Skälet till att införa en sådan möjlighet skulle vara att motverka en konkurrensnackdel för utbildningsanordnare som saknar tillstånd att bedriva trafikskola.

Regeringen konstaterar att det i 4 kap. 3 § YKL föreskrivs att körträning inom ramen för yrkesförarkompetensutbildning ska ske under uppsikt av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt lagen. Detta gäller oavsett om körträningen också innefattar övningskörning eller inte. Den möjlighet som Transportstyrelsen vill åstadkomma skulle därför kräva att även 4 kap. 3 § YKL ändrades. Regeringen ser emellertid ett värde i att en och samma utbildningsanordnare tar ett helhetsansvar för den nödvändiga utbildningen av unga yrkesförare, oavsett vilket utbildningsbehov dessa har. Regeringen har därför för närvarande inte för avsikt att föreslå någon ändring av 4 kap. 3 § YKL. Det betyder att den som önskar utbilda yrkesförare som saknar körkort med lastbils- eller bussbehörighet antingen behöver tillstånd att driva trafikskola eller ha rätt att öva uppsikt över övningskörning på annan grund (såsom vid övningskörning inom polisväsendet).

7.1.3 Krav för övningskörning för högre behörigheter

Regeringens förslag och bedömning: Kravet slopas på den som inte har körkort med behörigheten B att inom tre år före övningskörningen ha haft körkort för det eller de slag av fordon med vilket körningen sker, om övningskörningen sker med sådant fordon eller sådan fordonskombination som kräver behörigheten C, D eller E. För att få övningsköra med sådana fordon eller fordonskombinationer som kräver behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska det vara tillräckligt att inneha B-körkort eller att ha haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

Vid övningskörning i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning bör de särskilda regler som gäller i dag fortsätta att gälla. Dessa innebär att övningskörning med fordon som kräver behörigheten BE, C eller D inte får ske innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörigheten B har uppnåtts. Övningskörning med fordon som kräver behörigheten CE eller DE får på motsvarande sätt inte ske innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörighet för dragfordonet har uppnåtts. Dessa bestämmelser bör på motsvarande sätt gälla de nya behörigheterna C1, C1E, D1 och D1E.

Utredningens förslag: Överensstämmer i sak med regeringens förslag och bedömning. Utredningen har dock även föreslagit att övningskörning för att förvärva den utökade B-behörigheten ska omfattas av bestämmelsen.

Remissinstanserna: *Skolverket* anför att den särskilda bestämmelse som gäller vid övningskörning inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning, om att övningskörning med fordon som kräver behörigheten BE, C eller D inte får ske innan de kunskaper och färdig-

heter som krävs för behörigheten B har uppnåtts, bör slopas. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Enligt 4 kap. 4 § körkortslagen får övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten C, D eller E endast ske om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B eller inom tre år före övningskörningen har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker. Av 3 kap. 6 § körkortslagen framgår att körkort med behörigheten C eller D får utfärdas endast för den som har körkort med behörigheten B. Om sökanden har haft körkort med behörigheten BC, BD eller BCD får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt. På liknande sätt gäller enligt 7 § att körkort med behörigheten BE, CE eller DE får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet. 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.

De aktuella bestämmelserna om övningskörning och utfärdande av körkort skiljer sig alltså åt såtillvida att för övningskörning gäller att sökanden ska ha innehaft de högre behörigheterna inom en treårsperiod medan det för utfärdande av körkort med de högre behörigheterna inte längre ställs något sådant krav. En treårsgräns gällde dock fram till den 1 oktober 2003 även för utfärdandet då den togs bort med motiveringen att den saknade motsvarighet i det andra körkortsdirektivet.

Eftersom varken det andra eller det tredje körkortsdirektivet innehåller några bestämmelser om övningskörning är det ur EU-rättslig synvinkel inte nödvändigt att slopa treårsgränsen i 4 kap. 4 § körkortslagen. Å andra sidan hindrar inte det tredje körkortsdirektivet att så sker. Från körkortslagens synpunkt förefaller det egendomligt och omotiverat att upprätthålla kravet på att inom tre år före övningskörningen ha haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker när något motsvarande krav inte gäller i de snarlika situationer som avses i 3 kap. 6 och 7 §§. Regeringen föreslår därför i likhet med utredningen att treårsgränsen i 4 kap. 4 § slopas.

Med högre behörigheter bör i paragrafen fortsättningsvis även avses C1, C1E, D och D1E. Däremot bör inte den utökade B-behörigheten omfattas eftersom B-körkort enligt regeringens bedömning inte är någon förutsättning för förvärv av denna behörighet (se avsnitt 5.2.5).

Vid övningskörning i gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning gäller särskilda bestämmelser p.g.a. att övningsförare i sådan verksamhet i regel är för unga för att ha B-körkort. I dessa fall aktualiseras inte frågan om treårsgränsen. Av dessa bestämmelser framgår bl.a. att övningskörning med fordon som kräver behörighet BE, C eller D inte får ske innan de kunskafer och färdigheter som krävs för behörighet B har uppnåtts (se 4 kap. 2 körkortsförordningen (1998:980)). Skolverket har anfört att detta krav bör tas bort så att övningskörning kan ske direkt med fordon som kräver behörighet C1. Verket motiverar detta med att det inom skolan har visat sig att det många gånger är enklare att gå över från tyngre till lättare fordon än tvärtom och att övningskörning direkt med

tyngre fordon kommer att ge eleverna en större mängd körträning med det fordon som utbildningen avser.

Regeringen konstaterar att kravet i 4 kap. 2 § körkortsförordningen på att eleven besitter de kunskaper och färdigheter som krävs för behörighet B svarar mot kravet enligt 4 kap. 4 § körkortslagen på innehav av B-körkort för övningskörning med fordon som kräver högre behörigheter när övningskörningen sker utanför gymnasieskolan eller den kommunala vuxenutbildningen. Samma princip om förtrogenhet med lättare fordon kommer till uttryck när det gäller utfärdande av C- eller D-körkort i 3 kap. 6 § körkortslagen som i sin tur genomför art. 5.1 a i det andra körkortsdirektivet (jfr art. 6.1 a i det tredje körkortsdirektivet). En uttalad ambition med det tredje körkortsdirektivet är enligt dess beaktandesats 10 att ytterligare stärka principen om stegvist tillträde när det gäller bl.a. fordon avsedda för gods- eller persontransporter. Mot den bakgrunden finner regeringen det inte lämpligt att genomföra Skolverkets förslag om att tillåta övningskörning direkt med lastbil eller buss.

Bestämmelserna i 4 kap. 2 § körkortsförordningen bör på motsvarande sätt gälla de nya behörigheterna C1, C1E, D1 och D1E.

7.2 Uppsikt under övningskörning

7.2.1 Föreskrifter i lag eller förordning?

Regeringens bedömning: Bestämmelserna om uppsikt under övningskörning ska även fortsättningsvis meddelas i körkortslagen respektive körkortsförordningen i samma utsträckning som i dag.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Utredningen föreslog att bestämmelserna om vad som krävs av den som i sin yrkesutövning håller uppsikt under övningskörning ska föras över till körkortsförordningen.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Grundläggande bestämmelser om att övningskörning ska ske under uppsikt och kraven på den som ska utöva överinseendet finns huvudsakligen i 4 kap. körkortslagen. Kompletterande bestämmelser finns i 4 kap. körkortsförordningen. Där finns som tidigare berörts också samtliga bestämmelser om övningskörning i det fall då övningskörning sker i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning.

Utredningen har föreslagit att de bestämmelser i körkortslagen som rör uppsikt under annan övningskörning än privat, av utredningen kallad yrkesanknuten uppsikt, ska flyttas över till körkortsförordningen. Utredningen har angivit som skäl för detta att bestämmelserna inte rör förhållandet mellan enskild och det allmänna. Utredningen har inte närmare utvecklat denna tankegång men regeringen finner för sin del att enbart frågan om en föreskrift rör förhållandet mellan enskild och det allmänna inte bör vara avgörande för valet av normgivningsnivå.

En utgångspunkt för regeringen vid valet mellan att behålla de nu aktuella bestämmelserna om uppsikt under övningskörning i lag och att införa dem i förordning är att de bör hållas samlade på samma nivå. Det främjar reglernas överskådlighet och inbördes logik. En annan utgångspunkt är att de bör meddelas i anslutning till andra bestämmelser av samma karaktär och dignitet.

Bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen kompletterar och svarar i viss utsträckning emot bestämmelserna om förarbehörighet samt körkort och förarbevis i 2 och 3 kap. samma lag. De reglerar under vilka förutsättningar den som inte har körkort eller förarbevis får öva sig i att köra i syfte att förvärva ett sådant. Bestämmelserna bör mot den bakgrunden även fortsättningsvis återfinnas i lag i samma utsträckning som i dag. Det gäller inte minst bestämmelserna om uppsikt under övningskörning eftersom den som utövar uppsikten också anses som förare av fordonet. Det kan här erinras om att innan den nuvarande körkortslagen trädde i kraft alla bestämmelser om övningskörning fanns i körkortsförordningen (1977:722). Bestämmelserna lyftes dock, med undantag för bestämmelserna om övningskörning i gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning, in i den nya körkortslagen med motiveringen att de ”för den enskilde grundläggande bestämmelserna om övningskörning bör finnas i körkortslagen” (se prop. 1997/98:124 s. 82).

Med de utgångspunkter som angivits ovan bör övervägas om inte bestämmelserna i körkortsförordningen om övningskörning i gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning helt eller delvis bör flyttas över till körkortslagen. Vid den nuvarande körkortslagens tillkomst ansågs emellertid att de särskilda bestämmelserna härom fortsatt borde ges i förordning (a. st.). Regeringen framhöll därvid att de berörda ”[u]tbildningarnas innehåll ändras från tid till annan vilket medför att bestämmelserna för övningskörning också kan behöva ändras i en snabbare ordning än annars”. Bestämmelserna avviker också på en rad punkter från vad som gäller för övningskörning i övrigt; bl.a. gäller undantag från de normala ålderskraven vid övningskörning och särskilda krav för övningskörning med lastbil, buss och släp i vissa fall. Dessutom ger bestämmelserna möjlighet att övningsköra med bl.a. traktor. Med hänsyn till det nu nämnda anser regeringen att bestämmelserna alltjämt bör meddelas i förordning.

7.2.2 Kraven på den som ska utöva uppsikt

Regeringens förslag och bedömning: Begreppet ”körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser” i 4 kap. 7 § körkortslagen ska ersättas av begreppet ”behörighet för fordon av det slag som övningskörningen avser”.

Tid då körkortshavaren innehaft behörigheten A1 eller A2 bör inte räknas in i tiden för innehav av behörigheten A. Detsamma gäller innehav av behörigheten A1 vid beräkning av tid under vilken behörighet A2 innehafts.

Kraven på den som ska utöva uppsikt under övningskörning i fråga om vana och skicklighet, viss ålder och omdömesgillhet bör kvarstå oförändrade.

En tidigare återkallelse av medicinska skäl bör på samma sätt som i dag inte påverka möjligheten att utöva uppsikt.

Utredningens förslag: Avviker delvis från regeringens förslag och bedömning. Utredningen har föreslagit att kraven på vana och skicklighet samt omdöme hos den som ska utöva uppsikt ersätts med krav på erfarenhet och lämplighet. Utredningen har också föreslagit att ålderskravet slopas.

Remissinstanserna: *Skolverket* och *Motorförarnas Helykterhetsförbund* (MHF) stöder utredningens uppfattning att handledaren ska ha rätt att köra det fordon som övningskörningen sker med och ha haft rätten under tillräckligt lång tid för att skaffa sig god praktisk erfarenhet. *Cykel Motor och Sportfackhandlarna* (CMS), *Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister* (SMC) och *Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund* (McRF) menar att den sammanlagda tiden för innehav av A1-, A2- och A-behörighet ska räknas in i innehavstiden för att få vara handledare för behörighet A och anför bl.a. att det är vanan av fordonet som är viktig, inte storleken på det. *Statens väg- och transportforskningsinstitut* (VTI) anser att det även vid en medicinskt betingad körkortsåterkallelse kan finnas skäl att överväga körkortshavarens lämplighet som handledare, beroende på karaktären av den medicinska grunden.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: SMC vidhåller att den sammanlagda tiden för innehav av A-, A2- och A1-behörighet ska räknas in i innehavstiden för att få vara handledare för behörighet A och menar att personer som genomgått upp till tre körkortsutbildningar under en fyraårsperiod och framfört motorcyklar av varierande storlek kan vara lämpliga som handledare från 24 års ålder.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Kraven på behörighet och erfarenhet

Enligt gällande rätt måste den som vill utöva uppsikt under övningskörning uppfylla dels det allmänt uttryckta kravet i 4 kap. 5 § körkortslagen på ”vana och skicklighet” att köra fordon av det slag som övnings-

körningen avser, dels vissa mer preciserade krav. För att få utöva uppsikt under övningskörning gäller bl.a. ett generellt krav på att körkorts-havaren har behörighet för fordon av det slag körningen avser (behörig-hetskrav) och under en viss sammanlagd tid har haft sådan behörighet (erfarenhetskrav). Denna tid uppgår för handledare vid privat övnings-körning till fem år under de senaste tio åren och för dem som utövar uppsikt inom polisväsendet och Försvarsmakten till tre år under de senaste tio åren. För utbildningsledare och trafiklärare i trafikskola uttrycks kravet något annorlunda: en sådan person ska ha ett körkort med förarbehörighet B och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren ha haft ett körkort med behörighet B samt dessutom inneha den behörig-het utbildningen avser.

Det kan noteras att i 4 kap. 6 § första stycket och 7 § första stycket körkortslagen orden behörighet och körkort används omväxlande. Ordet behörighet eller körkort bör användas på ett konsekvent sätt i de nämnda paragraferna. Regeringen förordar att ordet behörighet används.

Utredningen har uppmärksammat vissa problem med tolkningen av behörighetskravet och nämner som ett exempel att det kan vara svårt för den som har haft begränsad A-behörighet under de inledande två åren och därefter obegränsad behörighet under ytterligare tre år att veta om han eller hon därigenom kvalificerar sig för att vara handledare vid övningskörning med motorcykel som kräver obegränsad A-behörighet. Behovet av ett klarläggande av behörighetskravet understryks av att det med anledning av det tredje körkortsdirektivet förs in nya underkate-gorier i körkortslagstiftningen såsom behörigheterna C1, C1E, D1, D1E och även den utökade B-behörigheten.

Regeringen håller med om att begreppet ”behörighet/körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser” är flertydigt. Det skulle nämligen kunna hävdas att ett fordonsslag, t.ex. motorcykel, kan åter-finnas i flera olika körkortskategorier (A1, A2, A och B för motorcykel). Det måste emellertid vid närmare eftertanke anses stå klart att det aktuella kravet ska förstås som ett krav på behörighet som omfattar just det fordon som ska framföras vid övningskörningen. Det är exempelvis inte rimligt att innehav av B-körkort, vilket ju berättigar till att framföra lätt lastbil med ett tillkopplat lätt släpfordon, skulle berättiga till att utöva uppsikt under övningskörning med tung lastbil och ett eller flera tunga släpfordon, desto mindre som den som utövar uppsikt är att anse som förare av fordonen. Samma synsätt måste anläggas på fordon i andra kategorier. Vidare måste behörighetskravet ges samma innebörd vid bedömningen av den sammanlagda innehavstiden (erfarenhetskravet).

Regeringen instämmer med utredningen, *Skolverket* och *MHF* i att handledare och annan som utövar uppsikt under övningskörning ska ha behörighet att köra fordon av det slag med vilket övningskörningen sker men inte nödvändigtvis fordon som kräver den behörighet som eleven avser att förvärva. Detta får anses framgå tillräckligt tydligt av körkortslagen och körkortsförordningen. För utbildningsledare och trafiklärare i trafikskola krävs dock den behörighet som utbildningen avser, vilket torde vara liktydigt med körkort med den behörighet som eleven avser att förvärva.

Flera remissinstanser har framfört önskemålet att även tid med innehav av A2- och A1-behörighet ska få räknas in i innehavstiden vid

prövningen av handledarskap vid privat övningskörning för behörighet A. Som utredningen anför och som framgår av det nyss sagda är detta inte tillåtet enligt gällande rätt eftersom behörighet att framföra de lättare motorcykeltyperna formellt inte omfattar behörighet att framföra den tyngsta motorcykeltypen. Regeringen anser att det inte är lämpligt att utöka regelverket genom att införa särskilda undantagsbestämmelser för motorcyklar. Regeringen är heller inte övertygad om att t.ex. en 21-årig befattningshavare inom polisväsendet eller Försvarmakten med endast ett års erfarenhet av A-motorcykel och två års erfarenhet av A2-motorcykel är lämplig att utöva uppsikt under övningskörning med den förstnämnda typen av motorcykel. Till detta kommer att motorcyklar vanligen körs under en kortare tid av året och att den samlade körfarenheten därför blir mindre än vid bilkörning under motsvarande period. Regeringen anser mot denna bakgrund att endast tid med innehav av A-behörighet ska få räknas in i innehavstiden.

Vad som anförts ovan innebär att innehav av körkort med de nya behörigheterna C1, C1E, D1 eller D1E inte berättigar till att utöva uppsikt under övningskörning med fordon som kräver behörighet C, CE, D respektive DE. Som utredningen funnit är den utökade B-behörigheten i förhållande till ”vanlig” B-behörighet en högre behörighet även om den inte tillhör en annan körkortskategori. Den utökade B-behörigheten påminner härvidlag om den obegränsade A-behörighet som anges i 2 kap. 6 § körkortslagen. Den fordonskombination som kräver utökad B-behörighet utgör alltså fordon av ett slag som inte omfattas av den vanliga B-behörigheten. Med andra ord krävs ett sammanlagt tre respektive fem år långt och vid provningstillfället pågående innehav av den utökade B-behörigheten för att få utöva uppsikt under övningskörning med en fordonskombination som kräver sådan behörighet. Något förtydligande härav behövs inte i författningstexten.

Kraven på vana och skicklighet, ålder och omdöme

Den som vill utöva uppsikt under övningskörning måste som sagts ovan uppfylla dels det allmänna kravet på ”vana och skicklighet”, dels de mer preciserade krav som gäller för de olika kategorier av personer som kan få utöva uppsikt under övningskörning. Sådana krav anges dels i 4 kap. 6 och 7 §§ för övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten respektive privat övningskörning, dels i 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor för övningskörning där. För övningskörning i gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning anges både det allmänna kravet och detaljkraven i 4 kap. 3 § körkortsförordningen.

Detaljkraven består i de olika lagrummen av dels de behörighets- och erfarenhetskrav som behandlades i föregående avsnitt, dels ett ålderskrav, dels ett krav på omdömesgillhet. Kraven varierar beroende på vem som ska utöva uppsikten. För handledare vid privat övningskörning gäller ålderskravet 24 år och, som nyss beskrivits, ett krav på fem års sammanlagd erfarenhet under en tioårsperiod. För övriga är motsvarande krav 21 år respektive tre år. Som också redovisats tidigare har behörighets- och erfarenhetskraven för utbildningsledare och trafiklärare i trafikskola fått en särskild utformning.

Kravet på omdömesgillhet är detsamma för alla kategorier av personer som får utöva uppsikt över övningskörning för att få körkort och innebär att uppsikt inte får utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat med spärrtid. Om körkortet varit återkallat på någon av grunderna i 5 kap. 3 § 2–4 (smitning, upprepade brott eller brott mot regel som är väsentligt från trafiksäkerhetssynpunkt) gäller förbudet emellertid bara om den sammanlagda spärrtiden överstiger tre månader. Från och med den 1 januari 2012 gäller även att uppsikt inte heller får utövas av den vars körkortsinnehav är förenat med villkor om alkohol, eller har varit förenat med villkor om alkohol under de tre senaste åren.

Enligt utredningens förslag ska det allmänna kravet på ”vana och skicklighet” bytas ut mot ett krav på ”erfarenhet av att köra fordon av det slag som övningskörningen avser”. Kravet på omdöme ersätts med ”lämplighet”. Utredningen anför som skäl att det inte sker någon skicklighetsbedömning av handledaren enligt dagens regler och att en sådan inte heller praktiskt kan komma till stånd. Utredningen har även föreslagit att ålderskravet upphävs för den som ska utöva uppsikt under övningskörning. Utredningen anser att kravet saknar självständig betydelse i förhållande till kravet på körkortsinnehav.

Det är inte omedelbart klart om utredningens avsikt är att de nya kraven på erfarenhet och lämplighet i likhet med kravet på ”vana och skicklighet” ska utgöra självständiga bedömningsgrunder eller mer allmänt uttryckta krav som sedan preciseras i detaljkraven. Det kan emellertid konstateras att kraven på erfarenhet och omdömesgillhet redan kommer till uttryck i de olika kraven på körkortsinnehavets sammanlagda längd respektive bestämmelserna om i vilken utsträckning körkortet får ha varit återkallat eller förenat med villkor om alkohol för den som ska utöva uppsikt. Mot den bakgrunden tillför de av utredningen föreslagna kraven ingenting i sak.

Vad gäller det allmänna kravet på ”vana och skicklighet” instämmer regeringen å ena sidan i att detta krav inte upprätthålls i praktiken (jfr Ds 2002:17 *Vissa ändrade regler för körkort och alkohol* s. 36). Å andra sidan är det nuvarande kravet på körerfarenhet endast ett formellt krav på körkortsinnehav under viss tid. Något krav på att förarbehörigheten också utövas innebär det däremot inte (jfr Ds 2002:17 s. 37). Regeringen anser därför att kravet på ”vana och skicklighet” har ett signalvärde för den körkortshavare som avser att utöva uppsikt under övningskörning, oaktat att det inte sker någon kontroll av vana och skicklighet.

Vad beträffar ålderskravet 24 respektive 21 år för att utöva uppsikt delar regeringen inte utredningens uppfattning att kravet saknar självständig betydelse i förhållande till kravet på körkortsinnehav. Utan detta ålderskrav skulle det vara möjligt för en körkortshavare som tagit B-körkort på sin 18-årsdag att vid fyllda 23 år bli godkänd som handledare för övningskörning med personbil. På samma sätt skulle det i princip vara möjligt för t.ex. en befattningshavare inom Försvarmakten att vid 19 års ålder utöva uppsikt över elever som övningskör för motorcykelbehörighet A1.

Mot bakgrund av det anförda bör kravet på vana och skicklighet samt ålderskravet och kravet på omdömesgillhet, såsom det kommer till uttryck i lagtexten, behållas.

Avslutningsvis delar regeringen utredningens uppfattning om att tid då spärrtid eller giltighetstid löpt ut men då körkortet alltjämt är återkallat inte ska räknas som tid med körkortsinnehav när kravet på erfarenhet ska prövas. Sådan tid ska emellertid inte heller jämföras med spärrtid eller giltighetstid vid bedömningen av om körkortshavaren uppfyller kravet på gott omdöme.

Bör medicinskt betingad återkallelse påverka prövningen av godkännande som handledare?

Vid bedömningen av om körkortshavaren är omdömesgill nog att vara handledare beaktas endast sådan återkallelse som har medfört spärrtid eller, vid interimistisk återkallelse, giltighetstid, dvs. återkallelse p.g.a. brott eller personliga förhållanden. *VTI* har ifrågasatt om inte även en tidigare återkallelse som skett av medicinska skäl i vissa fall bör inverka på bedömningen av körkortshavarens lämplighet som handledare trots att det vid sådan återkallelse inte sätts ut någon spärrtid. Regeringen är emellertid inte beredd att föreslå en sådan förändring. Man bör hålla i minnet att en gällande behörighet för fordon av det slag körningen avser alltid är en förutsättning för att få utöva uppsikt under övningskörning. För en körkortshavare vars körkort varit återkallat av medicinska skäl förutsätter nytt körkortsinnehav att det medicinska hindret för att inneha körkort undanröjts. Det finns enligt regeringens åsikt i denna situation inte skäl att ifrågasätta körkortshavarens lämplighet att utöva uppsikt p.g.a. den tidigare återkallelsen eftersom det typiskt sett inte finns någon bakomliggande omdömeslöshet med betydelse i trafiksäkerhets-hänseende (jfr prop. 2003/04:160 s. 94). Vid återkallelse på de grunder som föranleder spär- eller giltighetstid finns det anledning att anlägga ett strängare synsätt.

7.2.3 Möjligheten att begära att ett godkännande som handledare upphävs tas bort

<p>Regeringens förslag: Möjligheten att begära att ett godkännande som handledare upphävs ska avskaffas. Samtidigt införs en giltighetstid om fem år för godkännande som handledare.</p>

Utredningens förslag: Något förslag finns inte i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* är positivt till förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Den 1 januari 2005 infördes i 4 kap. 8 § körkortslagen en möjlighet att begära att ett godkännande som handledare upphävs. Bakgrunden till bestämmelsen var återkommande förfrågningar från allmänheten om en möjlighet för körkortsaspiranten att avsäga sig sin handledare och för handledaren att avsäga sig ett handledarskap. Regeringen konstaterade att ett beslut om godkännande som handledare gäller för all framtid och att en registrering i vägtrafikregistret

av ett handledarskap därmed kvarstår utan tidsgräns. Det ansågs mot den bakgrunden kunna uppkomma situationer där det var angeläget för handledaren eller den som övningskör att kunna bryta den länk som handledarskapet utgör mellan dem. Exempelvis kan handledaren på grund av obehag eller för att markera avståndstagande vilja avsäga sig handledarskapet på grund av att den som övningskör begått ett allvarligt brott.

Regeringen avser att i körkortsförordningen införa ett bemyndigande för Transportstyrelsen att begränsa det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt. Syftet med bestämmelsen är att motverka förekomsten av olaglig trafikskoleverksamhet, dvs. att en person, utan vederbörligt tillstånd att bedriva trafikskoleverksamhet och utan att stå under Transportstyrelsens tillsyn, handleder ett antal körkortsaspiranter mot ersättning.

Den rätt som nu finns att få ett godkännande som handledare upphävt erbjuder en möjlighet för den som utövar många handledarskap att kringgå den planerade begränsningen av antalet godkännanden som handledare. Rätten att begära upphävande av ett godkännande som handledare bör därför avskaffas och ersättas med en begränsad giltighetstid för godkännanden som handledare. Giltighetstiden kan lämpligen bestämmas till fem år i likhet med vad som gäller för körkortstillstånd (se 3 kap. 3 § körkortsförordningen). En begränsad giltighetstid på fem år stämmer också överens med den tid under vilken en introduktionsutbildning kan åberopas (se 4 kap. 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 körkortslagen). Genom en begränsning av antalet samtidiga handledarskap, i kombination med en begränsning av ett handledarskaps giltighetstid, kan ett legitimt behov av att kunna handleda flera körkortsaspiranter tillgodoses samtidigt som olaglig trafikskoleverksamhet effektivt motverkas.

Även med en begränsad giltighetstid för handledarskap kan det i undantagsfall finnas ett behov av att begära att ett godkännande upphör. Vid en avvägning av de olika hänsyn som bör tas anser regeringen emellertid att behovet inte motiverar de olägenheter som möjligheten att begära att handledare upphöra kan medföra, enligt vad som nyss beskrivits.

Den nya bestämmelsen om tidsbegränsning av godkännanden som handledare bör endast omfatta godkännanden som meddelas efter det att bestämmelsen trätt i kraft. Regeringen återkommer till detta i avsnitt 14.

8 Körkortsingripande

8.1 Redaktionella ändringar

Regeringens förslag: Uppräkningen av återkallelsegrundande trafikbrott i 5 kap. 3 § 1 körkortslagen indelas i punkter och förtydligas redaktionellt.

Bestämmelsen i 5 kap. 2 a § andra stycket 2 körkortslagen korrigeras med hänsyn till att spärrtid och giltighetstid för återkallelse tills vidare inte kan bestämmas i vissa där angivna fall.

Regeringens bedömning: Rekvisitet att körning kan ske utan fara för trafiksäkerheten för att medge rätt att fortsätta köra under viss tid trots att körkortet omhändertagits bör inte återinföras i lagtexten.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen föreslår till skillnad från regeringen att kravet att körning kan ske utan fara för trafiksäkerheten för att medge rätt att fortsätta köra under viss tid trots att körkortet omhändertagits ska återinföras i lagtexten. Utredningen har inget förslag rörande 5 kap. 2 a § körkortslagen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget om punktindelning och anser att det kommer att underlätta både handläggningen av körkortsärenden och trafiksäkerhetsforskningen. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Utredningen har föreslagit att återkallelsegrunden i 5 kap. 3 § 1 körkortslagen avseende vissa angivna trafikbrott ska indelas i underpunkter motsvarande brotten a) grov vårdslöshet i trafik, b) rattfylleri, c) grovt rattfylleri samt d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519). Skälet till uppdelningen är att möjligheten att ta ut statistik avseende återkallelsegrunderna underlättas om det går att skilja de olika grunderna åt i vägtrafikregistret. Regeringen håller med om att den föreslagna uppdelningen vore en praktisk fördel och anser även att den bidrar till bestämmelsens överskådlighet. Förslaget bör därför genomföras. Regeringen har dessutom delat upp brott enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och brott enligt järnvägslagen i varsin underpunkt.

I 5 kap. 7 § andra stycket körkortslagen föreskrivs att i vissa fall då ett körkort ska omhändertas, körkortshavaren får medges rätt att under en kortare tid köra det slag av fordon som körkortet berättigar honom till. I motsvarande bestämmelse i den äldre körkortslagen (1977:477) angavs uttryckligen den förutsättningen att körningen kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Utredningen har föreslagit att denna förutsättning återinförs i körkortslagen. Regeringen anser emellertid att det ligger i sakens natur att en sådan förutsättning måste gälla och att någon saklig ändring med att utelämnas rekvisitet vid överflyttningen av bestämmelsen till den

nya körkortslagen inte torde ha varit avsedd. Regeringen finner därför inte skäl att återinföra rekvisitet att körning kan ske utan fara för trafiksäkerheten i 5 kap. 7 § körkortslagen.

I 5 kap. 2 a § andra stycket 2 körkortslagen föreskrivs ett undantag från huvudregeln i 13 § av innebörd att ansökan om utfärdande av *förförbevis* får prövas innan spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5–7. Avsikten är att endast återkallelse som grundar sig på sådant brott som anges i 1–4 ska utgöra hinder för att pröva en ansökan om att utfärda förförbevis. Enligt 6 § ska spärrtid emellertid endast bestämmas vid återkallelse enligt 3 § 1–6. I 5 § anges vidare att giltighetstid för återkallelse tills vidare ska begränsas enligt vad som gäller för spärrtid endast om beslut om sådan återkallelse grundas på *misstanke om brottslig gärning*. Spärrtid eller giltighetstid kan alltså inte bestämmas vid återkallelse enligt 3 § 7; inte heller kan giltighetstid bestämmas vid återkallelse tills vidare p.g.a. opålitlighet i nykterhethänseende enligt 3 § 5 eller ”personliga förhållanden i övrigt” enligt 3 § 6. Lagtexten föreslås ändras så att den korrekt speglar innehållet i dessa bestämmelser.

8.2 Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt

Regeringens bedömning: Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt bör kvarstå som en särskild grund för återkallelse. Brotten olovlig körning och tillåtande av olovlig körning bör inte regleras särskilt i 5 kap. 3 § körkortslagen.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Utredningen har föreslagit att allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt ska utgå som en särskild grund för återkallelse. Den föreslår också att brotten olovlig körning och tillåtande av olovlig körning ska hänföras till 5 kap. 3 § 4 körkortslagen, i de fall det inte är fråga om upprepade brott.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall, Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) och Riksorganisationen Sveriges Motor-Cyklister (SMC)* är positiva till förslaget att avskaffa återkallelsegrunden allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt. *Kammarrätten i Sundsvall* anför att det med fog kan antas att återkallelsegrunden inte fyller något trafiksäkerhetsmässigt syfte eftersom körkortet som regel är återkallat under tid då körkortshavaren avtjänar fängelsestraff. *Transportstyrelsen, Rikspolisstyrelsen, Örebro tingsrätt, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Sveriges Pensionärsförbund* är negativa eller tveksamma till förslaget. *Länsstyrelsen i Stockholms län* tar inte ställning för eller mot förslaget men framför synpunkter.

Den negativa remisskritiken går huvudsakligen ut på att det finns vetenskapliga studier som visar en koppling mellan asocialt beteende och trafikbrottslighet, att det åtminstone kan finnas fall av grov och kvalificerad brottslighet eller brottslighet av viss typ där ett fortsatt körkorts-

innehav kan ifrågasättas, att återkallelse för buss- och eventuellt andra yrkesförare p.g.a. allmän brottslighet bör vara möjlig eftersom det är fråga om persontransporter, att bestämmelsen inte vållar några praktiska problem och att en betydande del trafikdödade förekommer i misstanke- eller brottsregistren.

Vad gäller förslaget att hänföra brotten olovlig körning och tillåtande därav till 5 kap. 3 § 4 körkortslagen ifrågasätter Kammarrätten i Sundsvall även om den exemplifiering som görs i punkten 4 överhuvudtaget är ändamålsenlig.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I 5 kap. 3 § 6 körkortslagen anges att ett körkort ska återkallas om det med hänsyn till annat brott än trafikbrott (s.k. allmän brottslighet) som körkortshavaren gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon. Till skillnad från återkallelse p.g.a. sådana trafikbrott som räknas upp i de föregående punkterna i paragrafen grundas återkallelsen inte direkt på brottsligheten utan på en prognos om körkortshavarens trafikbeteende utifrån brottsligheten eller de personliga förhållandena. Det framhålls i förarbetena till den gamla körkortslagen (1977:477) att en helhetsbedömning ska göras och stor vikt fästas vid förarens personliga förhållanden och hur bilden av hans framtid ter sig (se prop. 1975/76:155 s. 72).

Utredningen har föreslagit att återkallelsegrunden ska utgå eftersom den menar att det kan ifrågasättas om det finns något samband mellan allmän brottslighet och trafiksäkerhet och således om återkallelse enligt 5 kap. 3 § 6 körkortslagen tjänar något trafiksäkerhetsintresse. Den anser att sådana fall som i dag hänförs till personliga förhållanden, såsom eget bruk av narkotika, i stället kan falla under återkallelsepunkten för sjukdom. Brottet tillåtande av olovlig körning, som för närvarande hänförs till 5 kap. 3 § 6, bör enligt utredningen tillsammans med brottet olovlig körning uttryckligen hänföras till 5 kap. 3 § 4 i stället. Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt bör emellertid som i dag även fortsättningsvis beaktas vid prövningen av om en sökande ska beviljas körkortstillstånd. Utredningens förslag grundar sig främst på åsikten att presumptionen att den som begår ett sådant brott som enligt förarbetena bör kunna föranleda återkallelse är farligare i trafiken än andra inte är helt övertygande. Utredningen hänvisar till att det inte finns någon nyare undersökning som bekräftar sambandet mellan brott i allmänhet och bristande beteende i trafiken.

Den aktuella återkallelsegrunden går tillbaka på den körkortslagstiftning som tillkom 1958 och som byggde på förslag av 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Trafiksäkerhetsutredningen hade bl.a. gjort vissa undersökningar av sambandet mellan en persons allmänna livsföring och uppträdande i trafiken och dragit vissa slutsatser om detta samband som den förenklat uttryckte så att en människa i allmänhet kör som hon lever.

Redan i samband med att regeringen vid mitten av 1970-talet begärde riksdagens godkännande av en större reform av körkortslagstiftningen (se

prop. 1975/76:155) fördes frågan om att avskaffa återkallelsegrunden på tal. Trafikmålskommittén, vars arbete låg till grund för propositionen, kritiserade de undersökningar som Trafiksäkerhetsutredningen hade gjort och de slutsatser som den hade nått. Kommittén presenterade egna undersökningar av det aktuella sambandet och fann bl.a. att det inte var möjligt att med någon högre grad av sannolikhet ange i vilken mån personer med allmän brottslighet från trafiksäkerhetssynpunkt markant avviker från normaltrafikanten. Kommittén föreslog mot den bakgrunden att allmän brottslighet i fortsättningen inte skulle användas som urvalsinstrument för förare.

Även kommitténs undersökningar och slutsatser blev emellertid utsatta för kritik. Vissa remissinstanser påpekade brister i hur undersökningarna hade genomförts och flertalet ansåg att åtminstone viss allmän brottslighet måste beaktas i körkortssammanhang. Föredragande statsrådet konstaterade att frågan om sambandet mellan allmän brottslighet och trafikbrottslighet utgjorde en av de mest omdiskuterade frågorna på körkortsområdet men framhöll avslutningsvis: ”för egen del får jag dock instämma med de remissinstanser som har åsikten att det föreliggande materialet knappast ger stöd för slutsatsen att de hittills tillämpade principerna skulle vara i grunden oriktiga” (a. prop. s. 72).

Frågan om sambandet mellan trafikuppträdande och allmän brottslighet är i dag liksom på 1970-talet omdebatterad. Som redovisats motiverar utredningen sitt ställningstagande i frågan bl.a. med att det inte finns någon nyare undersökning som bekräftar sambandet. Regeringen konstaterar att utredningen å andra sidan inte har presenterat eller åberopat någon utredning som visar att ett sådant samband inte finns. Regeringens utgångspunkt är snarast att det bör finnas goda belägg för att återkallelsegrunden vilar på felaktiga antaganden för att det ska finnas skäl att avskaffa den (jfr föredragande statsrådets slutsats ovan). Vidare har flera remissinstanser anfört som sin mening att det finns skäl att anta ett samband åtminstone vid brottslighet av viss typ eller svårhetsgrad. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller brott som begås med hjälp av motordrivet fordon och grovt sjöfylleri. *Rikspolisstyrelsen* pekar på den statistiska förekomsten av dömda och misstänkta i gruppen trafikdödade i Stockholms län. *VTI* anför att sambandet visserligen inte är väl dokumenterat men att det finns vetenskapliga studier som visar en koppling mellan asocialt beteende och trafikbrottslighet. Regeringen tar fasta på dessa synpunkter och finner för egen del sannolikt att det i vissa fall går att dra slutsatser om en persons trafikbeteende såväl utifrån typen av brottslighet, t.ex. sjöfylleri som utan att räknas till trafiknykterhetsbrotten i körkortslagens mening ändå företer tydliga likheter med dessa brott, som omständigheterna kring brottet i det enskilda fallet, exempelvis våldsbrott som begås under inflytande av bristande impuls kontroll.

Ett ytterligare skäl för att utmönstra allmän brottslighet m.m. från återkallelsegrunderna som utredningen anför och som såväl *Kammarrätten i Sundsvall* som *Länsstyrelsen i Stockholms län* tar fasta på är det förhållandet att spärrtiden i praxis bestäms så att den överensstämmer med tiden för frihetsberövande. Utredningen frågar sig på vilket sätt trafiksäkerheten gagnas av att den som måste avtjäna ett längre fängelsestraff är fråntagen rätten att köra under motsvarande tid.

Regeringen anser att utredningens och remissinstansernas betänkligheter mot det sätt som spärrtiden bestäms på i rättstillämpningen har visst fog men konstaterar samtidigt att denna tillämpning i princip överensstämmer med vad som förutsattes när reglerna om bestämda spärrtider tillkom (se a. prop. s. 101). De avgörande skälen för en sådan praxis synes ha varit att förbud mot att framföra fordon inte i onödan ska lägga hinder i vägen för de fängelsedömdas återanpassning till samhället.

I sammanhanget bör även understrykas vad som i propositionen anfördes om vikten av att inte endast beakta rehabiliteringssynpunkter utan även väga dem mot trafiksäkerhetsintresset (se a. prop. ss. 72 och 101). Det finns alltså redan i dag, i det enskilda fallet, en sådan möjlighet som *SIKA* efterfrågat att låta spärrtiden sträcka sig en tid efter frigivningen. I fall som de aktuella gagnas f.ö. trafiksäkerhetsintresset även av att spärrtider som överstiger ett år, förutom att motverka att den dömda framför motorfordon under permissioner, medför att den som p.g.a. fängelsevistelse varit förhindrad att upprätthålla sina förarfärdigheter under en längre tid måste avlägga nytt förarprov för att återfå rätten att föra motordrivna fordon.

Länsstyrelsen i Stockholms län har anført att den möjlighet som numera finns att ersätta fängelsestraff med s.k. elektronisk fotboja också talar för utredningens förslag. Det kan anmärkas att den möjligheten mera sällan torde aktualiseras i de aktuella fallen eftersom den kräver att fängelsestraffet bestämts till högst sex månader.

Ett reellt problem i rättstillämpningen har visat sig vara svårigheten att få till stånd en enhetlig och förutsebar praxis i de aktuella återkallelseärendena. Till en betydande del hänger det emellertid samman med bestämmelsens utformning, som syftar till att täcka in en mängd olika potentiellt alarmerande beteenden, och framförallt med de jämförelsevis komplexa avvägningar av bl.a. brottets karaktär och straffvärde, framtidsprognos, rehabiliteringssynpunkter och trafiksäkerhetsintresset som tillämpningen kräver. Eftersom prövningen i hög grad är beroende av omständigheterna i det enskilda fallet kan frågan om huruvida körkortsingripande ska ske eller ej inte ges något mera allmängiltigt svar. Detta är en olägenhet som får accepteras och som inte ensam kan ges betydelse för om återkallelsegrunden i fråga ska behållas eller inte.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att sambandet mellan allmän brottslighet eller personliga förhållanden i övrigt och trafiksäkerheten inte har vederlagts av utredningen utan att ett sådant samband snarare är sannolikt, åtminstone i fråga om viss brottslighet. Effekterna av hur spärrtider bestäms och problemen med att åstadkomma en enhetlig praxis är inte heller tillräckliga skäl för att avskaffa återkallelsegrunden i 5 kap. 3 § 6 körkortslagen. Regeringen är därför inte beredd att ställa sig bakom utredningens förslag.

Som en konsekvens av sitt förslag att upphäva 5 kap. 3 § 6 körkortslagen föreslår utredningen att brottet tillåtande av olovlig körning enligt 3 § tredje stycket lagen (1951:649) om trafikbrott, som enligt praxis hänförs till nämnda återkallelsegrund, i stället ska bedömas enligt 5 kap. 3 § 4 körkortslagen (brott mot en väsentlig trafiksäkerhetsregel), i de fall det inte är fråga om upprepade brott. Den föreslår vidare att det uttryckligen ska anges att även brottet olovlig körning enligt 3 § första

stycket trafikbrottslagen ska bedömas enligt 5 kap. 3 § 4 körkortslagen, i de fall det inte är fråga om upprepade brott.

Regeringen finner med hänsyn till sitt ställningstagande till förslaget att upphäva 5 kap. 3 § 6 körkortslagen inte anledning till att brotten olovlig körning och tillåtande av olovlig körning skulle regleras på något annat sätt än i dag. I detta sammanhang vill regeringen emellertid bemöta vad *Kammarrätten i Sundsvall* anfört om att det kan ifrågasättas om den exemplifiering som görs i punkten 4 är ändamålsenlig. Kammarrätten påtalar att även en rad andra förseelser än de uppräknade kan leda till återkallelse enligt denna punkt och nämner som exempel vårdslöshet i trafik, brister i fordonets utrustning och otillräckligt avstånd till framförvarande fordon.

Den exemplifiering punkten 4 innehåller är väl inarbetad och upptar en rad vanliga, typiska och belysande förseelser som tillsammans underlättar förståelsen av vilka slag av överträdelse som åsyftas med återkallelsegrunden. Denna uppräknade överträdelse kan naturligtvis inte göras uttömmande. Övriga jämförbara överträdelse omfattas i stället av det mer övergripande begreppet ”annan regel som är väsentlig från trafik-säkerhetssynpunkt”. Regeringen anser att återkallelsegrunden bör kvarstå i sin nuvarande utformning.

8.3 Hinder vid tiden för körkortets utfärdande

Regeringens förslag: Det ska i körkortslagen införas en ny återkallelsegrund som innebär att ett körkort ska återkallas om det fanns hinder för att utfärda körkort vid tiden för körkortets utfärdande och hindret fortfarande består.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Enligt utredningen syftar bestämmelsen emellertid endast till att möjliggöra återkallelse i det fall att körkortshavaren vilselett Transportstyrelsen att utfärda körkortet.

Remissinstanserna: *Örebro tingsrätt* tillstyrker förslaget och anför att det bör finnas möjlighet att genom ett enkelt förfarande återkalla körkortet om körkortsmyndigheten vilseletts i samband med utfärdandet. Övriga remissinstanser lämnar inga synpunkter på förslaget i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* välkomnar förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I art. 7.5 sista stycket i körkortsdirektivet anges, något förenklat, att den medlemsstat som utfärdar ett körkort med vederbörlig noggrannhet ska försäkra sig om att den som ansöker om körkort uppfyller direktivets krav för utfärdande. Medlemsstaten 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. Regeln, som är ny i förhållande till det andra körkortsdirektivet, innehåller alltså ett obligatoriskt krav på medlemsstaterna att frånta en körkortshavare rätten att köra om körkortet utfärdats under felaktiga förutsättningar. Frågan

uppkommer nu i vad mån körkortsförfattningarna uppfyller direktivets krav i detta avseende eller om bestämmelsen kräver några genomförandeåtgärder.

I 5 kap. 3 § körkortslagen anges i åtta olika punkter de olika återkallelsegrunderna. De motsvarar delvis förutsättningarna för utfärdande av körkort i 3 kap. 2 § körkortslagen. Av paragrafen kan utläsas att återkallelsegrunderna primärt avser olika situationer då körkortsinnehavet kan ifrågasättas p.g.a. händelser som inträffat eller tillstånd som har uppkommit efter det att körkortet utfärdades. Det är emellertid inte utslutet att tillämpa åtminstone vissa av grunderna på fall då anledningen att ifrågasätta körkortsinnehavet förelåg redan dessförinnan. När det gäller punkten 7 om återkallelse i samband med sjukdom m.m. nämns denna möjlighet uttryckligen i förarbetena (se prop. 1976/77:133 s. 57). En gemensam förutsättning för återkallelse i dessa fall torde vara att de omständigheter som grundar återkallelse inte var kända vid utfärdande-tillfället.

I såväl direktivet som i 3 kap. 1 § körkortslagen ställs emellertid krav för utfärdande av körkort som saknar motsvarighet bland återkallelsegrunderna. Bl.a. får körkort inte utfärdas till den som inte har godkänts i någon form av förarprov eller som inte har viss anknytning till medlemsstatens territorium. Det finns även krav för och förbud mot utfärdande som visserligen inte uttryckligen omfattas av medlemsstaternas åliggande att rätta ett felaktigt beslut om utfärdande men som på motsvarande sätt bör kunna korrigeras. Det gäller t.ex. ålderskraven och förbudet mot att utfärda körkort till den som redan har ett giltigt eller ogiltigt körkort som är utfärdat i en annan medlemsstat. Det finns i den gällande regleringen ingen grund för återkallelse av ett felaktigt utfärdat körkort i dessa fall.

Utredningen har efter förebild i passlagen (1978:302) föreslagit att det införs en kompletterande återkallelsegrund i 5 kap. 3 § körkortslagen. Ett körkort ska sålunda kunna återkallas om hinder mot att utfärda körkort förelåg vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består. Förslaget omfattar alla de hinder för utfärdande som direktivet anger. Förutsättningen att hindret fortfarande ska bestå innebär att brister i fråga om anknytningen till Sverige, körkortsexaminationen eller uppfyllelsen av de medicinska kraven vid utfärdandetidpunkten kan läkas i efterhand. Regeringen anser att en sådan ordning är ändamålsenlig och får anses vara förenlig med direktivet. Den föreslagna bestämmelsen bör införas i 5 kap. 3 § körkortslagen. Som utredningen föreslagit ska någon spärrtid inte bestämmas i dessa återkallelsefall.

Utredningen har angivit att förslaget avser att möjliggöra återkallelse när körkortet kommit att utfärdas felaktigt p.g.a. att körkortshavaren vilselett Transportstyrelsen. Regeringen anser emellertid att den föreslagna bestämmelsen har ett vidare tillämpningsområde än så; den omfattar alla fall då körkort utfärdats trots att förutsättningarna därför inte varit uppfyllda oavsett om beslutet framkallats genom vilseledande. Den sistnämnda situationen kan redan i dag föranleda omprövning av beslutet om utfärdande av körkort enligt allmänna förvaltningsrättsliga principer.

Regeringens bedömning: Vägverkets förslag om krav på deltagande i utbildnings- och påverkansprogram eller behandlingsprogram i stället för krav på att genomföra ett nytt förarprov för att återfå körkort efter återkallelse under prøvotiden bör inte genomföras.

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)*, *Försäkringsförbundet* och *Trafikförsäkringsföreningen* stöder Vägverkets förslag. *Transportstyrelsen* och *Vägverket* anser att en försöksverksamhet med påverkansprogram under prøvotiden bör införas och sedan utvärderas. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att de som dömts för grovt rattfylleri så fort som möjligt efter ingripandet bör genomgå ett rehabiliteringsprogram. Ett alternativ är de program som redan finns i vissa kommuner, ”Rattfällan”. *Sveriges Läkarförbunds Etik- och Ansvarsråd* betonar vikten av att körkortshavaren under villkorstiden får nödvändig behandling för sina alkoholproblem.

Bedömningen i förslaget till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Försäkringsförbundet*, *Trafikförsäkringsföreningen* och *VTI* vidhåller att rehabiliteringsprogram borde införas åtminstone för dem som dömts för grovt rattfylleri.

Skälen för regeringens bedömning: Regler om en tvåårig prøvotid för nya körkortshavare infördes 1990. Efter återkallelse av körkortet enligt 5 kap. 3 § 1–6 som sker under prøvotiden måste ett nytt förarprov genomföras för att nytt körkort ska utfärdas. Nyttan av att avlägga ett nytt prov för en person som fått sitt körkort återkallat under prøvotiden har diskuterats. Åtgärden får dock ses som en markering av att den nyblivna körkortshavaren inte är fullärd och kan ge extra incitament till en nybliven förare att följa trafikreglerna. Kravet på nytt förarprov innebär dessutom att en ny riskutbildning måste genomföras.

Vägverket har i sin rapport *Förslag till en ändrad prøvotid* (28 april 2006, FT 10 A 05:13509) föreslagit att kravet på att genomföra ett nytt förarprov i dessa fall ska ersättas med krav på deltagande i program anpassat till det bakomliggande trafikbrottet. De program som föreslås är ett utbildnings- och påverkansprogram inriktat på trafikbrott utan samband med rattfylleri och ett behandlingsprogram för dem som begått rattfylleribrott. Inom EU har flera projekt genomförts för att utreda eller utvärdera olika påverkansprogram. Slutsatsen i projektet GADGET, om hantering av unga förare (förhöjda) olycksrisk, var kortfattat att ett påverkansprogram för att vara effektivt ska vara av hög kvalitet och ha lärare med psykologisk utbildning samt ingå som en del i förarutbildningssystemet.² I projektet ANDREA har de program som förekommer i

²Driver 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.

Europa utvärderats och satts i ett större sammanhang, för att få fram vad som krävs för att ett påverkansprogram ska få ett positivt resultat.³ I ANDREA definieras ett rehabiliteringsprogram som ett systematiskt program för att behandla trafikbrottslingar, i syfte att ändra beteendet hos dem för att därigenom förhindra framtida trafikbrott och för att de ska kunna behålla sina körkort. Slutsatserna av ANDREA är att påverkansprogram för att vara framgångsrika måste vara anpassade till respektive lands trafiksäkerhetsproblem. De länder som infört program av detta slag har genom detta lyckats minska återfall i trafikbrott hos dem som deltagit. Det framgår dock tydligt av ANDREA-rapporten att i de länder som har lägst olyckstal (bl.a. Sverige och Storbritannien) har de här programmen inte spelat någon stor roll.

Regeringen konstaterar att påverkansprogram för att vara effektiva bör hålla en hög kvalitet och ha kvalificerade lärare. Kostnaden för att över hela landet utveckla och anordna sådana program för dem som begått trafikbrott under prövotiden, skulle bäras av den enskilde genom avgifter till utbildningsanordnare. Det kan vara svårt att åstadkomma en sådan utbildning till ett rimligt pris i alla delar av landet.

Riksdagen har under senare tid infört flera inslag i förarutbildningen för att förbereda unga förare och förekomma olyckor. Den utvecklade riskutbildningen för B-körkort och den nya riskutbildningen för A- och A1-körkort ska öka körkortstagarnas självinsikt och medvetenhet om risker i trafiken. För körkortshavare som under prövotiden begår rattfylleri efter alkoholintag har införts en möjlighet att i stället för att få körkortet återkallat ansöka om körkort med villkor om alkoholås. Tidigare försöksverksamhet med alkoholås till rattfyllerister visar att cirka hälften av dem som genomgår villkorstiden bland annat har varit inblandade i färre trafikolyckor och har färre återfall i rattfylleri än de som inte deltar. Villkor om alkoholås har alltså, i likhet med många av de rehabiliteringsprogram som införts av vissa länder inom EU, goda effekter vad gäller återfall i rattfylleri. De trafiksäkerhetshöjande reformer som genomförts för blivande och nya förare förväntas på sikt leda till färre trafikolyckor med döda eller allvarligt skadade som följd. Reformerna innebär dock en ökning av kostnaderna för körkortstagarna. Mot bakgrund av de reformer som införts, och då kostnaderna för ett införande av de påverkansprogram som Vägverket föreslagit skulle bli relativt höga i förhållande till den eventuella trafiksäkerhetsvinsten, bör Vägverkets förslag inte genomföras.

Försäkringsförbundet och Trafikförsäkringsföreningen vidhåller i sitt yttrande över utkastet till lagrådsremiss sin uppfattning att rehabiliteringsprogram borde införas för dem som dömts för rattfylleri. *VTI* anser att medverkan i sådana program kan begränsas till dem som dömts för grovt rattfylleri och att kostnaderna för ett sådant program skulle bli betydligt lägre än om det skulle gälla alla trafikbrott som ger upphov till återkallelse. Regeringen kan instämma i sistnämnda synpunkt men konstaterar samtidigt att kostnaderna genom avgifter skulle fördelas på ett mindre kollektiv, varför det är tveksamt om kostnaden för den

³ Analysis of Driver Rehabilitation Programmes, EU-project, Bartl, Assailly, Chanter, Hatakka, Keskinen och Willmes-Lenz, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 2002.

enskilde skulle bli mindre. För den grupp det är fråga om införs dessutom inom kort nya bestämmelser om ett i princip obligatoriskt och fortfarande tämligen kostnadskrävande deltagande i ett permanent alkolåssystem.

Försäkringsförbundet och Trafikförsäkringsföreningen framhåller vidare att riskutbildningen endast når dem som ska genomgå en körskoleutbildning, inte dem som redan har körkort. Frågan gäller emellertid förare som får körkortet återkallat under prövotiden och sedan måste uppfylla samtliga krav för att få körkort utfärdat på nytt, inklusive godkänt förarprov. Sådant förarprov får, för behörigheterna A1, A och B, endast avläggas efter genomgången riskutbildning (se prop. 2007/08:128 s. 23.)

9 Utländska körkort

9.1 Internationella körkort

Regeringens förslag: Det ska anges i körkortslagen att ett utländskt körkort gäller tillsammans med ett internationellt körkort som är utformat i överensstämmelse med någon av de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Paris den 24 april 1926, Genève den 19 september 1949 respektive Wien den 8 november 1968, om det inte redan gäller på annan grund.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen föreslår emellertid att ett internationellt körkort endast ska godtas om det utfärdats av en stat i vilken körkortshavaren vid tiden för utfärdandet var permanent bosatt. Utredningen föreslår vidare att även nationella körkort som utformats i överensstämmelse med den konvention om vägtrafik som har undertecknats i Paris den 24 april 1926 ska gälla i Sverige.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Ett internationellt körkort är en handling som är avsedd att visas upp i andra länder och som utgör en översättning av det nationella körkortet till andra språk. Regler om och förebilder för internationellt körkort finns i var och en av de tre FN-konventioner om vägtrafik som Sverige har anslutit sig till: Paris-konventionen av den 24 april 1926, Genève-konventionen av den 19 september 1949 samt Wien-konventionen av den 8 november 1968.

Ett svenskt internationellt körkort får endast utfärdas för den som har ett gällande svenskt körkort som ger behörighet att köra bil, motorcykel eller terrängvagn. Det internationella körkortet utfärdas inte av Transportstyrelsen utan av ett antal föreningar och organisationer som godkänts som utfärdare i körkortsförordningen.

I körkortslagen finns inga regler om erkännande av internationella körkort eller om sådana körkort i övrigt. Däremot finns en bestämmelse

om att ett utländskt körkort som inte är utformat i överensstämmelse med någon av de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive Wien den 8 november 1968 och som inte heller är utfärdat på tyska, engelska eller franska endast gäller i Sverige om det åtföljs av en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller svenska, danska eller norska (6 kap. 1 § andra stycket andra meningen körkortslagen). Vad som i detta sammanhang avses med bestyrkt översättning är inte helt klart och kommenteras inte heller i förarbetena till körkortslagen. När begreppet bestyrkt översättning använts i författningstext har det emellertid i regel haft innebörden av en översättning som är bestyrkt av en auktoriserad translator enligt förordningen (1985:613) om auktorisation av tolkar och översättare. Även om ett internationellt körkort är en översättning av ett nationellt körkort och endast får utfärdas av vissa godkända subjekt är det mot denna bakgrund osäkert om ett internationellt körkort utgör eller i vart fall kan jämföras med en bestyrkt översättning. Regeringen anser i likhet med utredningen att innehav av ett giltigt nationellt körkort tillsammans med ett internationellt körkort som är utformat i enlighet med någon av de tre ovan nämnda vägtrafikkonventionerna bör gälla i Sverige och att detta för tydlighets skull bör framgå av lagtexten.

Utredningen har föreslagit som ytterligare krav för att godkänna ett utländskt körkort i förening med ett internationellt körkort att det internationella körkortet har utfärdats av en stat i vilken körkortshavaren vid tiden för utfärdandet var permanent bosatt. Begreppet permanent bosättning har på körkortsområdet sitt ursprung i körkortsdirektiven och har därför speciell relevans för unionsrättsliga förhållanden. Däremot tillmäts begreppet ingen betydelse i körkortslagen i förhållande till tredje land (bortsett från en bestämmelse om utbyte av körkort som primärt rör EES-stater men även Japan och Schweiz). Något skäl för ett krav på permanent bosättning har utredningen inte angivit och är inte heller uppenbart för regeringen. I stället bör det vara tillräckligt att det internationella körkortet har utformats i enlighet med någon av vägtrafikkonventionerna.

Utredningen har föreslagit att även *nationella* körkort som utformats efter förebild i 1926 års Pariskonvention ska godtas i Sverige. Regeringen kan emellertid konstatera att denna konvention inte innehåller någon förebild för utformningen av nationella körkort, vilket förklarar att konventionen inte nämns vid sidan av Genève- och Wienkonventionerna i 6 kap. 1 § andra stycket körkortslagen. Däremot innehåller konventionen en förebild för utformningen av internationella körkort. Regeringen finner som framgått ovan inget skäl att inte godkänna även sådana internationella körkort som utformats efter förebild i Pariskonventionen.

9.2 Ålderskrav för utländska körkort

<p>Regeringens bedömning: Bestämmelser om att ett utländskt körkort endast ska gälla i Sverige om innehavaren uppfyller de ålderskrav som gäller för innehav av svenska körkort med motsvarande behörighet bör inte införas i körkortslagen.</p>

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Utredningen har föreslagit att ett utländskt körkort endast ska gälla i Sverige om innehavaren uppfyller de ålderskrav som gäller för innehav av svenska körkort med motsvarande behörighet.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt gällande regler i körkortslagen gäller utländska körkort, både EES-körkort och andra, i Sverige enligt sitt innehåll. Det innebär att Sverige i princip inte ställer krav på att körkortshavaren ska uppfylla de ålderskrav som gäller här för en viss fordonstyp så länge körkortshavaren uppfyller de krav som gäller i utfärdandelandet. Denna princip modifieras emellertid av en bestämmelse som anger att ett utländskt körkort inte medför rätt att köra moped innan innehavaren har fyllt 15 år eller bil innan han eller hon har fyllt 18 år (6 kap. 3 § körkortslagen).

Enligt utredningens förslag ska i framtiden ett utländskt körkort endast gälla i Sverige om innehavaren uppfyller de ålderskrav som gäller för innehav av svenska körkort med motsvarande behörighet. Förslaget svarar för EES-körkortens del mot de bestämmelser i körkortsdirektivet som anger att om ett körkort utfärdas till en person som inte uppfyller det harmoniserade ålderkravet för en viss behörighet gäller det endast på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortshavaren uppfyller detta krav (art. 4.6 tredje stycket). Det finns dock ingenting som hindrar att andra medlemsstater erkänner ett sådant körkort tidigare.

I sak skulle utredningens förslag inte komma att begränsa EES-körkortshavares möjligheter att köra körkortspliktiga fordon i Sverige i större utsträckning än vad som redan följer av 6 kap. 3 § körkortslagen för förare av moped och bil. Frånsett kategorierna AM (moped) och B (personbil m.m.) medger nämligen körkortsdirektivet inte lägre åldersgränser än vad som föreskrivs i körkortslagen. Detta gäller även om en utländsk förare innehar ett yrkesförarkompetensbevis enligt direktiv 2003/59/EG (yrkesförardirektivet). Enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens är ålderskraven för att framföra fordon med stöd av ett sådant bevis desamma för svenska och utländska körkortshavare.

För innehavare av körkort utfärdade i tredje land kan däremot förslaget komma att få betydelse. Den skärpning av ålderskraven som utredningens förslag innebär för dessa körkortshavare riskerar att hamna i konflikt med Sveriges internationella åtaganden enligt de vägtrafikkonventioner som behandlats i föregående avsnitt. Av bestämmelserna i 1968 års konvention följer nämligen att de fördragsslutande parterna måste godta varandras körkort så länge körkortshavaren fyllt 18 år (21 år när det gäller tung lastbil och buss). Enligt 1949 års konvention gäller en generell åldersgräns om 18 år. Bl.a. ålderskraven 24 alternativt 20 år för tvåhjulig motorcykel som kräver A-behörighet och 24 år för D-behörighet i körkortsdirektivet är oförenliga med dessa åldersgränser.

Sammanfattningsvis skulle utredningens förslag om ålderskrav å ena sidan sakna betydelse för innehavare av körkort som utfärdats inom EES och å andra sidan strida mot Sveriges konventionsåtaganden för övriga

innehavare av utländska körkort. Förslaget bör därför inte genomföras i denna del.

9.3 Utbyte av utländska körkort

9.3.1 EES-körkort – giltighetstid och utbyte

Regeringens förslag: Bestämmelsen i körkortslagen om frivilligt utbyte av körkort som utfärdats i en stat inom EES, Schweiz eller Japan kompletteras för EES-körkortens del med att utbyte vid utgången av den giltighetstid som anges på körkortet får ske även när körkortshavaren inte är permanent bosatt i Sverige men studerar här sedan minst sex månader. Om utbytet av ett EES-körkort avser någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE och sker vid utgången av den giltighetstid som anges på körkortet, får utbyte endast ske om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha behörigheten är uppfyllda.

Det förtydligas att körkortshavaren vid frivilligt utbyte har rätt att påkalla utbyte av sitt utländska körkort om förutsättningarna härför är uppfyllda. Det förtydligas också att ett körkort som omfattas av bestämmelsen om frivilligt utbyte får bytas ut – ersättas – även i det fall att körkortet förstörts eller kommit bort.

Det ska vidare införas en bestämmelse om att ett körkort inte får bytas ut om det är föremål för en åtgärd som är att jämställa med återkallelse eller omhändertagande i en annan EES-stat.

Ett svenskt körkort som lämnats i utbyte mot eller ersatt ett EES-körkort med högre behörigheter ska förnyas första gången vid utgången av den giltighetstid som angavs på det utbytta körkortet, om utbytet skedde före utgången av denna giltighetstid.

Regeringens bedömning: Det behöver inte införas några särskilda bestämmelser om administrativ giltighetstid för EES-körkort i körkortslagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen föreslår dock att rätten för den som studerar i Sverige sedan minst sex månader att byta ut ett EES-körkort ska gälla i alla fall utom när körkortet ska ersättas p.g.a. att det gått förlorat. Vidare föreslår utredningen att förbudet mot att byta ut eller ersätta ett utländskt körkort som är föremål för återkallelse, omhändertagande eller dylikt endast ska gälla om körkortet är utfärdat i en annan EES-stat och körkortsingripandet skett i utfärdandestaten. Utredningens förslag innehåller inte något krav på att de medicinska kraven för högre behörighet i förekommande fall är uppfyllda vid utbyte eller något förtydligande av skyldigheten att byta ut eller ersätta ett utländskt körkort på begäran.

Remissinstanserna: Länsstyrelsen i Stockholms län anför beträffande utfärdande av svenska körkort som ersätter förlorade eller förstörda EES-körkort att styrelsen har erfarit svårigheter att få ut uppgifter om körkortsstatus från andra medlemsländer när så krävts. Övriga remissinstanser har inga synpunkter.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer delvis med regeringens förslag och bedömning. I utkastet föreslogs emellertid att de medicinska kraven för att inneha högre behörigheter i förekommande fall skulle ske vid varje typ av förnyelse. Däremot föreslogs inte några särskilda bestämmelser om förnyelse av utbytes- eller ersättningskörkortet när utbyte skett före utgången av det utländska körkortets giltighetstid.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Giltighetstid

Ett EES-körkort ska enligt körkortsdirektivet från och med den 19 januari 2013 ha en administrativ giltighetstid. Körkortets sista giltighetsdag ska anges på körkortet. Körkortet kan emellertid under vissa förutsättningar förnyas vid giltighetstidens utgång. Av regleringen, och den allmänna skyldighet för medlemsstaterna att vidta alla lämpliga åtgärder för att genomföra direktivet som följer av art. 4.3 i Fördraget om Europeiska unionen, torde följa att den medlemsstat som utfärdar körkortet i sin interna rätt ska säkerställa att körkortet upphör att gälla vid giltighetstidens utgång om det inte förnyas. Enligt nuvarande bestämmelser i körkortslagen gäller ett utländskt körkort inte i Sverige om det är ogiltigt i den stat där det har utfärdats. Enligt regeringens bedömning upphör därför ett körkort utfärdat av en annan EES-stat att gälla i Sverige om det inte förnyas vid den administrativa giltighetstidens utgång, utan några särskilda bestämmelser härom i svensk rätt.

Utbyte

I körkortsdirektivet anges tre fall då en medlemsstat ska tillhandahålla innehavare av körkort som utfärdats i en annan EES-stat en möjlighet att byta ut sitt körkort mot medlemsstatens. För det första (1) får det anses följa av art. 7.3 att så ska kunna ske i syfte att förlänga giltigheten av det utländska körkortet när körkortshavaren har förlagt sin permanenta bosättningsort till medlemsstaten eller studerar där sedan minst sex månader. Principen är nämligen att det är denna stat och inte den utfärdande medlemsstaten som ska förnya körkortet vid utgången av den administrativa giltighetstiden. För det andra (2) ska en innehavare av ett giltigt EES-körkort som har förlagt sin permanenta bosättningsort till medlemsstaten även ha en möjlighet att utan särskild anledning påkalla utbyte av sitt körkort mot ett likvärdigt körkort utfärdat av medlemsstaten (art. 11.1). För det tredje (3) måste medlemsstaten kunna erbjuda ett ersättningskörkort åt en innehavare av ett EES-körkort med permanent bosättningsort i medlemsstaten som har förlorat sitt körkort (art. 11.5).

En bestämmelse om utbyte av utländska körkort finns i 6 kap. 7 § körkortslagen. Där anges bl.a. att ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES och som gäller i Sverige får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Bestämmelsen

motsvarar i sin nuvarande utformning närmast fall 2 ovan. Regeringen anser att bestämmelsen alltfjänt är användbar men att den behöver kompletteras och förtydligas i vissa avseenden för att uppfylla körkortsdirektivets krav.

När det gäller utbyte för att förlänga giltigheten av det utländska körkortet bör det föreskrivas att utbyte även får ske om körkortshavaren, utan att vara permanent bosatt i Sverige, studerar här sedan minst sex månader. Vidare bör gälla att utbyteskörkortet i ett sådant fall endast får ge behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE om körkortshavaren visar att de medicinska kraven för dessa behörigheter är uppfyllda. Det korresponderar mot den medicinska kontroll som ska ske vid förnyelse av ett svenskt körkort med högre behörigheter i motsvarande situation.

När det gäller tillhandahållande av ett ersättningskörkort vid förlust av det utländska körkortet gör regeringen bedömningen att en sådan möjlighet finns redan enligt den gällande lydelsen av 6 kap. 7 § körkortslagen (jfr vad 1994 års körkortsutredning anför i SOU 1995:48 s. 97). Bestämmelsen skulle emellertid tjäna på att förtydligas i detta avseende. I enlighet med vad utredningen föreslagit bör det sålunda uttryckligen anges att ett EES-körkort som förstörts eller kommit bort ska ersättas med ett likvärdigt svenskt körkort om körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige. Förtydligandet bör även omfatta körkort som utfärdats i Schweiz och Japan.

Ett svenskt utbytes- eller ersättningskörkort med någon av de högre behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE kommer enligt regeringens förslag i avsnitt 6.3.1 att gälla under en femårsperiod innan det måste förnyas. Detta gäller även vid utbyte och ersättning som sker innan giltighetstiden för det utländska körkortet löper ut. Som villkor för sådant utbyte eller sådan ersättning gäller enligt såväl körkortslagen som körkortsdirektivet endast att kravet på permanent bosättning ska vara uppfyllt. För att uppfylla direktivets krav på regelbunden prövning av de medicinska kraven för innehav av körkort med högre behörigheter, bör det föreskrivas i körkortslagen att utbytes- eller ersättningskörkortet därefter ska förnyas nästa gång redan vid utgången av den giltighetstid som angavs på det utbytta körkortet. Förnyelse ska alltså ske inom samma tid som om EES-körkortet inte hade bytts ut mot ett svenskt utan hade förnyats i det land där det utfärdades. Den föreslagna ordningen motsvarar vad som föreslås för svenska körkort med högre behörigheter i avsnitt 6.3.1. Det behövs inte någon motsvarande bestämmelse i fråga om EES-körkort med endast de lägre behörigheterna (jfr avsnitt 6.3.1).

I 6 kap. 7 § körkortslagen anges att ett utländskt körkort *får* bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort under där angivna förutsättningar. För tydlighets skull bör bestämmelsen justeras så att det framgår att utbyte i enlighet med körkortsdirektivet *ska* ske på körkortshavarens begäran. Ändringen torde inte innebära någon praktisk skillnad mot i dag. Har ett körkort förstörts eller kommit bort bör skyldigheten dock inte vara absolut eftersom det kan vara svårt eller omöjligt att rekonstruera innehållet i det förlorade körkortet, såsom framgår av Länsstyrelsens i Stockholms län remissvar. Hanteringen av dessa ärenden kan förutsättas underlättas när det nya nätverket för EU-körkort tas i bruk (jfr art. 7.5 första stycket d i körkortsdirektivet).

Av art. 11.4 första stycket i körkortsdirektivet framgår att det är förbjudet för medlemsstaterna att byta ut ett utländskt körkort som har begränsats, omhändertagits eller återkallats av en annan medlemsstat. Utredningen har med anledning av det föreslagit att ett EES-körkort inte får bytas ut eller ersättas om det i utfärdandelandet är föremål för förfarande som är att likställa med omhändertagande eller återkallelse.

Regeringen anser att art. 11.4 första stycket, till den del det motsvaras av utredningens förslag, redan är genomförd genom bestämmelsen i 6 kap. 2 § första stycket 1 om att ett utländskt körkort inte gäller i Sverige om det är ogiltigt i den stat där det har utfärdats. En underförstådd förutsättning för att byta ut ett utländskt körkort är nämligen att det är giltigt. Ett körkort kan dock komma att bli föremål för ett körkortsingripande i en EES-stat utan att det är denna stat som har utfärdat körkortet. I så fall är 6 kap. 2 § första stycket 1 inte tillämplig. Det behövs därför ett generellt förbud mot att byta ut eller ersätta körkort som är föremål för åtgärd som är att jämställa med återkallelse eller omhändertagande i en annan medlemsstat. Regeringen föreslår att ett sådant förs in i 6 kap. körkortslagen. Även om det inte direkt följer av direktivet bör förbudet även omfatta körkort som utfärdats i tredje land och som är föremål för körkortsingripande i en annan EES-stat. Motsvarande gäller vid utfärdande av körkort enligt förslaget till ändring av 3 kap. 1 §.

Det bör anmärkas att den aktuella situationen endast torde uppkomma när en körkortshavare inte lämnat in från sig sitt körkort trots att beslut om återkallelse eller omhändertagande eller motsvarande har fattats i en annan medlemsstat.

9.3.2 Erkännande och utbyte av EES-körkort med ursprung i tredje land

Regeringens bedömning: Ett EES-körkort som förvärvats genom utbyte av ett körkort utfärdat i tredje land bör även fortsättningsvis erkännas i Sverige. Kretsen av innehavare av utländska körkort som har möjlighet att byta ut sina körkort mot ett svenskt bör samtidigt inte utvidgas.

Utredningens förslag och bedömning: Överensstämmer i sak med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* anser att vad utredningen angivit om körkortsturism synes vara ett mindre problem men att det är inkonsekvent att vägra utbyte av körkort från tredje land direkt och samtidigt godta byte efter att utbyte först skett till annat gemenskapskörkort. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ställer sig frågande till varför just Japan och Schweiz ska ha mer generösa regler än andra och vilken koppling det har till trafiksäkerheten.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: Utredningen har diskuterat i vad mån ett EES-körkort som har förvärvats genom utbyte av ett körkort

utfärdat av tredje land bör tillerkännas giltighet i Sverige. Bakgrunden är att körkortsdirektivet medger att en värdmedlemsstat vägrar att erkänna sådana EES-körkort ifall körkortshavaren flyttar sin permanenta boställningsort till en annan medlemsstat än den som bytte ut ursprungskörkortet (art. 11.6 andra stycket). Utredningen anser att Sverige bör avstå från att utnyttja denna möjlighet eftersom detta enligt utredningen är mest rationellt, kräver minst administration och inte kommer att leda till någon försämrad trafiksäkerhet.

Den aktuella direktivsbestämmelsen har sin motsvarighet i art. 8.6 i det andra körkortsdirektivet. Den enda skillnaden mellan bestämmelserna är att kravet på att körkortshavaren ska ha flyttat till en annan medlemsstat i det tredje körkortsdirektivet preciserats till att dennes *permanent boställningsort* flyttats till en annan medlemsstat. Enligt regeringens bedömning innebär bestämmelsen i det tredje körkortsdirektivet ingen egentlig ändring i förhållande till det andra. I princip motsvaras art. 8.6 andra stycket i det andra körkortsdirektivet av art. 11.5 andra stycket i det tredje körkortsdirektivet.

När körkortslagen (1977:477) skulle anpassas till det andra körkortsdirektivets bestämmelser (se prop. 1995/96:118 Ändringar i körkortslagen) föreslogs ingen bestämmelse om begränsning av EES-körkortsgiltighet för det fall att körkortet förvärvats genom utbyte av ett tredje-landskörkort. Inte heller i den nu gällande körkortslagen har någon sådan bestämmelse införts. Utredningens ställningstagande stämmer således överens med gällande rätt.

Kammarrätten i Sundsvall har påpekat att det är inkonsekvent att inte tillåta utbyte av körkort utfärdade i tredje land men samtidigt godta utbyte av EES-körkort som har förvärvats genom utbyte av körkort utfärdat av tredje land. Vad kammarrätten har anfört har visst fog men enligt regeringens mening är de två situationerna inte helt jämförbara. Även om kraven för utbyte kanske inte i alla fall är desamma som för utbyte mot ett svenskt körkort torde ett tredjelandskörkort som har bytts ut mot ett EES-körkort ha underkastats viss kontroll, bl.a. i fråga om giltighet i ursprungslandet, av den utbytande medlemsstaten. Vidare gör sig inte heller de särskilda problem med att kontrollera det utländska körkortets äkthet som brukar anföras som skäl mot en generell rätt att byta ut körkort från tredje land gällande i dessa fall. Det kan tilläggas att några allvarigare problem med kringgående av kraven för att förvärva körkort, s.k. körkortsturism, p.g.a. den gällande regleringen inte har påtalats av vare sig utredningen eller remissinstanserna.

Regeringen finner sammantaget, i likhet med utredningen, inte något avgörande skäl för att ändra bestämmelserna om erkännande eller utbyte av EES-körkort i detta avseende när nu körkortslagstiftningen ska anpassas till det tredje körkortsdirektivet.

Enligt gällande rätt kan utbyte av ett utländskt körkort mot ett svenskt endast ske för EES-körkort samt körkort utfärdade i Japan eller Schweiz. Skälet till att de sistnämnda länderna jämföras med EES-länder i detta hänseende är att Sverige har bilaterala avtal om utbyte av körkort med dem. Utredningen har tagit upp frågan om att utvidga möjligheterna att byta ut utländska körkort mot svenska men avstyrkt sådan utvidgning. Utredningen anser att det är befogat att göra skillnad på tredjelandskörkort och EES-körkort bland annat p.g.a. graden av harmonisering av

körkortsbestämmelserna mellan EES-staterna. Utredningen anser vidare att kraven för att förvärva svenskt körkort inte bör innebära något större besvär eller någon betydande kostnad för den innehavare av ett tredje-landskörkort som vill fortsätta att köra bil efter det att hans körkort blivit ogiltigt i Sverige. Utredningen framhåller här också betydelsen av den obligatoriska riskutbildningen och värdet av bl.a. övning i halkkörning för förare i vårt nordliga klimat. Regeringen instämmer i utredningens överväganden och föreslår ingen utvidgning av de nuvarande utbytesmöjligheterna.

10 Yrkesförarkompetens

10.1 Yrkesförarkompetens för förare med förarbehörighet C1, C1E, D1 eller D1E

Regeringens förslag: Lagen om yrkesförarkompetens ska anges vara tillämplig även på förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver behörighet C1, C1E, D1 eller D1E. Dessa kategorier ska inte längre jämföras med C, CE, D respektive DE. Definitionerna av gods- och persontransporter ska anpassas härtill.

Lagens bestämmelser om hävdvunna rättigheter ska göras generellt tillämpliga på körkort utfärdade i en stat inom EES och omfatta även kategorierna C1, C1E, D1 och D1E.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Bakgrund till regeringens förslag: I direktiv 2003/59/EG (yrkesförardirektivet) behandlas de krav på kompetens och ålder som ska gälla för att förare förvärvsmässigt ska få utföra persontransporter med buss (körkortsbehörighet D1, D1E, D, DE) och godstransporter med lastbil (körkortsbehörighet C1, C1E, C, CE). Direktivet har i huvudsak genomförts i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens (YKL) och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens när det gäller de i Sverige i dag tillämpade körkortsbehörigheterna C, CE, D och DE.

I YKL regleras de krav på grundläggande kompetens, utbildning och fortbildning samt ålderskrav som en förare ska uppfylla för att få utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter på väg i Sverige. Lagen är enligt 2 kap. 1 § tillämplig huvudsakligen 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. Med dessa behörigheter jämföras enligt 3 § samma kapitel behörigheterna C1, C1E, D1 respektive D1E enligt rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991. Av 4 § samma kapitel kan emellertid utläsas att lagen endast är

tillämplig på förare av fordon som används för sådan persontransport som är kommersiell eller sådan godstransport som är för annat än privat bruk. Av 3 kap. 1 § framgår att en yrkesförare som utför gods- eller persontransporter måste ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Vidare framgår därav att viss ålder krävs för att föraren ska få utföra förvärvsmässiga transporter. Ålderskravet är beroende av dels vilken typ av transport det är fråga om, dels längden på den utbildning som föraren genomgått. Enligt 4 kap. 1 och 2 §§ förvärvar en förare sin grundläggande kompetens genom att delta i en grundutbildning som avslutas med ett prov. Grundutbildningen ska uppgå till 280 timmar eller om det är en förkortad grundutbildning till 140 timmar (s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens). Obligatorisk körträning ingår i grundutbildningen. Yrkesföraren måste med jämna mellanrum fortbilda sig för att ha fortsatt rätt att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter. Av 5 kap. 2 § framgår att en förare måste genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då yrkeskompetensbeviset för grundläggande kompetens utfärdades för att bibehålla sin rätt att utföra förvärvsmässiga transporter. Därefter måste yrkesföraren genomgå ny fortbildning vart femte år, se 5 kap. 4 §.

Förare som var behöriga att utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter när reglerna om yrkesförarkompetens började gälla har enligt 3 kap. 2 § s.k. hävdvunna rättigheter och är undantagna från krav på yrkeskompetensbevis. Även sådana förare måste dock genomgå fortbildningskurser regelbundet för att bibehålla sin rätt att utföra förvärvsmässiga transporter.

Skälen för regeringens förslag: Som framgått ska Sverige i enlighet med körkortsdirektivet införa de nya körkortsbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E från och med den 19 januari 2013. YKL ska därför anpassas till de bestämmelser i yrkesförardirektivet som är tillämpliga på dessa behörigheter. Det föreslås göras genom att bestämmelsen om lagens tillämpningsområde ändras så att förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver dessa behörigheter omfattas. Vidare behöver definitionerna av gods- och persontransporter i 1 kap. 4 § anpassas till de nya behörigheterna. Som en följd av detta föreslås även den bestämmelse i lagen som jämför kategorierna C1, C1E, D1 och D1E med C, CE, D respektive DE upphävas.

Bestämmelserna i 3 kap. 2 § YKL om hävdvunna rättigheter är så konstruerade att de i första hand gäller för innehavare av svenskt körkort. Med svenskt körkort jämföras emellertid körkort som utfärdats i en annan EES-stat. Bestämmelserna bör nu omfatta även de nya behörigheterna C1, C1E, D1 och D1E. I och med detta bör de också göras generellt tillämpliga på EES-körkort (inklusive svenska körkort).

Genom denna förändring kommer de hävdvunna rättigheterna att som tidigare omfatta alla innehavare av äldre EES-körkort när det gäller körkort med behörigheterna C, CE, D eller DE men vad avser behörigheterna C1, C1E, D1 och D1E endast innehavare av körkort från EES-stater som hade infört dessa kategorier när reglerna om yrkesförarkompetens började gälla. Sverige hör inte till dessa stater.

Även lagens bestämmelser om krav på yrkeskompetensbevis och ålderskrav behöver justeras vilket utvecklas i de närmast följande avsnitten.

10.2 Kompetens- och ålderskrav för godstransporter

Regeringens förslag: En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten C1 eller C1E ska från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med sådana fordon.

En förare som utför godstransporter och som innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av behörigheterna C1, C1E, C eller CE ska inte behöva förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för fordon som kräver någon av de andra behörigheterna.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen har emellertid föreslagit att åldersgränsen ska vara 21 år om föraren endast har genomgått en förkortad grundutbildning för förarbehörighet C1 eller C1E.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Grundläggande ålderskrav för att få köra motordrivna fordon anges i körkortslagen. Samtidigt finns det, som framgått av bakgrundsbeskrivningen i föregående avsnitt, i YKL särskilda bestämmelser om ålderskrav för att få utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter. Dessa ålderskrav skiljer sig delvis från de ålderskrav som gäller för utfärdande av körkort enligt körkortslagen.

I enlighet med körkortsdirektivet kommer det i körkortslagen att införas nya eller ändrade ålderskrav för de olika lastbilsbehörigheterna C1, C1E, C och CE. Dessa krav kommer i vissa fall att vara högre än ålderskraven enligt YKL. Eftersom en yrkesförare även måste uppfylla ålderskravet för att få körkort för att kunna utföra transporter har det i art. 4 e och g i körkortsdirektivet angivits att åldersgränserna i körkortsdirektivet inte ska påverka tillämpningen av de ålderskrav som gäller enligt yrkesförardirektivet för att få framföra motsvarande fordon. Med andra ord ska åldersgränserna i körkortsdirektivet och körkortslagen för att få körkort inte hindra att förvärvsmässiga transporter utförs av förare med yrkesförarkompetens som uppfyller tillämpliga ålderskrav enligt yrkesförardirektivet och YKL.

Ålderskravet för att få utföra godstransporter med fordon som kräver behörigheterna C1 eller C1E är enligt art. 5.2 a ii i yrkesförardirektivet 18 år, vilket överensstämmer med ålderskravet enligt körkortsdirektivet för att utfärda körkort för dessa behörigheter. Detta ålderskrav gäller oavsett hur lång grundutbildning föraren genomgått. Utredningen har emellertid föreslagit att åldersgränsen i YKL ska bestämmas till 21 år om föraren endast har genomgått en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § YKL. Utredningen anser att den förkortade utbildningstiden 140 timmar inte är tillräckligt lång för så unga blivande yrkesförare som 18 år.

Enligt regeringens uppfattning är det inte möjligt att göra den avvikelse från direktivet som utredningen föreslår eftersom den åldersgräns som

föreskrivs i direktivet är obligatorisk och inte lämnar något utrymme åt medlemsstaterna för avvikande bestämmelser. Regeringen anser därför att ålderskravet för att få utföra godstransporter med fordon som kräver behörigheterna C1 eller C1E generellt ska bestämmas till 18 år.

När det gäller behörigheterna C och CE ska ålderskravet för utfärdande av körkort enligt det tredje körkortsdirektivet höjas från 18 till 21 år. Som framgått ska det nya ålderskravet emellertid inte påverka de lägre ålderskrav som kan följa av reglerna i yrkesförardirektivet. I enlighet härmed har regeringen i avsnitt 5.2.2 föreslagit att det i körkortslagen tas in en särskild bestämmelse om att ålderskravet fortsatt är 18 år för att erhålla körkort med behörighet C och CE om föraren genomgått oförkortad grundutbildning enligt 4 kap. 1 § YKL.

I art. 5.4 första stycket yrkesförardirektivet finns en bestämmelse om att en utförare av godstransporter som innehar ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av behörigheterna C1, C1E, C eller CE inte behöver förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för att utföra godstransporter med fordon som kräver någon annan av dessa behörigheter. Som utredningen föreslagit bör en bestämmelse härom införas i YKL. Denna undantagsbestämmelse ska emellertid inte påverka det ålderskrav som gäller för att få utföra godstransporter med ett sådant fordon som kräver innehav av den andra behörigheten.

10.3 Kompetens- och ålderskrav för persontransporter

Regeringens förslag: En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E ska från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon. Om utbildningen har skett enligt 4 kap. 1 § och ägt rum i gymnasieskolan eller motsvarande utbildning ska i stället ålderskravet 18 år gälla.

En förare som utför persontransporter och som innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av behörigheterna D1, D1E, D eller DE ska inte behöva förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för fordon som kräver någon av de andra behörigheterna.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen föreslår dock att ålderskravet 18 år ska gälla generellt när föraren genomgått grundutbildning enligt 4 kap. 1 § YKL för förarbehörighet D1 eller D1E.

Remissinstanserna: Länsstyrelsen i Stockholms län, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Vägverket, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande och Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) ställer sig negativa eller tveksamma till att yrkesförare får köra buss från och med 18 års ålder. Sveriges kommuner och landsting och Svenska Transportarbetareförbundet är däremot positiva till förslaget. Transport-

styrelsen tar inte ställning utan konstaterar att frågan inrymmer mycket svåra avvägningar mellan flera transportpolitiska mål.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Grundläggande ålderskrav för att få köra motordrivna fordon anges i körkortslagen. Samtidigt finns det, som framgått av bakgrundsbeskrivningen i avsnitt 10.1, i YKL särskilda bestämmelser om ålderskrav för att få utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter. Dessa ålderskrav skiljer sig delvis från de ålderskrav som gäller för utfärdande av körkort enligt körkortslagen.

I enlighet med körkortsdirektivet kommer det i körkortslagen att införas nya eller ändrade ålderskrav för de olika bussbehörigheterna D1, D1E, D och DE. Dessa krav kommer i vissa fall att vara högre än ålderskraven enligt YKL. Eftersom en yrkesförare även måste uppfylla ålderskravet för att få körkort för att kunna utföra transporter har det i art. 4 i och k i körkortsdirektivet angivits att åldersgränserna i körkortsdirektivet inte ska påverka tillämpningen av de ålderskrav som gäller enligt yrkesförardirektivet för att få framföra motsvarande fordon. Med andra ord ska åldersgränserna i körkortsdirektivet och körkortslagen för att få körkort inte hindra att förvärvsmässiga transporter utförs av förare med yrkesförarkompetens som uppfyller tillämpliga ålderskrav enligt yrkesförardirektivet och YKL.

Ålderskravet för att få utföra persontransporter med fordon som kräver behörigheterna D1 eller D1E är enligt art. 5.3 a i i yrkesförardirektivet 21 år, vilket överensstämmer med vad som gäller enligt körkortsdirektivet för utfärdande av körkort med dessa behörigheter. Detta ålderskrav gäller oavsett hur lång grundutbildning föraren har genomgått. En medlemsstat får dock tillåta förare att från och med 18 års ålder framföra sådana fordon på sitt territorium om föraren förvärvat yrkesförarkompetens genom sådan oförkortad grundutbildning som avses i 4 kap. 1 § YKL.

Utredningen har föreslagit att Sverige ska utnyttja möjligheten enligt yrkesförardirektivet att tillåta 18-åringar att framföra fordon i kategorierna D1 och D1E. Utredningen föreslår att denna möjlighet ska föreligga generellt, oavsett vem som anordnar utbildningen.

Den 1 januari 2011 genomfördes ändringar i YKL som gjorde det möjligt att med stöd av ett yrkeskompetensbevis som förvärvats genom oförkortad grundutbildning enligt 4 kap. 1 § samma lag utföra persontransporter med buss som kräver behörighet D eller DE från 20 eller 18 års ålder, beroende på om bussen körs med eller utan passagerare alternativt i kortare linjetrafik eller inte. En förutsättning härför är att utbildningen har ägt rum inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning. De nya ålderskraven i dessa fall utgör avvikelser från det annars gällande ålderskravet i körkortslagen, för närvarande 21 år.

I propositionen som föregick lagändringarna väjde regeringen olika skäl för och emot denna reform och fann därvid att ett skäl som talade emot den föreslagna sänkningen av åldersgränsen var yrkets karaktär, bl.a. det faktum att det är ett stort ansvar att framföra en buss med ett flertal passagerare (se prop. 2009/10:209 s. 22). Med hänsyn till detta och till den betydelse utbildning och erfarenhet har för att minska olycks-

riskerna ansåg regeringen att en sänkning av ålderskravet för att få framföra ett fordon i kategori D eller DE kräver att föraren har genomgått en adekvat utbildning av betydande längd. Detta utbildningsbehov bedömdes kunna tillgodoses av Fordons- och transportprogrammet inom gymnasieskolan.

Den sänkning av behörighetsåldern för busstransport som nu är aktuell omfattar bussar och släpfordon i kategori D1 och D1E, dvs. bussar som är konstruerade och tillverkade för att ta högst 16 passagerare utöver föraren och som har en största längd av åtta meter. Den åldersgräns som föreslås är 18 år, att jämföra med den 20-årsgräns som föreslås för att få framföra tyngre bussar och släpfordon i kategori D och DE respektive den 18-årsgräns som ska gälla för det fall att sådana fordon körs utan passagerare eller i kortare linjetrafik. Den uppgift som därigenom skulle komma att anförtros 18-åriga förare framstår som väl så ansvarsfull som t.ex. att framföra en tyngre buss utan passagerare. De trafiksäkerhetsskäl som gav anledning att ställa krav på att grundutbildningen för fordon som kräver behörighet D och DE genomgås i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning gör sig gällande även när det gäller fordon i kategori D1 och D1E.

Regeringen ansluter sig mot bakgrund av det föregående till utredningens förslag att låta 18-åringar utföra persontransporter med fordon i kategorierna D1 och D1E under förutsättning att utbildningen genomgås i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning.

I detta sammanhang bör nämnas att flera remissinstanser är kritiska till att tillåta så unga yrkesförare som 18-åringar att överhuvudtaget utföra persontransporter med buss. Den avvägning av olika transportpolitiska mål som frågan rymmer har riksdagen emellertid redan gjort genom den lagändring som trädde i kraft den 1 januari 2011 beträffande fordon som kräver behörighet D eller DE. Regeringen finner inte anledning till något annat ställningstagande när det gäller de lättare bussar med släp som nu är aktuella.

Som nämnts ovan gäller enligt körkortsdirektivet ålderskravet 21 år för utfärdande av körkort med behörigheterna D1 och D1E. När det gäller behörigheterna D och DE ska ålderskravet för utfärdande av körkort enligt körkortsdirektivet höjas från 21 till 24 år. Som framgått ska dessa ålderskrav emellertid inte påverka de lägre ålderskrav som kan följa av reglerna i yrkesförardirektivet. I enlighet härmed har regeringen i avsnitt 5.2.3 föreslagit att det i körkortslagen tas in särskilda bestämmelser om lägre ålderskrav för att erhålla körkort med behörighet D1, D1E, D och DE i vissa fall.

I art. 5.4 andra stycket yrkesförardirektivet finns en bestämmelse – motsvarande den i första stycket vad beträffar behörigheterna C1, C1E, C eller CE – om att en utförare av persontransporter som innehar ett yrkeskompetensbevis för fordon som kräver någon av behörigheterna D1, D1E, D eller DE inte behöver förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för att utföra persontransport med fordon som kräver någon annan av dessa behörigheter. Denna undantagsbestämmelse ska emellertid inte påverka det ålderskrav som gäller för att få utföra godstransporter med ett sådant fordon som kräver innehav av den andra behörigheten. Bestämmelsen bör i likhet med den som gäller lastbilar införas i YKL.

11 Tillsyn och kontroll av alkolås

11.1 Tillsyn över verksamheten med alkolås efter rattfylleri

Regeringens förslag: Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkolås som har meddelats i anslutning till körkortslagen.

Den som fått ett alkolås godkänt ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Förslaget i promemorian Kontroll av alkolås och tillsyn: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* och *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)* anför att styrelsen behöver ett tillsynsmandat som även omfattar rätt till tillträde till de verkstäder som sköter installation, kalibrering och service av alkolåsen. MHF anser även att det är viktigt att Transportstyrelsen får rätt till tillträde till de alkolåsutrustade fordonen. *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* framhåller att alkolås bör kontrolleras vid en redan etablerad obligatorisk kontroll av fordon, såsom kontrollbesiktning, och menar att de bästa förutsättningarna för en likvärdig kontroll föreligger då kontrollen sker av en oberoende part. *Trafikverket* anser att det vore värdefullt med en ackreditering av serviceverkstäderna.

Skälen för regeringens förslag: Den typ av alkolås som får användas när ett körkortsinnehav förenas med ett villkor om alkolås efter rattfylleri måste ha godkänts av Transportstyrelsen, se 5 kap. 27 § jämfört med 7 kap. 2 § första stycket 9 körkortslagen (1998:488). Alkolåset måste dessutom dessförinnan ha genomgått en teknisk prövning vid ett särskilt provorgan för att ett godkännande ska kunna komma i fråga, se 5 kap. 26 § körkortslagen. I samband med att Transportstyrelsen ska godkänna en viss typ av alkolås ska leverantören uppfylla vissa krav för att det ska få användas. För ett godkännande kommer det bland annat behöva finnas ett fungerande servicenät för installation, kalibrering, kontroll och tömning av alkolåsen, se prop. 2010/11:26 ss. 50 f och 72.

Några särskilda bestämmelser som reglerar tillsynen över alkolås som har godkänts av Transportstyrelsen finns inte. Transportstyrelsen har möjlighet att återkalla ett godkännande av en typ av alkolås om föreskrifter om godkännande som meddelats i anslutning till körkortslagen inte har iakttagits, se 5 kap. 27 § körkortslagen. Det kan antas att en körkortshavare i många fall anmäler om alkolåset enligt dennes mening inte fungerar korrekt. Det är dock tveksamt om en körkortshavare eller dennes anhöriga i alla lägen kommer att rapportera felaktigheter av det slaget att alkolåset inte förhindrar körning som det borde. Nuvarande reglering innehåller inget uttryckligt stöd för att Transportstyrelsen ska kunna kontrollera att alkolåsets funktion och hanteringen kring alkolåset uppfyller de förutsättningar som gäller för att det ska vara godkänt. Detta framstår som mindre lämpligt, framför allt från trafiksäkerhetssynpunkt. Möjligheten att bedriva tillsyn över verksamheten med alkolås efter

rattfylleri som är inriktad på att körkortslagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs bör stärkas. Det bör införas bestämmelser i körkortslagen som behandlar tillsynen av alkolåsen och över dem vars alkolås har godkänts för användning i alkolåsverksamheten. Transportstyrelsen bör ansvara för denna tillsyn. Den som har fått ett alkolås godkänt ska på Transportstyrelsens begäran lämna styrelsen tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen och *MHF* har framfört att styrelsens tillsynsmandat även borde omfatta en rätt till tillträde till de serviceverkstäder som alkolåsleverantörerna anlitar; *MHF* anser dessutom att tillsynsmandatet bör omfatta en rätt till tillträde till de fordon som utrustats med alkolås.

Omfattningen av ett tillsynsmandat är en fråga om avvägning av effektivitets-, integritets- och kostnadshänsyn. Tillsyn kan vara förenat med betydande kostnader för den som är föremål för tillsynen. Regeringen anser att det är angeläget att de ofta små verkstäder som kommer att utföra servicen av alkolås m.m. inte belastas med sådana kostnader och att tillsynen därför begränsas till leverantörer av alkolås. När det gäller tillträde till enskilda fordon som utrustats med alkolås kan anmärkas att Transportstyrelsens tillsyn syftar till att kontrollera att den typ av alkolås som godkänts uppfyller kraven för godkännande, inte att ett alkolås i det enskilda fallet fungerar eller handhas på rätt sätt. En rätt att begära tillträde till sådana fordon ter sig därför inte motiverad.

SWEDAC har föreslagit att alkolås ska kontrolleras, förutom av serviceverkstäderna, av ett oberoende organ, förslagsvis vid fordonets kontrollbesiktning. Det kan konstateras att en sådan ytterligare kontroll är förenad med extra kostnader för den enskilde. En genomgående ambition i det permanenta alkolåssystemet är att det ska vara mindre kostnadskrävande för den enskilde än försöksverksamheten för att på så sätt uppmuntra deltagande. Varje extra kostnad riskerar att motverka detta syfte. Enligt det förslag till föreskrifter om innehav av körkort med villkor om alkolås som Transportstyrelsen har remitterat ska alkolåset genomgå service, inklusive kalibrering och kontroll av funktionen, åtminstone var sjätte månad och därutöver extra service när det av särskild anledning är påkallat. Denna kontroll av alkolåset får anses tillräcklig.

Utöver Transportstyrelsens godkännande krävs som tidigare nämnts att alkolåset även måste ha genomgått en teknisk prövning vid ett särskilt provorgan, se 5 kap. 26 § körkortslagen. *SWEDAC* är den myndighet som har att godkänna de provorgan som får genomföra en sådan prövning enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll. Av 17 § lagen om teknisk kontroll framgår att *SWEDAC* ska utöva tillsyn över de provorgan som har blivit ackrediterade.

Trafikverket har föreslagit att även serviceverkstäderna ska vara ackrediterade. Som regeringen anförde i propositionen *Alkolås* efter rattfylleri är det emellertid inte aktuellt att införa något krav på ackreditering av verkstäder eftersom detta riskerar att bli så kostsamt för verkstäderna att det blir svårt att garantera en önskvärd tillgänglighet till serviceverkstäder över hela landet (se prop. 2010/11:26 s. 51).

11.2 Varning i stället för återkallelse av godkännande av alkolås

Regeringens förslag: Transportstyrelsen får i stället för att återkalla ett godkännande av alkolås meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

Förslaget i promemorian Kontroll av alkolås och tillsyn: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anser att Transportstyrelsen före programstart klart måste definiera vilka incidenter och felaktigheter som kan väcka frågan om utfärdande av en varning till leverantören. I övrigt framför remissinstanserna inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Om en viss typ av alkolås inte längre uppfyller de krav som ställs för att det ska vara godkänt kan Transportstyrelsen återkalla godkännandet, se 5 kap. 27 § körkortslagen. Återkallelse av godkännande av alkolås kan bli aktuellt om alkolåset brister i sin tekniska funktion eller om de krav som följer av de föreskrifter om godkännande av alkolås som meddelats inte har uppfyllts, t.ex. om leverantören brister i fråga om ett fungerande servicenät. Den nuvarande regleringen medger inte att en varning meddelas leverantören i stället för att ett godkännande återkallas vid en konstaterad brist. Det bör vara möjligt att kunna varna en leverantör om det kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Varning bör kunna bli aktuellt i de fall en leverantör visar vilja och förmåga att rätta till de missförhållanden som finns och därför kan antas komma att rätta till felet eller bristen. Det bör i sammanhanget påpekas att Transportstyrelsen vid mindre allvarliga brister och beroende på omständigheterna också kan avstå helt från ett formellt ingripande. Det följer av bestämmelsens utformning som en möjlighet men inte en skyldighet att ingripa.

Ett beslut om att meddela en varning bör kunna överklagas precis som ett beslut om återkallelse, se 8 kap. 1 § första stycket samt föreslagna 7 kap. 2 § första stycket 9 körkortslagen.

11.3 Polisens kontroll av alkolås

Regeringens förslag: Polisen ska ha rätt till tillträde till ett körkortspliktigt fordon som framförs av en körkortshavare vars körkortsinnehav är förenat med villkor om alkolås för att kontrollera alkolåset. Sådan kontroll ska utföras så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Polisens rätt till tillträde för att kontrollera alkolås ska även omfatta fordon som framförs av körkortshavare vars körkort är villkorligt återkallat enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Förslaget i promemorian Kontroll av alkolås och tillsyn: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Trafikverket* anför betänkligheter om huruvida polisen kommer att ha resurser att genomföra en sådan kontroll som verket anser att förslaget förutsätter och att detta i vart fall medför ett klart utbildningsbehov. Verket föreslår att kontrollen i stället sker genom att polisen tar del av dokumentation rörande godkännande, montering och service av alkolåset. *Rikspolisstyrelsen* anför att för att polisen ska kunna kontrollera om alkolåset är av godkänd typ samt uppfyller föreskrivna krav för montering måste någon form av dokumentation finnas tillgänglig för den kontrollerande polismannen antingen skriftligt eller digitalt i vägtrafikregistret. Vad som faktiskt avses med att polisen ska kontrollera fordonet i fråga om funktion är fortfarande något oklart. I övrigt framför inte remissinstanserna några synpunkter på lagförslaget.

Skälen för regeringens förslag: För att garantera efterlevnaden av de krav som ställs på den körkortshavare som har beviljats att få sitt körkortsinnehav förenat med villkor om alkolås efter rattfylleri krävs bland annat att polisen har möjlighet att kontrollera körkortshavaren och hans eller hennes fordon. Rikspolisstyrelsen har i sitt remissvar över Alkolåsutredningens betänkande Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84) påpekat att det saknas rutiner för hur polisen ska hantera och kontrollera alkolåsen vid trafikkontroller.

Den som framför ett fordon ska enligt 3 kap. 15 § körkortslagen i föreslagna lydelse ha med sig sitt körkort. På begäran av polis ska körkortet överlämnas för kontroll. Polisen kommer antingen genom uppgift som framgår direkt av körkortet eller genom kontroll mot vägtrafikregistret kunna få fram information om huruvida en stoppad förare körkortsinnehav förutsätter att fordonet är utrustat med alkolås. För att kunna fastställa om en förare uppfyller ett villkor om alkolås måste polisen ha möjlighet att kontrollera att fordonet är utrustat med ett godkänt och fungerande alkolås. En bestämmelse som ger polisen rätt till tillträde till ett fordon för att kontrollera alkolåset bör därför införas. En sådan kontroll bör som regel kunna innefatta en undersökning av att låset är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav för montering, funktion och användning. Vad gäller *Trafikverkets och Rikspolisstyrelsens* synpunkter om den tilltänkta kontrollen bör anmärkas att vad regeringen föreslår är en bestämmelse som sätter ramarna för polisens kontrollbefogenheter. Hur kontrollen utförs är en fråga om bl.a. prioritering för polisen.

Av 10 § första stycket 5 polislagen följer att en kontroll om nödvändigt får ske genom tvång, jfr prop. 2001/02:130 s. 122. Polisens kontroll ska emellertid utföras så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt. Detta bör föreskrivas särskilt.

Av 22 § 4 polislagen (1984:387) framgår att en polisman får stoppa ett fordon bl.a. om det behövs för att kontrollera fordon eller förare enligt vad som är särskilt föreskrivet. Av den föreslagna bestämmelsen om polisens befogenhet att kontrollera alkolås följer därmed även en rätt att stoppa fordon för just detta syfte.

Försöksverksamheten med alkolås

För den som har beviljats villkorlig återkallelse enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse gäller en

villkorstid med alkohol i två år. Lagen ska upphöra att gälla den 1 januari 2012. Bestämmelserna ska dock fortsätta att tillämpas för de körkortshavare som dessförinnan har fått en ansökan om villkorlig körkort återkallelse beviljad och för vilka villkorstiden inte löpt ut den 1 januari 2012. Bestämmelserna kommer således att ha aktualitet under en inte obetydlig tid efter det att lagen upphört att gälla. Det är rimligt att även fordon som har utrustats med alkohol med stöd av denna lag får kontrolleras av polisen. Den rätt för polisen att kontrollera alkohol som föreslagits bör därför också, från och med den 1 januari 2012, gälla i förhållande till den vars körkort återkallats villkorligt enligt försöksverksamhetslagen.

12 Läkares anmälningsskyldighet

Regeringens förslag: Rekviritet ”uppenbart olämplig” i bestämmelsen om läkares anmälningsskyldighet avseende innehavare av taxiförarlegitimation i 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen ska ersättas med ”olämplig”.

Det ska vidare införas en skyldighet för läkare att anmäla till Transportstyrelsen, om läkaren vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att innehavaren av en taxiförarlegitimation av medicinska skäl är olämplig att ha sådan legitimation och denne motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning. Motsvarande ändring ska göras i fråga om läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen.

Förslaget i Transportstyrelsens promemoria: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Transportstyrelsen har dock endast föreslagit en möjlighet, inte en skyldighet, att anmäla vid misstanke i kombination med bristande medverkan av innehavaren av taxiförarlegitimation till att låta sig utredas.

Remissinstanserna: *Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF)* välkomnar att 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen ändras så att den harmonierar med körkortslagen. *Sveriges Läkarförbund* erinrar om att den för vården viktiga patient och läkarrelationen kan påverkas negativt om läkare genom en utökad anmälningsskyldighet i alltför stor utsträckning kan komma att uppfattas som myndighetsföreträdare. I övrigt har remissinstanserna inga synpunkter.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I utkastet saknades dock förslag om att en genomgång av journalhandlingarna skulle kunna ligga till grund för en anmälan till Transportstyrelsen.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* föreslår att även en genomgång av journalhandlingarna ska kunna utgöra grund för en anmälan till Transportstyrelsen. *Socialstyrelsen*, *Svensk Trafikmedicinsk Förening*, *Svenska Läkaresällskapet*, *Karolinska universitetssjukhuset* samt *Försäkringsförbundet* och *Trafikförsäkringsföreningen* tillstyrker att det

införs en anmälningsskyldighet även vid misstanke om medicinsk olämplighet. *Sveriges Pensionärsförbund* motsätter sig att kravet ”uppenbart olämplig” skärps till ”olämplig”. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)*, *Sveriges Pensionärsförbund* och *Svenska Läkaresällskapet* anser att trafikmedicinska center bör inrättas.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen har i en promemoria den 7 juni 2010 (TSV 2010-4733) föreslagit att rekvisitet ”uppenbart olämplig” i bestämmelsen om läkares anmälningsskyldighet avseende innehavare av taxiförarlegitimation i 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ersätts med rekvisitet ”olämplig”. Styrelsen har vidare föreslagit att det ska införas en möjlighet för läkare att anmäla den som läkaren vid undersökning finner av medicinska skäl sannolikt är olämplig att inneha taxiförarlegitimation och som motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning.

De föreslagna ändringarna överensstämmer med de ändringar som gjordes av motsvarande bestämmelse om körkort den 1 september 2010. Det finns inga sakliga skäl till att ställa andra, och framförallt inte lägre, krav i fråga om läkares skyldighet att anmäla olämplighet när det gäller innehav av taxiförarlegitimation än innehav av körkort. Det skulle som Transportstyrelsen beskrivit kunna medföra oönskade effekter, såsom att en läkare avstår från att anmäla en innehavare av taxiförarlegitimation vars medicinska tillstånd inte gör honom eller henne olämplig att inneha körkort men väl olämplig – dock inte uppenbart olämplig – att inneha taxiförarlegitimation. Remissutfallet har även varit positivt. Liksom i fråga om körkort bör gränsen för anmälningsskyldigheten därför sättas vid ”olämplighet” att inneha taxiförarlegitimation.

När det gäller den situationen att en innehavare av taxiförarlegitimation befinns sannolikt vara olämplig att inneha legitimationen, men motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ifrågasätter regeringen om det är motiverat att endast föreskriva en möjlighet att anmäla förhållandet till Transportstyrelsen. Det bör övervägas om det inte i stället bör föreskrivas en skyldighet. Avgörande bör vara hur angeläget det är från trafiksäkerhetssynpunkt att innehavarens hälsotillstånd blir utrett.

I förslaget till ny lydelse av 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen regleras dels den situationen att ett medicinskt hinder kan konstateras, dels den situationen att ett sådant hinder kan misstänkas men misstanken inte kan bekräftas (eller motbevisas) p.g.a. innehavarens ovilja att medverka till att låta sig utredas. Enligt regeringens mening ter sig intresset av att utreda den medicinska lämpligheten lika stort i båda fallen. Regeringen anser att den hänsyn till den enskildes integritet som också måste beaktas inte överväger detta intresse, inte ens i det fallet att det endast förekommer en misstanke om medicinskt hinder. Sannolikheten för att innehavaren inte kommer att visa sig vara olämplig kan vara större eller mindre men något legitimt skäl att inte medverka till att bringa klarhet i frågan finns knappast. De utredningsbefogenheter som läkaren därvid saknar har Transportstyrelsen.

Sveriges Läkarförbund har varnat för hur patient och läkarrelationen kan påverkas om läkare genom utökad anmälningsskyldighet i alltför stor utsträckning kan komma att uppfattas som myndighetsföreträdare. Det är en synpunkt som regeringen har stor förståelse för. Regeringen tror emellertid att när valet står emellan att erbjuda en möjlighet och att

påbjuda en skyldighet för läkare att anmäla patienten till Transportstyrelsen, det senare alternativet i själva verket kan utgöra ett stöd för läkaren och hans eller hennes relation till sin patient. Det är rimligen lättare för en läkare att förklara sitt handlande, och för patienten att acceptera handlandet, om läkaren kan stödja sig på en skyldighet snarare än bara en möjlighet att anmäla.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att den föreslagna möjligheten att anmäla en misstanke om att medicinskt hinder föreligger i stället ska formuleras som en skyldighet. Motsvarande ändring bör göras i 10 kap. 2 § andra stycket körkortslagen.

Transportstyrelsen har i sitt yttrande över utkastet till lagrådsremiss föreslagit att en anmälan till styrelsen även ska kunna grunda sig på en genomgång av journalhandlingarna. Styrelsen anför som skäl för förslaget att det ofta förekommer att en patient har kontakt med en läkare under utbildning som efter en viss tid byter klinik eller sjukhus. Om patienten därefter uteblir från uppföljning hos en ny läkare finns det ingen som kan göra anmälan eftersom ingen av de kvarvarande läkarna har undersökt patienten. Dock finns tveksamheter till körkortsinnehavet oftast väl dokumenterade i journalen, vilket skulle kunna utgöra underlag för en kvarvarande läkare på mottagningen att göra en anmälan.

Regeringen finner att Transportstyrelsens förslag skulle uppfylla ett praktiskt behov utan att gå ut över den enskildes rättssäkerhet i någon nämnvärd mån. Det väsentliga för att en anmälningsskyldighet ska föreskrivas bör vara att läkaren har sannolika skäl för sin misstanke, inte vad misstanken grundar sig på. Enligt regeringens mening kan noggranna journalanteckningar mycket väl utgöra en tillräcklig grund för misstanke. Själva anmälan är vidare endast en indikation för Transportstyrelsen att gå vidare med en utredning och utgör ingen självständig grund för ett ingripande. Förslaget bör därför genomföras.

Flera remissinstanser har på nytt väckt frågan om att inrätta särskilda trafikmedicinska center. Ett förslag härom behandlades nyligen av regeringen i prop. 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor som emellertid i likhet med körkortsutredningen fann att frågan inte var tillräckligt utredd och att förslaget för närvarande inte bör genomföras. Regeringen står fast vid denna uppfattning.

13 Övriga frågor

13.1 Överklagande

Regeringens förslag: Ett beslut att inte förnya körkort ska få överklagas när beslutet grundar sig på att sökanden inte uppfyller tillämpliga krav på att vara permanent bosatt eller studera i Sverige alternativt sakna sådan anknytning till annan stat inom EES-området.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen föreslår att beslut om att inte ersätta ett körkort endast får överklagas om beslutet grundar sig på att körkortshavaren inte är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader.

Remissinstanserna: *Sveriges MotorCyklister (SMC)* anser att möjligheterna att överklaga fler beslut till förvaltningsdomstol än vad utredningen föreslår borde ses över.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: Enligt körkortslagens bestämmelser om förnyelse krävs inte att några särskilda förutsättningar är uppfyllda för att körkortet ska förnyas. Förnyelse sker dock alltid efter ansökan och en sådan ansökan kan avslås exempelvis om den inte åtföljs av ett välliknande fotografi (jfr 3 kap. 15 § körkortsförordningen). Regeringen har föreslagit att ett körkort i flertalet fall endast ska förnyas om sökanden är permanent bosatt eller, i visst fall, studerar i Sverige sedan minst sex månader, alternativt helt saknar sådan anknytning till Sverige eller annat EES-land. Förutsättningen att sökanden är permanent bosatt eller studerar i Sverige sedan minst sex månader gäller redan enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 körkortslagen för utfärdande av körkort.

Ett beslut i ärende om förnyelse av körkort eller förarbevis är enligt 8 kap. 2 § 3 inte överklagbart. Ett beslut om att inte utfärda körkort med hänvisning till anknytningskraven i 3 kap. 1 § första stycket 2 är däremot överklagbart enligt 8 kap. 1 § första stycket 2. I analogi härmed bör nu även beslut om att inte förnya körkort som grundar sig på att kravet på bosättning eller studier i Sverige inte är uppfyllt kunna överklagas. Detsamma bör gälla om den alternativa möjligheten att sökanden inte är permanent bosatt inom EES-området (eller i förekommande fall studerar där) inte heller ansetts uppfyllt. Regeringen föreslår att bestämmelser med denna innebörd förs in i 8 kap. körkortslagen.

13.2 Periodiska läkarundersökningar av körkortshavare

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

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att synscreening bör föreskrivas nationellt i samband med körkortsbyte. *Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC)* framhåller vikten av medicinska kontroller eller synkontroller av äldre förare. *Socialstyrelsen, Transportstyrelsen, Vägverket* och *Sveriges Pensionärsförbund* ställer sig däremot positiva till utredningens bedömning i denna del. Transportstyrelsen och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser dock att värdet av att införa periodiska hälsodeklarationer för de lägre behörigheterna bör utredas. *Svenska Läkaresällskapet* anser att frågan om återkommande hälsoundersökningar för dem äldre än 90 år bör utredas närmare.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I avsnitt 6.3.2 redogjorde regeringen för de krav i samband med körkortsförnyelse som det står medlemsstaterna fritt att införa, däribland möjligheten att få kräva en kontroll i fråga om fysisk och psykisk lämplighet även för förnyelse i fråga om de lägre kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE. I likhet med utredningen ansåg regeringen att denna möjlighet inte ska utnyttjas.

Utredningen har därutöver särskilt tagit ställning till om sådana periodiska läkarundersökningar som körkortsdirektivet ger möjlighet till även för innehavare av lägre körkortsbehörigheter kan vara motiverade när det gäller äldre körkortshavare. Utredningen har därvid anfört följande.

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.

Regeringen instämmer i utredningens bedömning, som också delas av flera remissinstanser. Utredningens slutsatser vad gäller effektivitet, kostnader och resursåtgång torde i hög grad gälla även för medicinska kontroller av yngre körkortshavare. *STR:s* och *SMC:s* förslag om synkontroll motsvarar i princip den medicinska kontroll som Transportstyrelsen har föreslagit för de högre förarbehörigheterna fram till 45 års ålder (se avsnitt 6.3.1). Att genomföra en stor mängd synkontroller av körkortshavare skulle bli kostsamt och kräva alltför stora undersökningsresurser i förhållande till de trafiksäkerhetseffekter det kan förväntas ge. Något krav på periodiska läkarundersökningar eller synundersökningar av körkortshavare med de lägre behörigheterna AM, A, A1, A2 eller B bör därför inte införas.

13.3 Mikroprocessor

Regeringens bedömning: Det bör inte införas några bestämmelser i lag om att körkort ska förses med mikroprocessor. Om sådana bestämmelser införs bör det ske i förordning eller myndighetsföreskrifter efter det att kommissionen har fastställt föreskrifterna för mikroprocessorn.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. I 3 kap. 16 § i förslaget till ny körkortslag har utredningen föreslagit att ett körkort ska förses med en mikroprocessor som innehåller de uppgifter

som anges på körkortet. Bestämmelsen anges träda i kraft den 19 januari 2013 i likhet med övriga bestämmelser i lagen.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Sundsvall* har anfört att det bör räcka att ange att ett körkort ska förses med en mikroprocessor i förordning eller föreskrift där övriga bestämmelser om körkortets utformning finns. Övriga remissinstanser framför inga synpunkter.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I art. 1.2 i körkortsdirektivet anges att medlemsstaterna får förse körkortet med ett lagringsmedium (en mikroprocessor) från och med det att kommissionen fastställt föreskrifterna för lagringsmediet. Dessa föreskrifter 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.

Avsikten är således att medlemsstaterna på sikt ska kunna förse körkortet med en mikroprocessor. Som utredningen framhållit får så emellertid inte ske förrän relevanta specifikationer för mikroprocessorn har tagits fram. Om det bedöms lämpligt att förse svenska körkort med en mikroprocessor bör det införas bestämmelser härom i svensk rätt. Det bör dock inte ske förrän kommissionens arbete med att ta fram gemensamma specifikationer slutförts och regler om detta införts i körkortsdirektivet. Om och när det blir aktuellt att införa sådana bestämmelser är det, såsom *Kammarrätten i Sundsvall* anfört, tillräckligt att det sker i förordning eller underordnade föreskrifter.

13.4 Krav på förarprövare

Regeringens bedömning: De krav som ska ställas på förarprövare bör liksom tidigare meddelas i myndighetsföreskrifter. Utredningens förslag om att fysiska eller juridiska personer bör kunna få tillstånd att anordna förarprov bör inte genomföras.

Utredningens förslag: Avviker från regeringens bedömning. Utredningens förslag till ny körkortslag innehåller bestämmelser om bl.a. tillstånd för fysiska och juridiska personer att anordna förarprov, återkallelse av sådant tillstånd och tillsyn. Förslaget innehåller även bestämmelser om förordnande som förarprovsförare och återkallelse av sådant förordnande samt tillsyn. Körkortsutredningens förslag bygger på det förslag som lämnades i 2008 års alkoholåsutrednings betänkande *Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi* (SOU 2008:84).

Remissinstanserna: *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att Transportstyrelsen ska ansvara för utbildningsplanen för förarprövare.

Bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens bedömning: I art. 10 i körkortsdirektivet föreskrivs bl.a. att förarprövare från och med direktivets ikraftträdande ska uppfylla de minimikrav som anges i bilaga IV. De krav som där anges omfattar bl.a. ålderskrav och en rad krav på kunskaper, färdigheter, insikter, körvana, utbildning, kompetens och fortbildning med betydelse för förmågan att fungera som förrättare av förarprov. Dessa krav är minimikrav som Sverige har att införa i svensk rätt.

Regelverket rörande förarprov och förarprövare är i dag fördelat på lag, förordning och myndighetsföreskrifter. I körkortslagen finns endast bestämmelser om förarprov. I 3 kap. 10 § körkortsförordningen finns bestämmelser om att förarprov ska avläggas inför den som Transportstyrelsen förordnat att förrätta förarprov och om vilka som kan komma i fråga för förordnande som provförrättare, nämligen tjänstemän vid Trafikverket och Försvarsmakten samt lärare vid gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning. Där finns också bestämmelser om under vilka förutsättningar Transportstyrelsen får återkalla ett förordnande. I 8 kap. 5 § körkortsförordningen anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om förarprov och, efter samråd med Trafikverket, Statens skolverk och Försvarsmakten, om förordnande att förrätta förarprov. Alla bestämmelser om krav på förarprövare av det slag som körkortsdirektivet reglerar återfinns i dag i myndighetsföreskrifter. Regeringen finner att det är önskvärt att behålla denna ordning och att ingenting hindrar att Transportstyrelsen även fortsättningsvis reglerar denna typ av detaljkrav på förarprövare i sina föreskrifter.

Körkortsutredningens förslag om att fysiska eller juridiska personer ska kunna få tillstånd att anordna förarprov byggde på 2008 års alkoholåsutrednings förslag i betänkandet Alkoholå för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84). Utgångspunkten för alkoholåsutredningens förslag var att Trafikverket, som anordnar körkortsprov, periodvis hade haft problem med att möta efterfrågan på anordnande av prov. Körkort är en viktig möjlighet för att alla som bor i Sverige ska kunna delta i samhälls- och arbetsliv. En väl fungerande körkortsprovsverksamhet i hela landet är en förutsättning för detta. Regeringen konstaterar att väntetiderna för att få köra upp sedan flera år är korta eller obefintliga. Vidare har Trafikverket genomfört en rad åtgärder för att utveckla verksamheten. System för att säkra enhetlighet och rättssäkerhet i bedömningen av körkortstagarna, införande av sammanhållna teori- och körprov samt åtgärder för att möta körkortstagarnas behov av uppkörningstider, väl fungerande bokning och stöd till personer med läs- och skrivsvårigheter och möjligheter att utföra teoriprov på andra språk än svenska är några exempel. Regeringen har för närvarande inte för avsikt att lämna förslag om att låta fysiska eller juridiska personer efter tillstånd få anordna förarprov.

13.5 Diverse övriga ändringar

Regeringens förslag: Förarprov ska inte få avläggas om giltighetstid för återkallelse tills vidare löper.

I körkortslagen ska uttryckligen anges att Transportstyrelsen prövar frågor om förnyelse av körkort.

Utredningens förslag: Finns inget i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Framför inga synpunkter i denna del.

Skälen för regeringens förslag: I 3 kap. 4 § första stycket körkortslagen i den lydelse som träder i kraft den 1 januari 2012 föreskrivs att förarprov för *körkort* inte får avläggas om spärtime eller villkorstid löper. I 3 kap. 20 § andra stycket anges beträffande förarprov för att erhålla *förarbevis* att sådant inte heller får avläggas innan giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut. Det finns knappast något sakligt skäl att föreskriva olika i 4 och 20 §§ när det gäller hinder för att avlägga förarprov. Med hänsyn till detta och då återkallelse tills vidare väsentligen har samma rättsverkan som slutlig återkallelse bör ett tillägg göras i 3 kap. 4 § motsvarande vad som gäller enligt 20 §.

I 8 kap. 1 § körkortslagen i föreslagen lydelse och 2 § anges i vad mån beslut i ärenden om förnyelse av körkort kan överklagas. Det bör därför även uttryckligen framgå av 7 kap. 2 § att Transportstyrelsen prövar sådana ärenden.

Regeringens förslag: De nya och ändrade bestämmelserna i körkortslagen ska träda i kraft den 1 januari 2012 ifråga om 4 kap. 8 §, 5 kap. 25 a, 27 och 28 §§ samt 10 kap. 2 § och i övrigt den 19 januari 2013. Bestämmelsen i 7 kap. 2 § första stycket 9 i sin nya lydelse ska dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2012.

Den nya lydelsen av 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen ska träda i kraft den 1 januari 2012. De nya och ändrade bestämmelserna i lagen om yrkesförarkompetens ska träda i kraft den 19 januari 2013.

För en förarbehörighet som förvärvats före den 19 januari 2013 ska äldre föreskrifter gälla. För ett körkort som utfärdats före detta datum ska dock 3 kap. 12, 14 och 14 a §§, 7 kap. 2 § första stycket 4 och 8 kap. 1 och 2 §§ tillämpas i sina nya lydelse från och med den 19 januari 2013. Ett körkort med behörighet C, CE, D eller DE ska därvid förnyas första gången enligt 3 kap. 14 § första stycket vid det ordinarie förnyelsetillfälle som enligt äldre föreskrifter skulle ha infallit närmast efter den 19 januari 2013, dock senast den 19 januari 2023.

Utän hinder av ålderskraven i 3 kap. 1 § får körkort med behörigheten A, C, CE, D eller DE utfärdas till den som tidigare innehaft ett körkort med motsvarande behörighet, om det tidigare körkortet utfärdats före den 19 januari 2013. Därvid ska 2 kap. 6 § tillämpas i sin äldre lydelse.

Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för godkännande som handledare som har meddelats före den 1 januari 2012.

Regeringens bedömning: Ändringarna i yrkestrafiklagen och lagen om yrkesförarkompetens kräver inga övergångsbestämmelser.

Utredningens förslag: Saknas i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i princip med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* och *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser att även godkännanden som handledare som meddelats före den 1 januari 2012 bör tidsbegränsas.

Skälen för regeringens förslag: I art. 16.1–2 i körkortsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna ska tillämpa de bestämmelser som direktivet ålägger dem att införa från och med den 19 januari 2013 (vissa bestämmelser har medlemsstaterna emellertid enligt art. 18 varit skyldiga att tillämpa sedan januari 2009). De föreslagna lagändringar som syftar till att genomföra körkortsdirektivet i svensk rätt bör därför träda i kraft den 19 januari 2013. Även övriga lagändringar bör träda i kraft då i den mån inte särskilda skäl talar för ett annat ikraftträdandedatum. När det gäller de ändringar i fråga om läkares anmälningsskyldighet och godkännande som handledare som föreslås finner regeringen att dessa bör träda i kraft tidigare och att ikraftträdandedatum lämpligen kan sättas till den 1 januari 2012. Även de bestämmelser som rör Transportstyrelsens tillsyn över alkoholverksamheten och polisens befogenhet att kontrollera fordon utrustade med alkohol ska bör träda i kraft vid samma

tillfälle, då det permanenta systemet med villkor om alkohol som alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri införs.

I art. 13.2 i direktivet anges att behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 inte ska kunna dras in eller på något sätt inskränkas genom direktivets bestämmelser. Det innebär att nya krav för förvärv av behörigheter och nya gränsdragningar mellan fordonskategorierna inte får påverka giltigheten av en redan förvärvad behörighet. Det bör därför anges i övergångsbestämmelser att de bestämmelser som gällde före den 19 januari 2013 ska tillämpas på körkortsbehörigheter som förvärvats före detta datum. Detsamma bör gälla annan förarbehörighet som förvärvats före detta datum.

Regeringen har i avsnitt 6.3.1 bedömt att nyssnämnda princip inte bör hindra att de nya kraven för förnyelse m.m. tillämpas även i fråga om en äldre behörighet. I enlighet med vad där anförs bör den kortare förnyelsefristen för körkort med högre behörigheter och de bestämmelser om tätare medicinska kontroller som hänger samman med den, liksom överhuvudtaget de bestämmelser som rör de nya krav som gäller vid förnyelse av körkort, tillämpas även på körkort som redan utfärdats den 19 januari 2013.

För körkort med lägre behörigheter medför bestämmelserna endast att nya krav för förnyelse införs. Detsamma gäller förnyelse av körkort med högre behörigheter som äger rum mellan de ordinarie förnyelsetillfällena. Bestämmelserna kan därför börja tillämpas direkt efter den 19 januari 2013. Femårsförnyelse av körkort med högre behörigheter är dock en nyhet som behöver regleras särskilt. Övergången från tioårsförnyelse till femårsförnyelse bör ske vid det första ordinarie förnyelsetillfälle som skulle ha infallit efter den 19 januari 2013 enligt den gamla ordningen. Eftersom denna ordning innebär att den ordinarie tioårsförnyelsen skjuts upp om något som föranleder förnyelse inträffar under tiden bör det emellertid sättas en gräns för när femårsförnyelse senast ska börja tillämpas. Tidsgränsen kan lämpligen bestämmas till den 19 januari 2023. Det sammanfaller med när de sist förnyade körkortet enligt den gamla ordningen under normala omständigheter ska förnyas igen.

De äldre bestämmelserna bör endast fortsätta att tillämpas om körkortsinnehavet förblir intakt. Om en körkortsbehörighet blir ogiltig, exempelvis p.g.a. körkortsåterkallelse, är det inte längre fråga om en behörighet som förvärvats före ikraftträdandet. Utfärdande av ett nytt körkort i sådant fall och frågan om vilka behörigheter körkortet medför bör i princip styras av de nya reglerna. Det är emellertid rimligt att den som före den 19 januari 2013 har förvärvat en körkortsbehörighet som sedermera blir ogiltig inte drabbas av de i vissa fall kraftigt skärpta ålderskraven för att återfå behörigheten. Exempelvis skulle, utan övergångsbestämmelser, den som vid 19 års ålder får sitt C-körkort återkallat med en kortare spärrtid i själva verket inte kunna återfå körkortet förrän vid fyllda 21 år. Det bör därför föreskrivas att körkort med behörigheten A, C, CE, D eller DE (de behörigheter för vilka skärpta ålderskrav införs) utan hinder av ålderskraven i 3 kap. 1 § får utfärdas till den som tidigare innehaft ett körkort med motsvarande behörighet, om det tidigare körkortet utfärdats före den 19 januari 2013. Det bör också föreskrivas, såvitt avser behörighet A, att 2 kap. 6 § i så fall ska tillämpas i sin äldre

lydelse eftersom det faktiska ålderskravet för att få köra de tyngsta motorcyklarna annars blir 24 år.

I avsnitt 7.2.3 har regeringen föreslagit att möjligheten att begära att ett godkännande som handledare upphävs ska upphöra och ersättas med en begränsning av handledarskapets giltighetstid till fem år. Dessa lagändringar bör emellertid inte beröra godkännanden som handledare som meddelats innan lagändringarna träder i kraft. I stället bör äldre föreskrifter gälla för dessa godkännanden, vilket innebär att de gäller tills vidare men kan upphävas av Transportstyrelsen på handledarens eller körkortsaspirantens begäran.

Transportstyrelsen och *Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)* anser emellertid att även godkännanden som handledare som meddelats före den 1 januari 2012 bör tidsbegränsas och att de därvid bör gälla fem år efter ikraftträdandedatum. Transportstyrelsen anger som skäl för detta att uppgifter om äldre godkännanden annars inte går att gallra ur vägtrafikregistret. STR tillägger att det allt oftare händer att handledare begär ut kopia på bevis om genomgången introduktionsutbildning från trafikskolorna, men att skolorna ibland inte har uppgifterna kvar.

En tidsbegränsning av godkännanden som meddelats före den 1 januari 2012 skulle innebära ett ingrepp i enskildas redan förvärvade rättigheter. Sådan retroaktiv lagstiftning är inte förbjuden utom i vissa fall men bör alltid användas restriktivt. Regeringen anser inte att några mer betydande olägenheter av att äldre godkännanden inte kan gallras framkommit. Regeringen har svårt att se att tidsbegränsning skulle avhjälpa det problem STR påtalat, eftersom bevis om introduktionsutbildning endast behövs för godkännande, inte utövande, av handledarskapet. Regeringen vidhåller att godkännanden som handledare som meddelats före den 1 januari 2012 inte bör tidsbegränsas.

Lagen (1989:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska upphöra att gälla den 1 januari 2012. Enligt övergångsbestämmelserna ska dock bestämmelserna i lagen fortsätta att tillämpas för den som fått sin ansökan beviljad och för vilken villkorstiden inte löpt ut när lagen upphör att gälla. Som föreslagits i avsnitt 11.3 bör därvid bestämmelsen om polisens kontrollbefogenheter i körkortslagen tillämpas även i försöksverksamheten. Lagtekniskt kan det lämpligen ske genom en hänvisning i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till försöksverksamhetslagen till den nya bestämmelsen om polisens kontrollbefogenheter i körkortslagen.

När det gäller de ändringar i yrkestrafiklagen och lagen om yrkesförarkompetens som föreslås krävs enligt regeringens bedömning inga övergångsbestämmelser.

15 Konsekvensanalys

15.1 Ändringar i körkortslagen

Genom förslaget införs ändringar i körkortslagen i syfte att dels genomföra det tredje körkortsdirektivet i svensk rätt, dels göra vissa andra ändringar för att till en del förenkla regelverket. De ändringar som före-

slås införas i svensk rätt med anledning av körkortsdirektivet är kortfattat följande:

1. Ny behörighet A2 för motorcykel införs. Nettoeffekt högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kg.
2. För motorcykelbehörigheterna stärks det stegvisa tillträdet till tyngre och mer effektstarka motorcyklar genom att:
 - a. Ålderskravet höjs för behörigheten A till 24 år vid direkttillträde och 20 år för den som har haft behörigheten A2 i minst två år.
 - b. För behörigheten A2 blir ålderskravet 18 år.
 - c. För A och A2 består förarprovet normalt av ett kunskapsprov och ett körprov. Om sökanden har behörigheten A2 eller A1 krävs dock endast ett godkänt körprov för att erhålla A eller A2.
3. Motordriven trehjuling ska få framföras med behörighet A1 från 16 års ålder. Om motoreffekten är över 15 kilowatt krävs dock behörigheten A eller B, samt fylla 21 år.
4. Behörigheten B utökad införs. Behörigheten B ger normalt möjlighet att bl.a. framföra ett fordon inom kategorin (bil eller lätt lastbil) med ett tillkopplat släpfordon som väger mer än 750 kg, förutsatt att fordonskombinationens totalvikt inte överskrider 3,5 ton. Om föraren avlagt ett särskilt körprov och förvärvat s.k. utökad B-behörighet får han eller hon dock även framföra en fordonskombination vars totalvikt överskrider 3,5 men inte 4,25 ton.
5. Behörigheten B innefattar även i fortsättningen tre- och fyrhjulinga motorcyklar. Behörigheten A ger inte längre rätt att köra fyrhjuling motorcykel.
6. Fyra nya behörigheter för lastbil och buss införs: C1, C1E, D1 och D1E.
7. Ålderkraven höjs för behörigheten C och CE till 21 år, från tidigare 18 år (detta ska inte påverka tillämpningen av de lägre åldersgränser som kan följa av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens).
8. Ålderskraven höjs för behörigheterna D och DE till 24 år, från tidigare 21 år (detta ska inte påverka tillämpningen av de lägre åldersgränser som kan följa av lagen om yrkesförarkompetens).
9. Ålderskraven för de nya behörigheterna C1 och C1E blir 18 år samt för D1 och D1E 21 år.
10. Körkort med behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE gäller i fem år och måste därefter förnyas för att gälla. Körkortshavaren ska i samband med förnyelsen vart femte år visa att de medicinska kraven för innehav är uppfyllda.
11. Lagen om yrkesförarkompetens anpassas till de nya behörigheterna C1, C1E, D1 och D1E. Bl.a. införs bestämmelser om kompetens- och ålderskrav för dessa kategorier.

Därutöver föreslås vissa andra ändringar i körkortslagen. Av betydelse i detta sammanhang är främst:

- Borttagande av möjligheten att få förhandsbesked om körkortstillstånd.
- Bevis om att körkort utfärdats tas bort. En förare som kör utan att ha med sitt körkort ska inte dömas till straff om körkortet ännu inte lämnats ut och färdan äger rum inom två månader från utfärdandet.
- Möjligheten att begära att godkännande som handledare upphör tas bort. Godkännande som handledare tidsbegränsas till fem år.
- Vissa justeringar av ålderskraven för att få övningsköra införs. Principen är att man ska kunna övningsköra en tid innan den ålder då man kan ta körkortet i fråga, se tabell nedan. Undantaget är C1, C1E och BE där ålderskravet 18 år sammanfaller för övningskörning och körkort. För den som körtränar inom ramen för grundutbildning för yrkesförarkompetens för fordon som kräver C eller CE gäller 18 år (i stället för 20 normalt) och för D eller DE 20 år (i stället för 23 år).
- Transportstyrelsen ges ett tillsynsmandat över godkända alkoholåsar som används i det permanenta systemet med alkoholåsar efter rattfylleri. Varning införs som ett lindrigare alternativ till återkallelse av godkännande av en alkoholåsarstyp. Polisen ges befogenhet att kontrollera fordon som framförs av förare med villkor om alkoholåsar.
- Bestämmelsen om läkares anmälningsskyldighet beträffande medicinskt olämpliga förare justeras. Motsvarande ändringar införs i yrkestrafiklagen (1998:490) i fråga om taxiförarlegitimation.

15.1.1 Alternativa lösningar eller inte reglera alls

Sverige har förbundit sig att genomföra körkortsdirektivet i svensk rätt. Det krävs vissa anpassningar av bestämmelserna i bl.a. körkortslagen för att uppfylla direktivets krav. Att inte införa körkortsdirektivets regler i den utsträckning som krävs är därför inte något alternativ.

De ändringar som införs därutöver har till syfte att förenkla och underlätta hanteringen av körkortsärenden vad gäller borttagande av förhandsbesked om körkortstillstånd, bevis om körkort och möjligheterna att begära att godkännande som handledare upphör. Vad gäller justeringarna av ålderskraven för övningskörning sker dessa för att ensa reglerna för detta och för att ge ökade möjligheter till att övningsköra. Vad gäller ändringarna av läkares anmälningsskyldighet sker även dessa för att ensa reglerna på området och för att därmed underlätta för läkare att anmäla medicinskt olämpliga förare och innehavare av taxiförarlegitimation. Alternativa lösningar eller att inte reglera alls är därför inte aktuellt i dessa delar.

15.1.2 Vilka som berörs av regleringen

Ändringar i körkortsreglerna berör körkortshavare samt företag, myndigheter och organisationer som använder transporter med motorfordon på

väg. Vilka som berörs behandlas närmare nedan under respektive förslag där också de konsekvenser ändringarna får för staten, enskilda och företag berörs närmare.

15.2 Ändringar med anledning av körkortsdirektivet

15.2.1 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter och samhället av införandet av det tredje körkortsdirektivet

Transportstyrelsen

Införandet av nya körkortskategorier samt nya krav för förvärv av körkort innebär en viss ökad administration för Transportstyrelsen. I de fall körkortstagare tar körkort i någon av de nya kategorierna i stället för i de som gällde tidigare, exempelvis C1 i stället för C, blir antalet ärenden inte fler. Förslagen om borttagandet av möjligheterna att få förhandsbesked, bevis om körkort och att begära att handledarskap ska upphöra leder dock till minskningar av administrationen. Avgifter kommer att tas ut för körkortet i enlighet med vad som gäller idag för körkort. Transportstyrelsen har beräknat kostnaderna för utveckling av regelverket, information m.m. till ca 35–40 miljoner kronor under två år (2011 och 2012), vilket finns med i en utvecklingsplan i myndighetens budget.

Trafikverket

Införandet av nya körkortskategorier och förändrade ålderskrav kan komma att påverka antalet förarprov för körkort hos Trafikverket. Förändringarna kan medföra marginella kostnader för utveckling av nya förarprovsprotokoll vad gäller de nya kategorierna. Eventuella kostnadsökningar bedöms bli små och kunna tas inom ram.

Sveriges Domstolar

Genom förslagen införs en ny möjlighet att överklaga beslut om att inte förnya körkort på grund av att körkortshavaren inte är permanent bosatt i Sverige. Antalet mål bedöms dock bli marginellt. De eventuella ökade kostnader som uppstår för förvaltningsdomstolarna bedöms kunna tas inom ram.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Ett av syftena med att anta det tredje körkortsdirektivet är att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet, främst för tvåhjuliga motorfordon, som är en utsatt grupp i trafiken, men också för förare av bussar och lastbilar. Motorcykelförare är överrepresenterade i olycksstatistiken, både i Sverige och inom EU. Genom ändringarna för framför allt tunga och effektstarka motorcyklar kan antalet döda och allvarligt skadade på tvåhjuliga motorfordon sänkas. Även ändringarna för förare av buss och lastbil kan förväntas ge positiva trafiksäkerhetseffekter.

Åklagarmyndigheten anser att antalet behörigheter och åldersnivåer som införs gör regelverket omfattande och tungt. Rikspolisstyrelsen befarar att antalet behörigheter och åldersnivåer kan komma att medföra problem för kontrollverksamheten. Regeringen delar uppfattningen att antalet behörigheter och åldrar gör att det svenska systemet blir betydligt mer komplext än tidigare. Sverige har emellertid förbundit sig att införa körkortsdirektivet i svensk rätt. Syftena med att anta direktivet är att åstadkomma ökad harmonisering, trafiksäkerhet och skydd mot förfalskningar, bland annat genom en harmoniserad körkortsmodell. Harmoniseringen har också fördelar för de kontrollerande myndigheterna, eftersom allt fler EES-medborgare rör sig över gränserna. Att själva körkortet inom EES harmoniseras, och att reglerna för körkort ensas mer tydligt, är därmed en viktig fråga för den fria rörligheten.

15.2.2 Konsekvenser för privatpersoner

Nya körkortskategorier

Införandet av de nya körkortskategorierna C1, C1E, D1 och D1E ger möjligheter för vissa grupper av körkortstagare att ta körkort för fordon med begränsad vikt, längd eller ett begränsat antal passagerare.

Genom att körkortsbehörigheter i kategorierna C, CE, D och DE nu kommer att gälla i fem år, att jämföra med dagens tio år, och därefter måste förlängas för att gälla, uppstår en merkostnad. Motormännens Riksförbund (M) har påtalat risken för längre väntetider vid förnyelse av körkort med anledning av att införandet av femårsförnyelser kan orsaka ytterligare arbetsbelastning hos Transportstyrelsen. M betonar vikten av att Sveriges fordonsförare har en reell möjlighet att få sina körkort förnyade i rätt tid oberoende av vilken behörighet det gäller. Vidare anser förbundet att kostnader för tätare förnyelser inte bör läggas på fordonsförarna utan att de är välmotiverade, främst från trafiksäkerhetssynpunkt.

Regeringen konstaterar att införandet av det nya körkortsdirektivets bestämmelser generellt sett innebär en ökad harmonisering av körkortsbehandlingen och villkoren för att få framföra körkortspliktiga motorfordon, vilket underlättar för medborgarna att röra sig inom EES. Regeringen förutsätter att Transportstyrelsen dimensionerar handläggningsresurserna efter de behov som finns av en väl fungerande verksamhet då det gäller utfärdande och förnyelse av körkort.

Kostnaden för förnyelse av körkort består dels av en administrativ avgift för att förnya körkortet, dels av en kostnad för att visa att de medicinska kraven är uppfyllda. Den 1 januari 2011 fanns det 683 000 personer med körkortsbehörigheterna C eller D i någon kombination, varav 515 000 var 45 år eller äldre. Om 85 % av dessa antas förnya sin behörighet vart femte år, innebär det ca 160 700 förnyelser och läkarintyg per år, varav hälften torde utgöras av de extra förnyelser som införs genom femårsförnyelse i stället för förnyelse vart tionde år. Den administrativa kostnaden för prövning av ansökan om förlängning av körkort med högre behörighet (C, CE, D, DE) är 315 kr och för tillverkning av körkortshandlingen 150 kr. Ett läkarintyg kan uppskattningsvis kosta mellan 700 kr och 1 500 kr, medan ett synintyg kostar

cirka 100 kr. Vid en antagen kostnad på knappt 1 300 kr för läkarintyg blir kostnaden för en förnyelse ca 1 750 kr. Kostnaderna för läkarintyg kan dock, i enlighet med Transportstyrelsens förslag, begränsas genom att medicinskt intyg endast krävs för den som fyllt 45 år, medan det för personer under denna ålder räcker med en hälsodeklaration samt ett synintyg. För den enskilde körkortshavaren alternativt den arbetsgivare som bekostar förnyelsen, innebär införandet av femårsförnyelse sammantaget en dubblering av kostnaderna för förnyelse av körkort. Harmoniseringen av körkortsreglerna och införandet av femårsförnyelse innebär dock en ökad möjlighet att arbeta och röra sig inom EES samt en ökad kontroll av att förare med tunga behörigheter uppfyller kraven för att inneha körkort, bland annat att de är medicinskt lämpliga som förare. Regeringen anser att detta motiverar införandet av de nya bestämmelserna. Regeringen kommer dock att följa den närmare utformningen av de medicinska kraven, så att de ekonomiska konsekvenserna minimeras.

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister anser att det nya körkortssystemet kommer att leda till ytterligare minskningar av antalet personer som tar körkort för motorcykel och betydande kostnadsökningar för den enskilde. Regeringen konstaterar att motorcykelförare är överrepresenterade i olycksstatistiken. De förändringar av systemet som införs genom förslaget är avsedda att ge en förbättrad säkerhet för denna grupp. Den som genomgår undervisning och prov för lättare tvåhjuliga fordon har dessutom nytta av dessa kunskaper och erfarenhet från att köra, om de väljer att senare ta körkort för tyngre och mer effektstarka motorcyklar. De åtgärder som införs kompletterar det förtjänstfulla arbete som utförs av motorcykel- och trafiksäkerhetsorganisationerna för att stärka trafiksäkerheten på två hjul.

15.2.3 Konsekvenser för företag

Införandet av nya körkortskategorier ger nya möjligheter för trafikskolor att anordna utbildningar anpassade för delvis nya kundkategorier, som önskar ta körkort för lastbil eller buss med begränsad vikt, längd eller ett begränsat antal passagerare. Företag med fordon i dessa kategorier har hittills varit hänvisade till att anställa personer med full behörighet för C, CE, D eller DE. Införandet av de mer begränsade kategorierna kan på sikt innebära tillgång till personer med körkort för de begränsade fordonen.

Regelrådet, som tillstyrker förslaget, har i sitt yttrande anfört att konsekvensutredningen inte innehåller någon beskrivning av de administrativa kostnader som ett genomförande av förslaget kan ge upphov till för företagen. Införandet av förnyelse av körkort vart femte år i stället för vart tionde för kategorierna C, CE, D och DE kan innebära höjda kostnader för arbetsgivare som ersätter anställdas kostnader för exempelvis medicinska intyg. Eftersom det inte finns uppgifter om i vilken mån företag eller andra arbetsgivare bekostar körkortsförnyelserna har kostnaden för företagen varit svår att uppskatta. Beräkningen av kostnaderna för den enskilde i avsnitt 15.2.2 utgör dock en grund för vilka kostnader som kan uppstå.

15.3 Tillsyn över godkända alkolås

15.3.1 Inledning

Genom förslaget ges Transportstyrelsen möjligheter att utöva tillsyn över alkolås som har godkänts av styrelsen, och därmed att kunna kontrollera om användningen av och hanteringen kring alkolås uppfyller de förutsättningar som finns för godkända alkolås. Den som fått ett alkolås godkänt ska på Transportstyrelsens begäran lämna styrelsen tillträde till lokaler, samt ge upplysningar och lämna handlingar i den utsträckning som behövs för verksamheten. Transportstyrelsen får i stället för att återkalla ett godkännande av alkolås meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

15.3.2 Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter och samhället

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens handläggning ska avgiftsfinansieras. Eftersom Transportstyrelsens avgiftsintäkter redovisas brutto behöver utrymme skapas i statsbudgeten för de kostnader som uppstår till följd av de föreslagna förändringarna. Kostnadsökningen bedöms dock bli marginell och kan hanteras inom ramen för Transportstyrelsens anslag.

Sveriges Domstolar

Idag finns två leverantörer av alkolås. Antalet tillsynsärenden förväntas bli få. Förslaget om införande av en möjlighet att ge varning och att överklaga sådana beslut torde därför inte motivera någon förändring av domstolarnas anslag.

15.3.3 Ekonomiska konsekvenser för dem som tillhandahåller alkolås

Den som har fått ett alkolås godkänt för användande efter rattfylleri får vissa kostnader för tillsynen. Transportstyrelsens mandat att återkalla godkännande av alkolås innebär dock redan i sig att en reaktiv tillsynskostnad måste tas ut om brister rapporteras. Tillsynssystemet förväntas dock garantera en seriös hantering av alkolåsen, vilket torde innebära en marknadsmässig fördel för leverantörerna av de alkolås som uppfyller kraven och är godkända.

15.4 Polisens kontroll av alkolås

Genom förslaget ges polisen rätt till tillträde till ett fordon som framförs av en körkortshavare, vars körkort är förenat med villkor om alkolås eller villkorligt återkallat, i syfte att kontrollera att fordonet har ett godkänt och fungerande alkolås inmonterat. Syftet med detta är att polisen ska

kunna kontrollera efterlevnaden av ett villkor om alkohol, i samband med att fordon ändå stoppas.

Regeringen bedömer att möjligheten till mer effektiv kontroll av alkohol inte medför ökade kostnader för polisen.

15.5 Läkares anmälningsskyldighet

15.5.1 Inledning

Läkare har en plikt att anmäla körkortshavare som är olämpliga förare av körkortspliktiga fordon till Transportstyrelsen, som därefter kan bedöma om ett körkort bör återkallas på medicinsk grund. Reglerna för läkares anmälningsskyldighet i 10 kap. 2 § körkortslagen ändrades från och med den 1 september 2010, så att det tidigare gällande kriteriet ”uppenbart olämplig” ersattes av ”olämplig”. Vidare infördes en möjlighet att anmäla en förare som bedömdes som sannolikt olämplig av medicinska skäl, om denna motsatte sig vidare utredning. Nu ändras den senare bestämmelsen så att läkare ska anmäla sannolikt olämpliga förare som motsätter sig vidare utredning. Som en konsekvens av dessa regler för körkortshavare införs nu också motsvarande bestämmelser i 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490).

15.5.2 Konsekvenser för myndigheter och samhälle

De nu föreslagna ändringarna innebär att reglerna för läkares anmälningsskyldighet blir tydligare och lika för körkortshavare och taxiförarlegitimerade. Detta förväntas underlätta ytterligare för möjligheterna att förhindra olyckor relaterade till medicinskt olämpliga förare. Det är dock svårt att bedöma i vilken utsträckning de nu föreslagna ändringarna innebär att antalet anmälningar ökar och därmed är det svårt att bedöma eventuella merkostnader för Transportstyrelsen. Eventuella ökade kostnader bedöms dock kunna tas inom ram.

15.5.3 Konsekvenser för taxiförare och företag

Genom förslaget ensas reglerna för läkares anmälan av olämpliga innehavare av taxiförarlegitimation med vad som redan gäller för körkortshavare. Eftersom taxiförare även är körkortshavare torde antalet anmälningar endast påverkas marginellt av ändringen. För taxiförare gäller dock i vissa hänseenden strängare medicinska krav än för körkortshavare. Genom den förändring av läkares anmälningsskyldighet som införts och införs kan den som är olämplig som förare eller taxiförare undvika att orsaka trafikolyckor på grund av medicinsk olämplighet. Att bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet fungerar väl då det gäller att upptäcka och förhindra trafikfarliga förare är en del av arbetet mot nollvisionen – att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken.

16 Författningskommentar

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

1 kap.

1 §

Hänvisningen i *andra stycket* till bestämmelser om behörighet i yrkestrafiklagen har kompletterats med en hänvisning till sådana bestämmelser i lagen om yrkesförarkompetens.

2 kap.

5 §

Paragrafen anger att ett körkort ger behörighet att köra motordrivna fordon i olika fordonskategorier. Att körkort medför sådan behörighet framgår av 1 kap. 1 § första stycket 2. Ordet ”körkortsbehörighet” har ersatt ”förarbehörighet”, som är ett vidare begrepp och även omfattar behörighet som följer av traktorkort och förarbevis.

Behörigheterna A2, C1, C1E, D1 och D1E har tillkommit. Behörigheterna har ordnats i stigande ordning med den lättaste behörigheten AM först, vilket delvis är en skillnad mot nuvarande lydelse. Generellt har behörigheten i varje huvud- eller underkategori angivits inkludera den behörighet som följer av dess underkategorier. A ger alltså även rätt att köra motorcyklar som omfattas av A2 och A1 medan A2 även omfattar fordon i kategori A1.

Vad beträffar motorcykelbehörigheterna används inte begreppet lätt motorcykel eftersom detta begrepp inte längre stämmer överens med motorcyklar i kategori A1. Fyrhjulig motorcykel har överförts till behörighet B. Beträffande övriga motorcyklar anges två- och trehjuliga motorcyklar var för sig. Kategori B har ändrats på så sätt att tre- och fyrhjuliga motorcyklar som nämns i nuvarande 2 kap. 7 § har förts över dit.

Skillnaden mellan kategori C1 och C är att bilar i den förstnämnda kategorin är begränsade till en totalvikt av högst 7,5 ton. På liknande sätt är fordonskombinationer i kategorin C1E begränsade till en totalvikt av högst 12 ton medan i kategori CE inte finns någon begränsning av vare sig släpfordonens eller drag- och släpfordonskombinationens totalvikt.

Det kan noteras att behörighet C1E omfattar alla bilar och alla släpfordon som ryms i kategori C1 och B under förutsättning att fordonskombinationen inte väger mer än 12 ton. Det följer av att körkort med behörighet C1E även medför behörighet BE (se art. 6.2 a i körkortsdirektivet). Även körkort med behörighet CE, D1E eller DE medför behörighet BE vilket dock regleras i 8 §.

Vad gäller släpfordon i kategori E redovisas de nu för varje kategori dragfordon för sig eftersom det i direktivet föreskrivs olika, alternativt ingen, maxvikt för släpfordon i denna kategori, beroende på dragfordon. Generellt har varje E-behörighet angivits omfatta även släpfordon som får framföras med stöd av behörighet B, C1, C, D1 respektive D. Enligt art. 6.1 b får nämligen körkort för kategorierna BE, C1E, CE, D1E och

DE endast utfärdas för den som redan har körkort i kategori B, C1, C, D1 respektive D.

För behörighet A och B gäller särskilda krav för att framföra vissa av de fordon som omfattas av respektive kategori. Detta regleras i 6 och 7 §§.

Paragrafen behandlas även i avsnitt 5.2.

6 §

Bestämmelsen genomför i *första stycket* principen om stegvist tillträde till den tyngsta typen av tvåhjulig motorcykel i 4.3 c i i direktivet. Lagstiftningstekniken är densamma som i fråga om tillträde till den obegränsade A-behörigheten enligt gällande lydelse. Kraven för tillträde är dock något ändrade. I *andra stycket* anges ålderskravet för att få köra den tyngsta typen av trehjulig motorcykel med stöd av behörighet A.

I paragrafen har ordet ”effekt” ersatts med ”nettoeffekt” som stämmer bättre med terminologin i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.4.

7 §

Paragrafen innehåller samma begränsning av rätten att köra trehjulig motorcykel med stöd av behörighet B som gäller i fråga om behörighet A (jfr 6 § andra stycket).

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.4.

7 a §

I paragrafen, som är ny, anges att innehav av körkort i kategori B medför rätt att framföra bil med släpfordon som är tyngre än 750 kg även om fordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 ton om föraren avlagt ett särskilt körprov med godkänt resultat. Fordonskombinationen får dock högst väga 4,25 ton. Detta är den s.k. utökade behörighet B. Den utökade B-behörigheten ska anges med gemenskapskod 96 i körkortet (jfr art. 4.4 b i direktivet). Ett sådant körkort kan antingen förvärfvas genom uppgradering av ett körkort med vanlig B-behörighet eller direkt av den som inte tidigare har B-behörighet.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.5.

7 b §

Bestämmelsen i paragrafen fanns tidigare i 5 a §. Eftersom den närmast hör samman med 8 och 9 §§ har den flyttats samt ändrats. Av förslaget till 3 kap. 6 § framgår att C1, C, D1 och D endast får utfärdas till den som har behörighet B. Den som innehar någon av de förstnämnda behörigheterna har därmed också behörighet att framföra moped klass I enligt 2 kap. 5 a §. Detta har förtydligats. Lydelsen har även ändrats med hänsyn till att kategori AM endast omfattar moped klass I. Även behörighet A2 ger givetvis samma rätt.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.6.

8 §

I paragrafen anges att körkort med behörigheten CE, D1E eller DE även ger behörigheten BE (se art. 6.2 a i direktivet). Vidare anges att behörigheten CE även ger C1E (se art. 6.2 c i direktivet).

Noteras kan att även behörigheten C1E medför behörigheten BE och att även behörigheten DE medför behörigheten D1E. Det framgår emellertid av 5 §.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.6.

3 kap.

1 §

Ålderskraven i paragrafen har ändrats eller kompletterats i enlighet med vad direktivet föreskriver. Hänvisningen till de lägre ålderskrav som kan följa av lagen om yrkesförarkompetens har flyttats från första stycket 3 d till en ny 1 a § och omfattar nu även behörigheterna C, CE, D1 och D1E.

I *andra stycket* har förbudet mot att utfärda körkort angivits omfatta även det fall att sökandens körkort är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande i en annan EES-stat. Körkortet behöver inte vara föremål för ingripande i den stat som har utfärdat det för att bestämmelsen ska bli tillämplig; det kan även vara fråga om ett svenskt körkort eller ett körkort som är utfärdat i tredje land.

Det undantag från krav på godkänt förarprov för att utfärda körkort som gäller enligt *tredje stycket* i vissa fall har angivits omfatta även den nya ogiltighetsgrunden i 3 kap. 13 § första stycket 7.

Paragrafen behandlas i avsnitten 5.1.3, 5.2 och 6.2.

1 a §

Paragrafen är ny.

I fråga om behörigheterna C och CE samt D1 och D1E innebär bestämmelsen i *första stycket* ett ålderskrav 18 år om förutsättningarna enligt 3 kap. 3 § respektive 3 kap. 7 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens är uppfyllda. I fråga om behörigheterna D och DE innebär hänvisningen i *andra stycket* till 3 kap. 5 och 6 §§ olika ålderskrav i olika fall. Har föraren förvärvat grundläggande kompetens genom *oförkortad* grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens för aktuella fordonskategorier gäller som grundregel ålderskravet 21 år (*andra stycket* 2). Har utbildningen tillhandahållits inom gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning gäller emellertid det lägre ålderskravet 20 år (*andra stycket* 1). Har föraren förvärvat kompetensen genom *förkortad* grundutbildning enligt 4 kap. 2 § samma lag gäller i stället ålderskravet 23 år (*andra stycket* 3).

Om föraren förvärvat kompetensen genom *oförkortad* utbildning i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning gäller dessutom ett lägre ålderskrav om körkortet villkoras till att avse endast vissa transporter. Om körkortet förenas med villkor om att buss endast får köras utan passagerare eller endast i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 km, får det utfärdas från 18 års ålder (jfr 3 kap. 5 § andra stycket andra meningen lagen om yrkesförarkompetens). På motsvarande sätt får körkort utfärdas till en sökande som förvärvat grundläggande kompetens genom *förkortad* utbildning om sökanden fyllt 21 år och

körkortet förenas med villkor om att buss endast får köras i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 km (jfr 3 kap. 6 § andra meningen samma lag).

Paragrafen behandlas i avsnitten 5.2.2, 5.2.3, 10.2 och 10.3.

4 §

Första stycket har kompletterats med att förarprov inte heller får avläggas om giltighetstid för återkallelse tills vidare löper. Det överensstämmer med vad som gäller enligt 20 §.

I *tredje stycket* i gällande lydelse anges ett undantag från kravet på kunskapsprov för den som vill förvärva behörighet A och redan innehar behörighet A1. Kunskapsprovet är nämligen detsamma för båda dessa kategorier. Den ändring som nu görs innebär en anpassning till att den nya kategorin A2 införs och innefattar även bestämmelsen om förenklat förarprov i art. 7.1 c i direktivet. För svenska körkorts del kommer det alltså endast att krävas innehav av körkort med behörighet A1, eller i förekommande fall A2, för att få förvärva körkort i kategori A eller A2 utan att avlägga kunskapsprov. Detta avviker från motsvarande bestämmelse i körkortsdirektivet om två års innehav av körkort i närmsta underkategori för att förvärva körkort i kategori A eller A2 utan krav på kunskapsprov. Principen om stegvist tillträde kommer emellertid till uttryck i det lägre ålderskrav som gäller för att förvärva behörighet A vid innehav av behörighet A2.

Kraven för att få avlägga kunskaps- respektive körprov i *andra* och *fjärde* styckena har kompletterats med en hänvisning till de alternativa ålderskrav som anges i 1 a §.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.2.4, 5.2.5 och 12.7.

4 a §

Ändringarna består i att behörigheten A2 har lagts till i *första stycket* och att ordet "förarbehörighet" ersatts med "behörighet" i *första* och *andra styckena*. Med behörighet avses körkortsbehörighet.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 4.3.

5 §

Ordet "förarbehörighet" har ersatts med "behörighet", med vilket avses körkortsbehörighet. *Första punkten* är dock tillämplig även på förarbehörighet som följer med förarbevis, genom hänvisning från 21 § 2.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 4.3.

6 och 7 §§

Paragraferna har anpassats till införandet av kategorierna C1, C1E, D1 och D1E. Det har också gjorts en ändring i 6 § genom att behörigheterna "BC", "BD" och "BCD" benämns behörigheterna "C", "D" och "CD" i stället. Det följer av första meningen att sökanden inte kan ha innehaft behörighet C, D eller CD utan att också ha innehaft behörighet B.

Bestämmelserna har ytterligare kommenterats i avsnitt 5.2.6.

7 a §

Bestämmelsen om undantag från kravet på körkortstillstånd vid körprov i *första stycket* har kompletterats med ett undantag i *andra stycket* för det

fallet att ett särskilt körprov avläggs för att ett beslut om utökad B-behörighet ska kunna fattas för en sökande som redan innehar begränsad B-behörighet. Nuvarande andra stycket har förtydligats och flyttats till ett *tredje stycke*. Hänvisningarna i detta stycke innebär att även för sådana körprov utan samband med utfärdande av körkort som behandlas i denna paragraf ska de bestämmelser i 4 och 5 §§ som avser körprov tillämpas. De bestämmelser som avses är 4 § första stycket andra meningen och fjärde stycket samt 5 § 2.

I övrigt har ordet ”skall” i första stycket ändrats till ”ska”.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.5.

9 §

Ändringen är en följd av att förhandsbesked om körkortstillstånd avskaffas. I övrigt har ordet ”skall” ändrats till ”ska”.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.1.

10 §

Den ändrade formuleringen återspeglar bättre bestämmelsens avsedda innehåll (se författningskommentaren till paragrafen i prop. 1997/98:124 s. 78). Ordet ”föreskrivas” har bytts ut mot ”beslutas” eftersom det inte är fråga om normgivning utan om beslut om villkor i enskilda fall.

11 §

I paragrafen har införts ett förtydligande om att ett körkort endast gäller tills vidare med den begränsning som följer av 12 §.

12 §

I paragrafen regleras den fortsatta giltigheten av de högre behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE efter att ett körkort med en sådan behörighet har förnyats vid de ordinarie förnysetillfällena vart femte år. En sådan behörighet fortsätter efter förnyelsen att gälla endast om körkortshavaren i samband med ansökan om förnyelse visar att de medicinska kraven för behörigheten är uppfyllda.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.3.1.

13 §

I *första stycket punkten 7* har lagts till en ny ogiltighetsgrund som anger att ett körkort som inte lämnas ut till körkortshavaren inom ett år upphör att gälla. I 1 § sista stycket har det införts en kompletterande bestämmelse om att ett nytt körkort i så fall kan utfärdas utan krav på godkänt förarprov.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.3.

14 §

Den nu gällande bestämmelsen om att ett körkort ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats har differentierats i *första stycket*. Bara för körkort med endast behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE gäller att behörigheten ska förnyas inom tio år från utfärdande eller senaste förnyelse. För körkort som även omfattar de högre behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE gäller i stället att körkortet ska förnyas vart femte år från utfärdandetillfället. Körkortet ska

förnyas med sådana femårsintervall även om förnyelse däremellan sker p.g.a. att körkortet förstörts eller kommit bort eller någon uppgift i det har ändrats. Om exempelvis ett körkort med behörighet D kommer bort två år efter att det utfärdades ska alltså det körkort som ersätter det förlorade förnyas på nytt efter ytterligare tre år.

Nuvarande andra meningen har förts över till ett nytt *andra stycke*. Förutsättningarna för att förnya körkort regleras i en ny 14 a §.

Med utfärdande jämföras utbyte av utländskt körkort.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.3.1 och 6.3.4.

14 a §

Genom paragrafen förs de nya krav för att förnya körkort som ska gälla enligt direktivet in i körkortslagen. I *första stycket* anges det krav på bosättning eller studier i Sverige som gäller för såväl tio- som femårsförnyelse av körkortet. *Andra stycket* rör det krav på bosättning i Sverige som gäller för förnyelse p.g.a. att ett körkort förstörts eller kommit bort eller p.g.a. att en uppgift i det har ändrats.

För samtliga fall av förnyelse gäller att sådan även kan ske om körkortshavaren saknar relevant anknytning till EES-området. Vid förnyelse enligt första stycket handlar det om körkortshavare som varken är permanent bosatta i någon annan stat inom EES-området eller bedriver studier där sedan minst sex månader. Vid förnyelse enligt andra stycket handlar det om körkortshavare som inte är permanent bosatta i någon annan stat inom EES-området.

Endast ett svenskt körkort kan förnyas. För körkort utfärdade i andra EES-stater, samt i Schweiz eller Japan, gäller reglerna om utbyte i 6 kap. körkortslagen.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.3.1 och 6.3.4.

15 §

Ändringarna i *första stycket* är en följd av att bevis att körkort utfärdats avskaffas. I övrigt har ordet ”skall” ändrats till ”ska” och *andra stycket* ändrats redaktionellt.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.3.

17 §

Lydelsen har ändrats som en följd av att förhandsbesked om körkortstillstånd avskaffas. Paragrafen har också ändrats redaktionellt.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.1.

21 §

I *punkten 4* har en hänvisning till den nya 3 kap. 13 § första stycket 7 lagts till i vilken anges att ett körkort inte gäller om det inte lämnas ut inom ett år från den dag då det utfärdas. *Punkten 5* har delats upp i en punkt 5 och en punkt 6. *Punkten 5* hänvisar nu till bestämmelserna om förnyelse av de lägre behörigheterna, dock inte bestämmelserna om förutsättningar för förnyelse.

Övriga ändringar är redaktionella. I *punkt 1* har ordet ”handling” och i *punkt 5* ordet ”förarbeviset” ersatts med det mer korrekta ”körkort” eftersom det är vad 1 och 15 §§ handlar om.

4 kap.

1 §

Första stycket har ändrats redaktionellt. *Andra stycket* har delats upp i två punkter. Bestämmelsen om undantag från kravet på körkortstillstånd vid övningskörning i den nya *första punkten* har kompletterats med ett undantag i *andra punkten* för den som redan har ett körkort med behörighet B och ska övningsköra med fordon för vilka utökad B-behörighet krävs.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.5.

2 §

I paragrafen föreskrivs om ålderskrav för att få övningsköra med fordon som kräver olika förarbehörigheter. Bestämmelserna svarar sålunda mot ålderskraven för utfärdande av körkort i 3 kap. 1 §.

Inledningsvis i *första stycket* har hänvisningen till 4 § tagits bort. Skälet är att hänvisningen till 4 § inte fyller någon funktion eftersom det krav som ställs där på att ha eller ha haft körkort med behörigheten B för att få övningsköra med de högre behörigheterna inte medför något annat ålderskrav än som följer av 2 §.

Ålderskravet för att få övningsköra med fordon som kräver körkortsbehörighet A1 har sänkts från 16 år till 15 år och 9 månader, vilket anges i *punkten 2*. I *punkten 4 a* har sådana motorcyklar som i dag omfattas av den ”begränsade” behörigheten A ersatts av den nya behörigheten A2. I *punkten 4 b* görs en hänvisning förutom till punkt 3 till den nya punkten 7 b. Med trehjulig motorcykel med en effekt över 15 kilowatt får övningskörning inte ske förrän vid 20 år eftersom ålderskravet för att framföra sådana fordon ju är 21 år. I en ny *punkt 4 c* anges att ålderskravet 17 år och 6 månader även gäller för övningskörning med fordon som kräver utökad behörighet B.

I *punkten 5* har behörigheterna C1 och C1E förts in. För övningskörning med den tyngsta typen av tvåhjulig motorcykel har åldersgränsen i *punkten 6* sänkts från 20 år till 19 år och 6 månader. Detta gäller emellertid endast vid stegvist tillträde, dvs. när övningsföraren har haft behörigheten A2 i minst ett år och sex månader och således har möjlighet att förvärva A-behörighet från 20 års ålder.

Punkterna 7 och 8 är nya och utformade med hänsyn till dels de nya obligatoriska kategorierna D1 och D1E, dels de strängare ålderskrav som gäller för behörigheterna C, CE, D och DE och för att få framföra de tyngsta typerna av motorcyklar med stöd av behörighet A.

I paragrafen har ordet ”förarbehörighet” genomgående ersatts med ”behörighet”. Det framgår av behörigheternas respektive bokstavs-beteckning att det är fråga om körkortsbehörigheter. Första stycket 1 och 2 avser dock även övningskörning med moped klass II respektive snöskoter och terränghjuling. I *andra stycket* har ordet ”under” ersatts med orden ”någon gång under” som tydliggör att utbildningen ska ha genomgåts vid något tillfälle under den senaste femårsperioden.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.1.1.

2 a §

Paragrafen är ny och reglerar de särskilda ålderskrav som gäller vid kombinerad körträning och övningskörning enligt 4 kap. 3 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens med någon som inte har förarbehörighet för sådana fordon som körträningen sker med. I *första stycket* anges att ålderskravet vid sådan körträning är 18 år om körträningen äger rum under grundutbildning enligt 4 kap. 1 § samma lag för fordon som kräver behörighet C eller CE. I *andra stycket* anges att ålderskravet vid sådan körträning är 20 år om körträningen äger rum under grundutbildning enligt 4 kap. 1 eller 2 § samma lag för fordon som kräver behörighet D eller DE. Ålderskravet gäller alltså även vid förkortad grundutbildning och oavsett om syftet är att endast förvärva den begränsade kompetensen att framföra buss i linjetrafik på linjer om högst 50 kilometer eller inte. Dessa lägre ålderskrav gäller endast vid körträning inom ramen för grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens och alltså inte för annan övningskörning utan samband med utbildningen. Enligt 4 kap. 1 § körkortsförordningen gäller vid körträning som sker i gymnasieskolan eller kommunal vuxenutbildning inte något ålderskrav alls.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.1.2.

3 §

Paragrafen har fått ändrad lydelse. I paragrafen regleras övningskörning i trafikskola med de tyngsta typerna av motorcykel. Sådan övningskörning får ske redan från 17 år och sex månaders ålder om den som har uppsikt över övningskörningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn. Bestämmelsen har anpassats till att de s.k. begränsade och obegränsade A-behörigheterna har ersatts med behörigheterna A2 respektive A. Övningskörningen får ske med såväl två- som trehjuliga motorcyklar vars prestanda eller övriga egenskaper inte omfattas av behörighet A2.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.1.1.

4 §

Paragrafen har anpassats till införandet av kategorierna C1, C1E, D1 och D1E. När det gäller den alternativa möjligheten att övningsköra för den som inte har B-körkort, har vidare kravet på att körkort för det fordon som körning sker med ska ha innehafts inom de senaste tre åren före övningskörningen slopats.

Paragrafen har ytterligare kommenterats i avsnitt 7.1.3.

5 §

Paragrafen har anpassats till införandet av kategorierna A2, C1 och D1 och *punkterna 1 och 4* har ändrats redaktionellt med hänsyn till att AM är den enda körkortsbehörighet som inte är aktuell enligt dessa punkter. I dessa punkter har ordet "förarbehörighet" vidare ersatts med "körkortsbehörighet" för att tydliggöra att övningskörning med moped, snöskoter eller terränghjulning inte får ske under uppsikt enligt denna punkt utan enbart enligt punkten 2.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 7.2.2 och 4.3.

7 §

Ändringarna i denna paragraf är redaktionella. *Första stycket första meningen* tas bort eftersom samma sak anges i 5 § 4. Vidare har ordet ”körkort” i *andra meningen punkterna 2 och 3* ersatts med ”behörighet” i överensstämmelse med motsvarande punkter i 6 §. Ordet ”förarbehörighet” i *punkten 4* har ersatts med ”behörighet”. I denna punkt har även ordet ”under” ersatts med orden ”någon gång under” som tydliggör att utbildningen ska ha genomgåts vid något tillfälle under den senaste femårsperioden. Jfr kommentaren till 2 §.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 7.2.2 och 4.3.

9–11 §§

Ändringarna är redaktionella. Eftersom innehållet i nuvarande 9–11 §§ beträffande introduktionsutbildning är identiskt med 12–14 §§ rörande riskutbildning har de senare bestämmelserna sammanförts med de förra. I övrigt har ordet ”skall” i 11 § ändrats till ”ska”.

5 kap.

2 a §

Enligt 2 § jämfört med 13 § gäller som huvudregel att en ansökan om utfärdande av förarbevis efter återkallelse inte får prövas innan giltighetstid för återkallelse tills vidare eller spärrtid löpt ut. I andra stycket förevarande paragraf föreskrivs om undantag från denna regel. Lydelsen av *punkten 2* har ändrats för att bättre överensstämma med det förhållandet att spärrtid inte kan förekomma när återkallelse skett enligt 3 § 7, dvs. av medicinska skäl, och att giltighetstid inte kommer i fråga när återkallelse tills vidare skett enligt 3 § 7 eller på grund av opålitlighet i nykterhethänseende enligt 3 § 5 eller ”personliga förhållanden i övrigt” enligt 3 § 6.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 8.1.

3 §

De brott som räknas upp i *punkten 1*, grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri och trafiknykterhetsbrott i spår- och järnvägstrafik, har delats upp i underpunkterna a–e. För ytterligare åskådlighet återges den benämning på brotten som de har i straffbestämmelserna. Dessa ändringar är redaktionella.

I paragrafen har en ny avslutande *punkt 9* införts. Återkallelse kan därmed ske om hinder mot att utfärda körkort förelåg vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består. Huvudsakligen framgår hinder för utfärdande direkt eller indirekt av 3 kap. 1 § men även av 6 och 7 §§ samma kapitel. Förutsättningen att hindret fortfarande ska bestå innebär att bristande förutsättningar för utfärdande vid själva utfärdandetidpunkten kan läkas i efterhand. Bestämmelsen är tillämplig oavsett orsaken till att körkortet utfärdades. Huruvida utfärdandet t. ex. framkallats genom vilseledande har alltså ingen betydelse. Spärrtid bestäms inte vid återkallelse enligt denna punkt.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 8.1 och 8.3.

9 §

Ändringarna är redaktionella. I *första stycket* har ordet ”skall” i 11 § ändrats till ”ska” och ordet ”varningen” ändrats till ”varning”. I *andra stycket* har brott mot 4 § första stycket lagen om straff för vissa trafikbrott namngivits på samma sätt som i 5 kap. 3 § 1.

14 §

Andra styckets första mening, i den tidigare lydelsen, har delats upp i två meningar. Ändringen innebär att det görs skillnad mellan körkort med lägre och högre behörigheter. För körkort med lägre behörigheter gäller enligt *första meningen* samma förutsättningar som tidigare för att utfärda körkort efter återkallelse i fall då återkallelsen skett med stöd av 3 § 2–4 och körkortets ogiltighet bestämts till högst ett år. För körkort med högre behörigheter föreskrivs i *andra meningen* att sökanden i dessa fall ska visa att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Andra styckets andra mening, i den tidigare lydelsen, har flyttats över till ett nytt *tredje stycke*. Där föreskrivs att för körkort som återkallats med stöd av 3 § 1, 5 eller 6 och för vilka ogiltigheten bestämts till högst ett år, liksom för körkort som återkallats med stöd av 3 § 7 eller 8, är förutsättningarna för utfärdande av körkort efter återkallelse desamma som tidigare. Det gäller oavsett vilka behörigheter körkortet ger.

Vid utfärdande av körkort efter återkallelse enligt den nya återkallelsegrunden i 3 § 9, dvs. då hinder mot att utfärda körkort förelåg vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består vid återkallelsetillfället, gäller huvudregeln i första stycket. Det innebär att körkort efter återkallelsen återfås på samma sätt som om sökanden aldrig haft körkort.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.3.3.

25 a §

Paragrafen är ny och behandlar polisens rätt att kontrollera fordon utrustade med alkolås. Av bestämmelsen framgår att polisen har rätt till tillträde till ett fordon som framförs av en förare vars körkort är förenat med villkor om alkolås för att kontrollera alkolåset. En sådan kontroll kan bl.a. innefatta en undersökning av att låset är av godkänd typ, att det är korrekt installerat och att det fungerar på avsett sätt. Polisens kontroll ska utföras så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 11.3.

27 §

Paragrafen har ändrats och tillförts ett nytt *andra stycke*. I sak innebär ändringen att en varning får meddelas i stället för att ett godkännande om alkolås återkallas. Varning får meddelas om det kan antas leda till att felet eller bristen rättas till.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 11.2.

28 §

Paragrafen är ny och behandlar tillsyn över verksamheten med alkolås.

I *första stycket* anges att det är Transportstyrelsen som utövar tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkolås som har meddelats i anslutning till lagen.

Av *andra stycket* framgår att den som har fått ett alkoholås godkänt på Transportstyrelsens begäran ska lämna tillträde till lokaler som kan vara nödvändiga att besöka vid utövandet av tillsynen. På Transportstyrelsens begäran ska upplysningar ges och handlingar lämnas ut i den utsträckning det behövs för tillsynen.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 11.1.

6 kap.

1 §

Ändringen innebär att ett utländskt nationellt körkort som inte är utformat efter förebild i någon av Genève- och Wienkonventionerna om vägtrafik eller utfärdat på engelska, tyska eller franska, och inte heller åtföljs av en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska, ändå gäller i förening med ett internationellt körkort. Det internationella körkortet måste vara utformat enligt förebild i någon av Paris-, Wien- och Genève-konventionerna om vägtrafik. Att Pariskonventionen inte omnämns i den inledande uppräkningsdelen av förebilder för nationella körkort förklaras av att denna konvention endast innehåller en förebild för internationella körkort.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 9.1.

7 §

Ändringarna i *första stycket* är huvudsakligen redaktionella. Eftersom begreppet ”utländskt körkort” används genomgående i övriga paragrafer i kapitlet och då även Sverige är en stat inom EES bör begreppet för tydlighetens skull användas även i denna paragraf. Något förtydligande är dock inte nödvändigt i nuvarande *andra stycket* som ju endast rör körkort utfärdade i Schweiz eller Japan. Vidare har rättsföljden ”får bytas ut” ersatts med ”ska bytas ut” för att markera att körkortshavaren har rätt att få körkortet utbytt. Det har också uttryckligen angivits att utbyte sker efter ansökan (jfr 6 kap. 7 § körkortsförordningen). I en ny *andra mening* förtydligas att ett svenskt körkort ska tillhandahållas även när det utländska körkortet har förstörts eller förkommit. Skyldigheten gäller dock bara i den mån det är möjligt att rekonstruera innehållet i det förlorade körkortet, vilket har markerats med ordet ”får”.

I *första stycket* anges den förutsättning som allmänt gäller vid frivilligt utbyte av utländska körkort, nämligen permanent bosättning i Sverige. I *andra till fjärde styckena* kompletteras eller modifieras denna förutsättning.

Av *andra stycket* framgår att utbyte vid utgången av den giltighetstid som anges på körkortet av ett körkort som utfärdats i en stat inom EES får ske inte bara när körkortshavaren är permanent bosatt i Sverige utan även när han eller hon studerar här sedan sex månader.

Om ett utbyte gäller ett EES-körkort med någon av de högre behörigheterna C, CE, D och DE eller deras underkategorier och utbytet sker vid utgången av den giltighetstid som anges på körkortet gäller enligt *tredje stycket* förutom bosättningskravet ett krav på att körkortshavaren visar att de medicinska kraven för behörigheten är uppfyllda för att utbyteskörtet ska få omfatta denna högre behörighet. Detta svarar mot vad

som gäller för att förlänga giltigheten av svenska körkortsbehörigheter i motsvarande situation.

Nuvarande andra stycket har flyttats till ett nytt *fjärde stycke*.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 9.3.1.

7 a §

Paragrafen är ny. Den genomför tillsammans med 3 kap. 1 § tredje stycket i dess föreslagna lydelse art. 11.4 första stycket i körkortsdirektivet, där det föreskrivs att en medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort till en sökande vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats av en annan medlemsstat. Bestämmelsen torde endast bli tillämplig när en körkortshavare inte avhänt sig sitt körkort trots att beslut om återkallelse eller omhändertagande eller motsvarande har fattats i en annan medlemsstat.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 9.3.1.

7 b §

Paragrafen är ny. Den gäller svenska körkort som lämnas i utbyte mot eller ersätter EES-körkort med högre behörigheter före utgången av det utländska körkortets administrativa giltighetstid. I paragrafen anges att ett sådant utbytes- eller ersättningskörkort inte ska förnyas första gången fem år efter utbytet, vilket annars skulle följa av 3 kap. 14 § första stycket, utan redan vid utgången av den giltighetstid som angavs på EES-körkortet.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 9.3.1.

7 kap.

2 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om vilka frågor som prövas av Transportstyrelsen.

I *första stycket punkten 4* har ”ärenden om förhandsbesked” ersatts med ”frågor om förnyelse av körkort”. Dels är ändringen en konsekvens av att 3 kap. 8 § upphävs, dels görs den för att paragrafen bättre ska stämma överens med 8 kap. 1 § (i föreslagen lydelse) och 2 § där det anges i vad mån beslut i ärenden om förnyelse av körkort kan överklagas.

Första stycket punkten 9 har ändrats så att det även framgår att Transportstyrelsen ska pröva frågor om varning enligt 5 kap. 27 §. Ett beslut i en sådan fråga blir därmed överklagbart, se 8 kap. 1 § första stycket.

Andra stycket har ändrats redaktionellt.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 6.1, 11.2 och 12.7.

8 kap.

1 §

I *första stycket 3–4* har en redaktionell ändring gjorts med anledning av att bestämmelserna om riskutbildning i 4 kap. 12–14 §§ har förts ihop med bestämmelserna om introduktionsutbildning i 9–11 §§.

2 §

Genom ovannämnda ändring i 7 kap. 2 § första stycket 4 tydliggörs att Transportstyrelsen prövar frågor om förnyelse. Av 8 kap. 1 § första stycket 1 framgår att beslut i sådana frågor får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat framgår av 2 §. I 2 § 3 i dess nya lydelse anges att beslut i fråga om förnyelse av körkort inte får överklagas i andra fall än då beslut att inte förnya körkortet fattas med stöd av 3 kap. 14 a §.

Innebörden av den nya regleringen är att beslut i ärenden om förnyelse, som tidigare inte var överklagbara, får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol när beslutet grundar sig på att körkortshavaren inte uppfyller kravet på att antingen vara permanent bosatt i Sverige (alternativt i förekommande fall studera här sedan sex månader) eller att sakna territoriell anknytning till EES-området (se 3 kap. 14 a §). Det motsvarar i princip vad som enligt 8 kap. 1 § första stycket 2 jämfört med 2 § 2 gäller sedan tidigare för rätten att överklaga beslut om utfärdande av körkort. I övrigt får beslut om att inte förnya körkort inte överklagas. Det rör sig närmast om beslut om att avvisa en ansökan om förnyelse t.ex. därför att den inte är egenhändigt undertecknad eller inte åtföljs av ett välliknande fotografi. Överklagandeförbudet gäller även generellt i fråga om beslut om förnyelse av förarbevis, för vilka ju ingen prövning av bosättning eller annan anknytning sker.

Att ett beslut om att inte förlänga giltigheten av körkortsbehörigheterna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E med stöd av 3 kap. 12 § får överklagas framgår av 8 kap. 1 § första stycket 1.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 13.1.

9 kap.

2 §

Bestämmelsen i *andra stycket 1* är ny och övriga punkter har numrerats om. Ändringarna beror på de ändrade rutiner för beslut om att utfärda körkort och förarbevis som Transportstyrelsen inför och att beviset om utfärdande av körkort eller förarbevis som en följd därav kan avskaffas. Ändringen innebär att det blir straffritt att köra fordon som kräver körkort eller förarbevis under viss tid i väntan på att körkortet eller förarbeviset blir färdigt att lämnas ut. Tiden är avpassad för att medge en skälig frist för att tillverka och avhämta körkortet eller förarbeviset. Kontroll av att föraren har behörighet att framföra fordonet kan under tiden ske mot vägtrafikregistret.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 5.1.3.

10 kap.

2 §

I paragrafens *andra stycke* har möjligheten för en läkare att anmäla till Transportstyrelsen att en körkortshavare av medicinska skäl sannolikt är olämplig att ha körkort, och att körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ersatts av en skyldighet att göra så. Vidare anges numera att en sådan anmälningskyldighet kan grunda sig på en genomgång av journalhandlingar. I *tredje stycket* har körkortstillstånd

tagits bort. Skälet är att det redan framgår av 1 kap. 1 § första stycket 4 körkortslagen att med körkortshavare även avses den som har körkortstillstånd.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 12.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

I *punkt 1* anges att lagen träder i kraft den 1 januari 2012 i fråga om 5 kap. 25 a, 27 och 28 §§ samt 10 kap. 2 § och i övrigt den 19 januari 2013.

I *punkt 2* anges att bestämmelsen i 7 kap. 2 § första stycket 9 i sin nya lydelse dock tillämpas för tid från och med den 1 januari 2012.

I *punkt 3* anges att äldre föreskrifter ska gälla för sådan förarbehörighet som förvärvats före den 19 januari 2013. Det gäller även om behörigheten förts över till ett nytt körkort med också andra behörigheter, förutsatt att den äldre behörigheten inte upphört att gälla. Den praktiskt viktigaste följden är att den behörighet att framföra fordon som anges i ett äldre körkort inte begränsas av de nya bestämmelserna om indelning i körkortsbehörigheter. Även körkort som utfärdats före den 19 januari 2013 ska dock förnyas enligt de regler som gäller för förnyelse efter detta datum. Det innebär för körkort med de lägre behörigheterna AM, A1, A2, A, B eller BE ingen annan förändring än att det ställs nya krav på bosättning eller studieort för att förnyelse ska få ske. För körkort med de högre behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE införs femårsförnyelse. Det föreskrivs att sådan femårsförnyelse ska äga rum första gången när den ordinarie tioårsförnyelsen skulle ha ägt rum om 3 kap. 14 § hade gällt i sin gamla lydelse. Eftersom den tidpunkten kan komma att skjutas upp om körkortet förnyas p.g.a. exempelvis förlust under tiden har det föreskrivits när den nya femårsförnyelsen senast får ske, nämligen tio år efter det att de aktuella bestämmelserna har trätt i kraft i sina nya lydelse.

Innebörden av *punkt 4* är att körkort med behörigheten A, C, CE, D eller DE får utfärdas utan att de nya ålderskraven är uppfyllda till den som tidigare, och före den 19 januari 2013, har innehaft ett sådant körkort. Därvid ska bestämmelsen i 2 kap. 6 § om tillträde till den s.k. obegränsade A-behörigheten tillämpas i sin äldre lydelse.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna har kommenterats i avsnitt 14.

16.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna har kompletterats med en hänvisning till den föreslagna 5 kap. 25 a § körkortslagen (1998:488). Ändringen innebär att bestämmelsen om polisens kontrollbefogenheter i körkortslagen ska äga motsvarande tillämpning i försöksverksamheten. Med det avses att polisens rätt att kontrollera alkoholåset ska gälla även när körkortet är villkorligt återkallat enligt försöksverksamhetslagen.

16.3 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

3 kap.

5 §

I *första stycket* har rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersatts med ”olämplig”, vilket är en anpassning till hur motsvarande anmälnings-skyldighet beträffande körkortshavare är utformad i 10 kap. 2 § körkortslagen.

I *andra stycket* har det införts en skyldighet för läkare att anmäla till Transportstyrelsen om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att innehavaren av en taxiförar-legitimation av medicinska skäl är olämplig att ha sådan legitimation och denne motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning. Bestämmelsen svarar mot ändringen av möjligheten att göra en anmälan till en skyldighet i 10 kap. 2 § körkortslagen.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 12.

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

1 kap.

4 §

Definitionen av gods- och persontransporter har ändrats med hänsyn till att lagens tillämpningsområde nu omfattar även förare av fordon i kategori C1, C1E, D1 och D1E.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 10.1.

2 kap.

1 §

Lagen tillämpas även på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, D1 eller D1E (om övriga förutsättningar för lagens tillämplighet är uppfyllda).

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 10.1.

3 kap.

1 §

Hänvisningen i *andra meningen* har ändrats med anledning av att nya 4 a och 7 §§ har införts i kapitlet.

1 a §

Bestämmelsen är ny och motsvarar art. 5.4 i yrkesförardirektivet. Innebörden av *första stycket* är att den förare som redan innehar ett gällande yrkeskompetensbevis för någon av de körkortsbehörigheter som avser fordon för godstransport inte behöver förvärva något nytt bevis för fordon som kräver någon av de andra behörigheterna, exempelvis i

samband med att en innehavare av behörighet C1 tar körkort för behörighet C. Motsvarande gäller enligt *andra stycket* för innehavare av ett fordon för persontransport. Ett yrkeskompetensbevis för fordon för godstransport medför emellertid inte undantag från kravet på yrkeskompetensbevis för fordon för persontransport och tvärtom. Däremot gäller sedan tidigare lättnader i utbildningskravet i sådana fall, se 4 kap. 4 § lagen om yrkesförarkompetens.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 10.2 och 10.3.

2 §

I paragrafen föreskrivs om undantag från kravet på yrkeskompetensbevis på grund av s.k. hävdvunna rättigheter. Den har ändrats så att även innehav av körkort med behörighet C1, C1E, D1 eller D1E berättigar till undantag. Samtidigt har bestämmelserna gjorts generellt tillämpliga på alla körkort utfärdade inom EES. I sin nuvarande lydelsen är bestämmelserna så konstruerade att det primärt är svenska körkort som undantas, varmed dock jämställs körkort som utfärdats i en annan stat inom EES. Denna disposition av paragrafen är mindre lämplig nu, eftersom det inte finns några svenska körkort med behörighet C1, C1E, D1 eller D1E som utfärdats före 2013.

Angivandet av att körkort ska ha utfärdats ”första gången” före viss tidpunkt har strukits. Formellt sett kan inte ett svenskt körkort utfärdas mer än en gång; blir körkortet ogiltigt måste i stället ett nytt körkort utfärdas. Någon ändring av bestämmelsens innebörd är dock inte avsedd. Kravet på ett aktuellt innehav av körkort med någon av behörigheterna D1, D1E, D och DE respektive C1, C1E, C och CE följer av definitionerna av person- och godstransporter i 1 kap. 4 §.

Även upplysningen om att ett körkort utfärdat i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll kan avvaras. Detta framgår redan av 6 kap. 1 § körkortslagen.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 10.1.

3 §

Ordet ”förarbehörighet” har bytts ut mot ordet ”körkortsbehörighet”.

4 §

Ordet ”förarbehörighet” har bytts ut mot ordet ”körkortsbehörighet”.

4 a §

Bestämmelsen är ny och anger att åldersgränsen för att få utföra godstransporter med fordon som kräver de nya behörigheterna C1 eller C1E är 18 år, om föraren förvärvat motsvarande yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Detta gäller oavsett om yrkeskompetensbeviset förvärvats genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 eller 2 §.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 10.2.

5 §

Ordet ”förarbehörighet” i *första stycket* har bytts ut mot ordet ”körkortsbehörighet”.

6 §

Ordet ”förarbehörighet” har bytts ut mot ordet ”körkortsbehörighet”.

7 §

Bestämmelsen är ny och anger att åldersgränsen för att få utföra persontransporter med fordon som kräver de nya behörigheterna D1 eller D1E är 21 år, om föraren förvärvat motsvarande yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Detta gäller oavsett om yrkeskompetensbeviset förvärvats genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 eller 2 §. Om utbildningen inhämtats enligt 4 kap. 1 § och har ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning gäller emellertid i stället ålderskravet 18 år.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 10.3.

4 kap.

3 §

Ordet ”förarbehörighet” i *andra stycket* har bytts ut mot ordet ”körkortsbehörighet”.

6 kap.

1 §

Ordet ”förarbehörighet” i *tredje stycket* har bytts ut mot ordet ”körkortsbehörighet”.

16.5 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1914) om ändring i körkortslagen (1998:488)

4 kap.

8 §

I paragrafen har *första stycket* fått en ny lydelse enligt vilken ett godkännande som handledare endast gäller i fem år. Första stycket i nuvarande lydelse har flyttats till *andra stycket* medan andra stycket i gällande lydelse har utgått. Det är därmed inte längre möjligt för vare sig handledare eller elev att begära upphävande av ett godkännande som handledare.

Paragrafen har kommenterats i avsnitt 7.2.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

En ny *punkt 3* har införts som anger att äldre föreskrifter fortfarande gäller för godkännande som handledare vilket meddelats före den 1 januari 2012. Det innebär att ett sådant godkännande gäller tills vidare men kan upphävas av Transportstyrelsen på handledarens eller körkortsaspirantens begäran.

Bestämmelsen har kommenterats i avsnitt 14.

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.

⁽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).

(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.

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

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

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Körkortsmodell

1. I enlighet med bestämmelserna i detta direktiv skall medlemsstaterna införa nationella körkort i överensstämmelse med den gemenskapsmodell som fastställs i bilaga I. 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 tvåhjuligt 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

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

g) Kategori CE

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

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

h) Kategori D1

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

i) Kategori D1E

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

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

j) Kategori D

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

k) Kategori DE

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

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

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

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

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

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

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

b) för kategori B1 upp till 18 år,

c) för kategori A1 upp till 17 eller 18 år

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

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

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

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

a) fordon som används av räddningstjänsten och ordningssmakten,

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

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

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

Artikel 5

Villkor och begränsningar

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

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

Artikel 6

Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

1. För utfärdande av körkort gäller följande villkor:

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

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

2. I fråga om körkortens giltighet gäller följande:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 7

Utfärdande, giltighet och förnyelse

1. Körkort får endast utfärdas till sökande

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 8

Anpassning till vetenskapliga och tekniska framsteg

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

Artikel 9

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av körkortskommittén.

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

Artikel 10

Förarprövare

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

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

Artikel 11

Bestämmelser om utbyte, återkallelse, ersättande och erkännande av körkort

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 12

Permanent bosättningsort

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

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

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

Artikel 13

Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar gemenskapsmodellen

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

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

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

Artikel 14

Översyn

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

Artikel 15

Ömsesidigt bistånd

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

Artikel 16

Införlivande

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

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

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

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

Artikel 17

Upphävande

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

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

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

Artikel 18

Ikraftträdande

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

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

Artikel 19

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 20 december 2006.

På Europaparlamentets vägnar

J. BORRELL FONTELLES

Ordförande

På rådets vägnar

J. KORKEAOJA

Ordförande

BILAGA I

BESTÄMMELSER FÖR KÖRKORT ENLIGT GEMENSKAPSMODELLEN

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

Kortet skall vara tillverkat i polykarbonat.

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

2. Fysiska säkerhetsdetaljer på körkortet

Hoten mot dokumentens fysiska säkerhet utgörs av:

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

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

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

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

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

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

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

3. Körkortet skall bestå av två sidor.

Sidan 1 skall innehålla följande:

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

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

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

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

1. Innehavarens efternamn.
2. Innehavarens förnamn.
3. Innehavarens födelsedatum och födelseort.
4. a) Datum för utfärdandet av körkortet.
b) Körkortets sista giltighetsdag eller ett tankstreck om körkortets giltighetstid är obegränsad enligt artikel 7.2 c.
c) Namnet på den myndighet som utfärdat körkortet (får tryckas på sidan 2).
d) Ett annat nummer än det som upptas i nummer 5, för administrativa ändamål (frivillig uppgift).
5. Körkortets nummer.
6. Ett fotografi av innehavaren.
7. Innehavarens underskrift.
8. Innehavarens permanenta 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, mot den berörda kategorin.

Följande koder skall användas:

— koderna 01-99: harmoniserade gemenskapskoder

FÖRARE (medicinska skäl)

01. Synkorrektio 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 föräres 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 fästarrangeringar), svårigheter vid olika typer av last (exempelvis vätskor, hängande last ...), lastning och lossning av gods samt användning av lastningsutrustning (endast kategorierna C, CE, C1, C1E),
 - 4.1.10 förarens ansvar när det gäller transport av passagerare och deras komfort och säkerhet, transport av barn samt nödvändiga kontroller före avfärd. Samtliga busstyper bör ingå i kunskapsprovet (bussar i kollektivtrafiken, långfärdsbussar, bussar med särskilda mått, etc.) (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).
- 4.2 Obligatorisk kontroll av de allmänna kunskaperna om följande ytterligare bestämmelser för kategorierna C, CE, D och DE:
 - 4.2.1 Principerna för hur förbränningsmotorer, vätskor (exempelvis motorolja, kylvätska, spolarvätska), bränslesystem, elsystem, tändningssystem och transmissionssystem (koppling, växellåda, etc.) är uppbyggda och hur de fungerar.

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

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

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

B. KÖRPROV

5. Fordonet och dess utrustning

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

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

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

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

Kategori A1:

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

Kategori A2:

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

Kategori A:

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

Kategori B:

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

Kategori BE:

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

Kategori B1:

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

Kategori C:

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

Kategori CE:

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

Kategori C1:

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

Kategori C1E:

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

Kategori D:

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

Kategori DE:

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

Kategori D1:

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

Kategori D1E:

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

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

6. Körprov för kategorierna A1, A2 och A

6.1 Förberedelser och teknisk kontroll av fordonet med avseende på trafiksäkerheten

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

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

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

6.3 Trafikbeteende

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

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

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

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

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

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

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

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

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

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

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

7.4 Trafikbeteende

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

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

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

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

De sökande skall kunna utföra följande säkerhetsförberedelser:

- 8.1.1 Ställa in sätet för att få en korrekt körställning.
- 8.1.2 Ställa in backspeglar, säkerhetsbälten och nackskydd om sådana finns.
- 8.1.3 Göra slumpmässiga kontroller av att däck, styrning, bromsar, lysen, reflexanordningar, körriktningssvisare och signalhorn är i gott skick.
- 8.1.4 Kontrollera servostyrda broms- och styrsystem, kontrollera att däck, hjulbultar, stänkskydd, vindruta, fönster och (vindrute)torkare, vätskor (exempelvis motorolja, kylvätskor, spolarvätska) är i gott skick. Kontrollera och kunna använda instrumentpanelen, inbegripet färdskrivare i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85.
- 8.1.5 Kontrollera lufttryck, tryckluftsbhållare och upphängning.
- 8.1.6 Kontrollera säkerheten vid lastning, dvs. kaross, presenningar, lastdörrar, lastmekanism (i tillämpliga fall), låsmekanism för förarhytt (i tillämpliga fall), lastmetoder och säkring av lasten (endast kategorierna C, CE, C1, C1E).
- 8.1.7 Kontrollera kopplingsmekanismen, bromsar och elektriska kopplingar (endast kategorierna CE, C1E, DE, D1E).
- 8.1.8 Vidta säkerhetsåtgärder för särskilda fordon: kontrollera kaross, dörrar, nödutgångar, förstahjälpenutrustning, brandsläckare och annan säkerhetsutrustning (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).
- 8.1.9 Läsning av vägkarta, planering av resväg, inbegripet användning av elektroniska navigationssystem (ej obligatoriskt).

8.2 *Särskilda manövrer provas med avseende på trafiksäkerheten*

- 8.2.1 Koppling av släpvagn eller påhängsvagn till och från dragfordonet (endast kategorierna CE, C1E, DE, D1E). När manövern påbörjas skall dragfordonet och släpvagnen stå sida vid sida (dvs. inte i ett led).
- 8.2.2 Backa med samtidig svängning på ett sätt som medlemsstaterna själva får fastställa.
- 8.2.3 Parkera säkert vid lastning och lossning på lastramp/brygga eller liknande installation (endast kategorierna C, CE, C1, C1E).
- 8.2.4 Parkera så att passagerare säkert kan kliva av och på bussen (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).

8.3 *Trafikbeteende*

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

- 8.3.1 Köra iväg efter en parkering eller ett stillastående i trafiken, köra ut från en utfart.
- 8.3.2 Köra på rak väg. Passera mötande fordon, även i trånga passager.
- 8.3.3 Köra i kurvor.
- 8.3.4 Närma sig och passera plankorsningar och vägkorsningar.
- 8.3.5 Svänga till höger och vänster samt byta fil.
- 8.3.6 Köra på och av motorvägar eller liknande (i tillämpliga fall) från en påfart respektive avfart.
- 8.3.7 Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

8.3.8 Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall), dvs. rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen samt köra uppför och nedför långa backar.

8.3.9 Iakttäta nödvändig försiktighet vid avstigning.

9. Bedömning av körprovet

9.1 För var och en av de körsituationer som nämns ovan skall bedömningen återspegla hur obesvärat den sökande använder fordonets reglage och vilken förmåga han visar att köra helt säkert i trafiken. Hela provet skall ge förarprovaren ett intryck av säkerhet. Körfel eller farligt beteende som innebär en risk för provfordonet, dess passagerare eller andra trafikanter skall, oavsett om förarprovaren eller ledsagaren behöver ingripa eller inte, leda till att den sökande underkänns. Förarprovaren skall dock ha rätt att avgöra om körprovet skall fullföljas eller inte.

Förarprovare vid förarprov skall ha den utbildning som är nödvändig för att korrekt kunna bedöma sökandens förmåga att köra säkert. För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning av fel i enlighet med de normer som fastställs i denna bilaga skall förarprovarens arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten.

9.2 Under förarprovet skall förarprovaren särskilt fästa avseende vid huruvida den sökande kör defensivt och tar hänsyn till övriga trafikanter. Detta torde återspegla den generella körstilen, vilket förarprovaren bör ta hänsyn till i sin allmänna bedömning av den sökande. I bedömningen ingår anpassad och tydlig (säker) körning, med hänsyn till väg- och väderleksförhållanden, annan trafik, andra vägtrafikanter (särskilt de mer utsatta) och framförhållning.

9.3 Förarprovaren skall dessutom göra en bedömning av om den sökande

9.3.1 behärskar fordonet i fråga om korrekt användning av säkerhetsbälten, backspeglar, nackskydd, säten, lysen och annan utrustning; använder koppling, växellåda, gas, bromssystem (även det tredje bromssystemet i tillämpliga fall) och styrsystem på rätt sätt; kontrollerar fordonet under olika förhållanden och olika hastigheter; håller fordonet stabilt på vägen; känner till fordonets vikt och dimensioner, lastvikt och lasttyp (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); ser till passagerarnas bekvämlighet (endast kategorierna D, DE, D1, D1E) (långsam acceleration, mjuk körning och inga häftiga inbromsningar),

9.3.2 kör ekonomiskt och miljövänligt, med hänsyn till varvtal, växling, bromsning och acceleration (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E),

9.3.3 har överblick över situationen både i fordonets omedelbara närhet och på medellångt och långt avstånd; använder speglarna på rätt sätt,

9.3.4 utnyttjar sin företrädesrätt i olika typer av vägkorsningar, lämnar företräde i andra situationer (exempelvis vid byte av körriktning och fil och vid särskilda manövrer),

9.3.5 placerar sig på vägen, i filer, rondeller och kurvor på ett sätt som är lämpligt för den typen av fordon samt om den sökande har framförhållning,

9.3.6 håller lämpligt avstånd till fordon framför och vid sidan av det egna fordonet samt till andra vägtrafikanter,

9.3.7 inte överskrider högsta tillåtna hastigheten, anpassar hastigheten till väderleks- och trafikförhållanden och i tillämpliga fall till nationella hastighetsbegränsningar, kör i en sådan hastighet att det är möjligt att stanna inom ett synligt och fritt vägnitt, anpassar hastigheten till den genomsnittshastighet som samma typ av vägtrafikanter håller,

9.3.8 tolkar trafikljus rätt, följer trafikpolisens anvisningar, tolkar vägmärken (förbud eller påbud) och vägmarkeringar rätt, handlar korrekt vid trafikljus och vägmarkeringar,

9.3.9 i förekommande fall ger tecken på rätt sätt och vid lämplig tidpunkt, använder körriktningssigare på rätt sätt, tar vederbörlig hänsyn till samtliga tecken från andra vägtrafikanter,

9.3.10 saktar in i tid, bromsar och stannar beroende på omständigheterna, har framförhållning, använder de olika bromssystemen (endast för kategorierna C, CE, D, DE), använder andra hastighetsreglerande system än bromsarna (endast för kategorierna C, CE, D och DE).

10. Provetets längd

Körprovets tidslängd och den tillryggalagda sträckan skall vara tillräckliga för att bedöma den förmåga och det beteende som fastställts i punkt B i den här bilagan. Körtiden under provet får inte i något fall vara kortare än 25 minuter för kategori A, A1, A2, B, B1 och BE och inte kortare än 45 minuter för övriga kategorier. Detta innebär inte mottagande av den sökande, förberedelse och teknisk kontroll av fordonet med hänsyn till trafiksäkerheten, särskilda manövrer eller tillkännagivandet av resultatet av förarprovet.

11. Platsen för provet

Den del av provet som syftar till att bedöma den sökandes förmåga att genomföra de särskilda manövrerna får utföras på en särskild testbana. Den del av provet som gäller trafikbeteendet bör om möjligt äga rum på landsvägar, motortrafikleder, motorvägar (eller liknande) och olika typer av stadsgator (bostadsområden, områden med 30 km/h och 50 km/h, genomfartsvägar), vilka bör visa prov på de olika svårigheter som förare kan utsättas för. Det är också önskvärt att provet äger rum under förhållanden med varierande trafiktäthet. Körtiden på vägen bör utnyttjas optimalt för att bedöma den sökandes körning i alla de olika trafikmiljöer som kan bli aktuella, särskilt med hänsyn till övergången mellan sådana miljöer.

II. KUNSKAPER, FÖRMÅGA OCH BETEENDE SOM KRÄVS FÖR ATT FÅ FRAMFÖRA MOTORDRIVNA FORDON

Förare av alla motordrivna fordon måste ha de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkterna 1-9 för att kunna

- upptäcka trafikfaror och bedöma deras allvar,
- ha sådan kontroll över sitt fordon att de inte skapar farliga situationer samt reagera på lämpligt sätt om sådana situationer skulle uppstå,
- följa vägtrafikbestämmelser, särskilt dem som är avsedda att förebygga trafikolyckor och bibehålla trafikrytmen,
- upptäcka allvarliga tekniska fel på sitt fordon, särskilt sådana som utgör en säkerhetsrisk, och låta åtgärda dem på lämpligt sätt,
- ta hänsyn till samtliga faktorer som påverkar körförmågan (exempelvis alkohol, trötthet, dålig syn etc.) för att kunna köra säkert,
- värna om samtliga trafikanters säkerhet, särskilt de svagaste och mest utsattas, genom att visa tillbörlig hänsyn mot andra.

Medlemsstaterna får vidta lämpliga åtgärder för att se till att förare som inte längre har de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkterna 1-9 ovan kan öva upp dessa kunskaper och den förmågan så att de även i fortsättningen kan framföra ett motorfordon.

BILAGA III

MINIMIKRAV I FRÅGA OM FYSISK OCH PSYKISK LÄMPLIGHET ATT FÖRA MOTORDRIVNA FORDON

DEFINITIONER

1. I denna bilaga indelas förarna i två grupper:
 - 1.1 Grupp 1:

Förare av fordon i kategori A, A1, A2 AM, B, B1 och BE.
 - 1.2 Grupp 2:

Förare av fordon i kategori C, CE, C1, C1E, D, DE D1 och D1E.
 - 1.3 I nationell lagstiftning får föreskrivas att bestämmelserna i denna bilaga för förare i grupp 2 skall gälla för förare av fordon i kategori B som använder sitt körkort i yrkesmässig verksamhet (taxibilar, ambulanser etc.).
2. På motsvarande sätt placeras den som ansöker om körkort för första gången eller om förnyat körkort i den grupp han kommer att tillhöra när körkortet har utfärdats eller förnyats.

LÄKARUNDERSÖKNINGAR

3. Grupp 1:

Sökande är skyldiga att genomgå läkarundersökning om det i samband med de obligatoriska formaliteterna eller under de prover som skall avläggas för att erhålla körkort framkommer att de har ett eller flera av de medicinska problem som nämns i denna bilaga.
4. Grupp 2:

Sökande skall genomgå läkarundersökning innan körkort utfärdas första gången, och därefter skall förare kontrolleras i enlighet med det nationella system som gäller i bosättningsmedlemsstaten varje gång körkortet förnyas
5. Medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som fastställs i denna bilaga.

SYN

6. Alla som ansöker om körkort skall genomgå en lämplig undersökning som syftar till att kontrollera att de har tillräckligt god syn för att föra motordrivna fordon. Om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god, skall han undersökas av en behörig läkare. Vid denna undersökning skall särskild uppmärksamhet ägnas synskärpan, synfältet, synförmågan i halvmörker och tilltagande ögonsjukdomar.

Vid tillämpningen av denna bilaga skall intraokulära linser inte anses vara korrigerande linser.

Grupp 1:

- 6.1 Den som ansöker om körkort eller förnyelse av körkort skall, om nödvändigt med korrigerande linser, ha en binokulär synskärpa av minst 0,5 för båda ögonen tillsammans. Körkort får inte utfärdas eller förnyas om det under läkarundersökningen framkommer att det horisontella synfältet är mindre än 120°, dock med undantag för särfall för vilka det får ges dispens om det finns stöd av ett gynnsamt läkarutlåtande och ett praktiskt prov med positivt resultat, eller att den sökande lider av någon annan ögonsjukdom som skulle kunna äventyra trafiksäkerheten. Om en tilltagande ögonsjukdom upptäcks eller fastställs får körkort utfärdas eller förnyas på villkor att sökanden regelbundet skall undersökas av en behörig läkare.
- 6.2 Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat (exempelvis på grund av dubbelseende) skall ha en synskärpa av minst 0,6, om nödvändigt med korrigerande linser. Den behöriga läkaren skall intyga att sökanden har haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha vant sig vid den och att synfältet för det öga som används är normalt.

Grupp 2:

- 6.3 Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort skall ha en synskärpa, om nödvändigt med korrigerande linser, av minst 0,8 på det bästa ögat och minst 0,5 på det sämsta ögat. Om korrigerande linser används för att uppnå synskärpevärdena 0,8 och 0,5 skall den okorrigerade skärpan på varje öga vara minst 0,05. I annat fall skall minimiskärpan (0,8 och 0,5) uppnås genom korrigerande med glasögon som har en styrka på högst plus eller minus åtta dioptrier eller med hjälp av kontaktlinser (okorrigerad syn = 0,05). Korrekturen skall tolereras väl. Körkort får inte utfärdas eller förnyas till den som saknar normalt binokulärt synfält eller lider av dubbelseende.

HÖRSEL

7. Körkort får utfärdas eller förnyas för förare i grupp 2 efter yttrande av behöriga läkare. Vid läkarundersökningen skall särskild hänsyn tas till kompensationsmöjligheterna.

RÖRELSEHINDRADE PERSONER

8. Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som lider av en motorisk sjukdom eller missbildning som gör det farligt att föra ett motordrivet fordon.

Grupp 1:

- 8.1 Till sökande och förare med fysiska funktionshinder får körkort med särskilda villkor utfärdas med stöd av ett utlåtande från en behörig läkare. Utlåtandet skall grunda sig på en medicinsk bedömning av den aktuella sjukdomen eller missbildningen och om nödvändigt på ett praktiskt prov. Det skall också ange på vilket sätt fordonet skall anpassas, samt om föraren behöver använda en ortopedisk protes. Vid körprovet skall dock den sökande kunna visa att det inte innebär någon fara att föra fordonet med en sådan anordning.
- 8.2 Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande med en tilltagande sjukdom på villkor att den funktionshindrade personen regelbundet genomgår undersökning för att kontrollera att personen i fråga fortfarande kan köra fordonet helt säkert.

Om funktionshindret är stabilt, får körkort utfärdas eller förnyas utan att den sökande måste genomgå regelbundna läkarundersökningar.

Grupp 2:

- 8.3 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

HJÄRT- OCH KÄRLSJUKDOMAR

9. Varje sjukdom som kan utsätta den som ansöker om körkort för första gången eller om förnyelse av körkort för plötslig svikt i hjärta och blodomlopp, vilken medför en plötslig störning av hjärnfunktionerna, innebär en fara för trafiksäkerheten.

Grupp 1:

- 9.1 Körkort får inte utfärdas eller förnyas för den som lider av allvarliga störningar i hjärtrytmen.
- 9.2 Körkort får utfärdas eller förnyas för sökanden eller förare som använder pacemaker om det finns stöd för detta i ett läkarutlåtande och på villkor att personen genomgår regelbundna hälsokontroller.
- 9.3 För sökande eller förare som lider av onormalt blodtryck skall ansökan om utfärdande eller förnyelse av körkort bedömas utifrån undersökningens övriga resultat, eventuella besläktade komplikationer och den fara som de kan utgöra för trafiksäkerheten.
- 9.4 Körkort skall normalt inte utfärdas eller förnyas för sökanden eller förare som i vilotillstånd eller vid sinnesrörelse lider av angina pectoris. För den som har haft hjärtinfarkt får körkort endast utfärdas eller förnyas med stöd av ett läkarutlåtande och om nödvändigt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum.

Grupp 2:

- 9.5 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

DIABETES

10. För att körkort skall utfärdas eller förnyas för sökanden eller förare som lider av diabetes krävs stöd i ett läkarutlåtande och regelbundna hälsokontroller, anpassade till det enskilda fallet.

Grupp 2:

- 10.1 För sökande eller förare i denna grupp som lider av diabetes och behöver insulinbehandling får körkort endast utfärdas eller förnyas i undantagsfall, och då endast om detta kan motiveras med stöd av ett läkarutlåtande samt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum.

NEUROLOGISKA SJUKDOMAR

11. Om en sökande eller förare lider av en allvarlig neurologisk sjukdom får körkort endast utfärdas eller förnyas om ansökan stöds av ett läkarutlåtande.

Neurologiska störningar som har samband med sjukdomar eller kirurgiska ingrepp som påverkar det centrala eller perifera nervsystemet och tar sig uttryck i sensoriska eller motoriska brister samt påverkar balansen och koordinationen skall sålunda beaktas i förhållande till deras funktionsmässiga verkningar och risken för att de skall förvärras. I sådana fall får utfärdandet eller förnyelsen av körkortet göras till föremål för regelbunden omprövning, om det finns risk för försämring.

12. Epileptiska anfall eller andra plötsliga störningar av medvetandetillståndet utgör en allvarlig fara för trafiksäkerheten om de drabbar en person som för ett motordrivet fordon.

Grupp 1:

- 12.1 Körkort får utfärdas eller förnyas med stöd av en undersökning som genomförts av en behörig läkare och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs. Läkaren skall bedöma hur allvarlig epilepsin eller medvetandestörningen är, dess kliniska form och sjukdomsförloppet (till exempel inget anfall de senaste två åren), behandling som getts och dess resultat.

Grupp 2:

- 12.2 Körkort skall inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som har eller kan få epileptiska anfall eller andra plötsliga störningar av medvetandetillståndet.

MENTALA STÖRNINGAR

Grupp 1:

- 13.1 Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som
- lider av allvarliga mentala störningar som är medfödda eller beror på sjukdom, skada eller neurokirurgiska ingrepp,
 - har ett allvarligt förståndshandikapp,
 - har allvarliga beteendestörningar som beror på åldrande, eller störningar av personligheten som leder till allvarligt försämrat omdöme, beteende eller försämrad anpassningsförmåga,
- om inte ansökan stöds av ett läkarutlåtande och om nödvändigt på villkor att regelbundna hälsokontroller äger rum.

Grupp 2:

- 13.2 Den behörige läkaren skall beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra fordon som ingår i denna grupp.

ALKOHOL

14. Alkoholkonsumtion är en stor fara för trafiksäkerheten. Med tanke på problemets omfattning är det mycket viktigt att läkarna visar stor uppmärksamhet.

Grupp 1:

- 14.1 Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av alkohol eller inte är i stånd att avstå från att föra fordon i alkoholpåverkat tillstånd.

För sökande eller förare som tidigare har varit beroende av alkohol får körkort utfärdas eller förnyas efter en intygad avhållsperiod, 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 iakttä 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
- Provet längd och den tillryggalagda sträckan måste vara tillräckligt för bedömning av förmåga och beteende enligt punkt 3 i denna bilaga.
-

BILAGA VII

Del A

UPPHÄVT DIREKTIV OCH ÄNDRINGAR AV DET I KRONOLOGISK ORDNING

(enligt artikel 17)

Rådets direktiv 91/439/EEG ⁽¹⁾	(EGT L 237, 24.8.1991, s. 1)
Rådets direktiv 94/72/EG	(EGT L 337, 24.12.1994, s. 86)
Rådets direktiv 96/47/EG	(EGT L 235, 17.9.1996, s. 1)
Rådets direktiv 97/26/EG	(EGT L 150, 7.6.1997, s. 41)
Kommissionens direktiv 2000/56/EG	(EGT L 237, 21.9.2000, s. 45)
Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG, endast artikel 10.2	(EUT L 226, 10.9.2003, s. 4)
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003, endast bilaga II, punkt 24	(EUT L 284, 31.10.2004, s. 1)

(¹) Direktiv 91/439/EEG ändrades även genom följande rättsakt som inte har upphävts: 1994 års anslutningsakt.

Del B

TIDSFRISTER FÖR INFÖRLIVANDE MED NATIONELL LAGSTIFTNING OCH TILLÄMPNING

(enligt artikel 17)

Direktiv	Tidsfrist för införlivande	Datum för tillämpning
Direktiv 91/439/EEG	1 juli 1994	1 juli 1996
Direktiv 94/72/EG	-	1 januari 1995
Beslut 96/427/EG	-	16 juli 1996
Direktiv 96/47/EG	1 juli 1996	1 juli 1996
Direktiv 97/26/EG	1 januari 1998	1 januari 1998
Direktiv 2000/56/EG	30 september 2003	30 september 2003, 30 september 2008 (bilaga II, punkt 6.2.5) och 30 september 2013 (bilaga II, punkt 5.2)
Direktiv 2003/59/EG	10 september 2006	10 september 2008 (passagerartransport) och 10 september 2009 (godstransport)

BILAGA VIII

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 91/439/EG	Föreliggande direktiv
Artikel 1.1, första meningen	Artikel 1.1 första meningen
Artikel 1.1, andra meningen	-
-	Artikel 1.2
Artikel 1.2	Artikel 2.1
—	Artikel 2.2
Artikel 1.3	-
Artikel 2.1	Artikel 1.1 andra meningen
Artikel 2.2	Artikel 3.1
	Artikel 3.2
	Artikel 3.3
Artikel 2.3	-
Artikel 2.4	-
Artikel 3.1 första stycket inledningsfrasen	Artikel 4.1 första meningen
-	Artikel 4.2 första strecksatsen
-	Artikel 4.2 tredje strecksatsen
Artikel 3.1 första stycket första strecksatsen	Artikel 4.3 första strecksatsen
Artikel 3.1 första stycket andra strecksatsen	Artikel 4.4 b första stycket
Artikel 3.1 första stycket tredje strecksatsen	Artikel 4.4 b andra stycket
Artikel 3.1 första stycket fjärde strecksatsen	Artikel 4.4 c
Artikel 3.1 första stycket femte strecksatsen	Artikel 4.4 f
Artikel 3.1 första stycket sjätte strecksatsen	Artikel 4.4 g
Artikel 3.1 första stycket sjunde strecksatsen	Artikel 4.4 j
Artikel 3.1 första stycket åttonde strecksatsen	Artikel 4.4 k
Artikel 3.2 första stycket inledningsfrasen	-
Artikel 3.2 första stycket första strecksatsen	Artikel 4.3 a
Artikel 3.2 första stycket andra strecksatsen	Artikel 4.4 a
Artikel 3.2 första stycket tredje strecksatsen	Artikel 4.4 d
Artikel 3.2 första stycket fjärde strecksatsen	Artikel 4.4 e
Artikel 3.2 första stycket femte strecksatsen	Artikel 4.4 h
Artikel 3.2 första stycket sjätte strecksatsen, inledningsfrasen	Artikel 4.4 i
Artikel 3.2 första stycket sjätte strecksatsen första understrecksatsen	-
Artikel 3.2 första stycket sjätte strecksatsen andra understrecksatsen	-

Direktiv 91/439/EG	Föreliggande direktiv
Artikel 3.3, inledningsfrasen	–
Artikel 3.3 första strecksatsen	Artikel 4.1 tredje meningen
Artikel 3.3 andra strecksatsen första stycket	Artikel 4.3 andra strecksatsen
Artikel 3.3 andra strecksatsen andra stycket	–
Artikel 3.3 tredje strecksatsen	Artikel 4.3 första strecksatsen
Artikel 3.3 fjärde strecksatsen	Artikel 4.4 första strecksatsen
Artikel 3.3 femte strecksatsen	Artikel 4.4 andra strecksatsen
–	Artikel 4.3
Artikel 3.4	–
Artikel 3.5	–
Artikel 3.6	Artikel 4.5 första meningen
—	Artikel 4.5 andra meningen
Artikel 4	Artikel 5
Artikel 5.1	Artikel 6.1
Artikel 5.1 a	Artikel 6.1 a
Artikel 5.1 b	Artikel 6.1 b
Artikel 5.2, inledningsfrasen	Artikel 6.2, inledningsfrasen
Artikel 5.2 a	Artikel 6.2 a
Artikel 5.2 b	Artikel 6.2 b
–	Artikel 6.2 c
–	Artikel 6.2 d
–	Artikel 6.2 e
–	Artikel 6.2 f
Artikel 5.3	–
Artikel 5.4	Artikel 6.4
Artikel 6.1, inledningsfrasen	Artikel 4.1, andra meningen
Artikel 6.1 a första strecksatsen	Artikel 4.3 a tredje strecksatsen
Artikel 6.1 a andra strecksatsen	Artikel 4.4 a andra strecksatsen
Artikel 6.1 b första strecksatsen	Artikel 4.3 b andra strecksatsen
–	Artikel 4.3 c andra strecksatsen
Artikel 6.1 b andra strecksatsen, alternativ 1	Artikel 4.4 b femte stycket
Artikel 6.1 b andra strecksatsen, alternativ 2	Artikel 4.4 c andra strecksatsen
Artikel 6.1 b tredje strecksatsen, alternativ 1 och 2	Artikel 4.4 g andra strecksatsen
Artikel 6.1 b tredje strecksatsen, alternativ 3 och 4	Artikel 4.4 e tredje strecksatsen
Artikel 6.1 c första strecksatsen, alternativ 1 och 2	Artikel 4.4 k andra strecksatsen
Artikel 6.1 c första strecksatsen, alternativ 3 och 4	Artikel 4.4 i andra strecksatsen
Artikel 6.2	Artikel 4.6 första stycket
–	Artikel 4.6 andra stycket
Artikel 6.3	Artikel 4.6 tredje och fjärde stycket

Direktiv 91/439/EG	Föreliggande direktiv
Artikel 7.1, inledningsfrasen	Artikel 7.1, inledningsfrasen
Artikel 7.1 a	Artikel 7.1 a
-	Artikel 7.1 b
-	Artikel 7.1 c
-	Artikel 7.1 d
Artikel 7.1 b	Artikel 7.1 e
Artikel 7.2	-
Artikel 7.3	-
-	Artikel 7.2
-	Artikel 7.3
Artikel 7.4	Artikel 7.4
Artikel 7.5	Artikel 7.5 a
-	Artikel 7.5 b
-	Artikel 7.5 c
-	Artikel 7.5 d
Artikel 7a.1	-
Artikel 7a.2	Artikel 8
Artikel 7b	Artikel 9
-	Artikel 10
Artikel 8	Artikel 11
Artikel 9	Artikel 12
Artikel 10	Artikel 13.1
-	Artikel 13.2
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12.1	-
Artikel 12.2	-
Artikel 12.3	Artikel 15
-	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17 första stycket
-	Artikel 17 andra stycket
-	Artikel 18
Artikel 14	Artikel 19
Bilaga I	-
Bilaga Ia	Bilaga I
Bilaga II	Bilaga II
Bilaga III	Bilaga III
-	Bilaga IV
-	Bilaga V
-	Bilaga VI

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 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 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 alkoholås 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 prøvotiden. Systemet med läkares anmälningsskyldighet 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.

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 prøvotid, 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 Bussarbetsgivarna och Svenska Buss-

branschens Riksförbund, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Taxiförbundet Service AB och Svenska Kommunalarbetarförbundet. 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 förfalskningsskyddet. 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 förfälska 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.

Genom det tredje körkortsdirektivet införs en möjlighet att förse körkortet med en mikroprocessor för att ytterligare förbättra förfalskningsskyddet. 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.

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 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 nykterhets hänseende 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-årigs 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 yrkeskunskande och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxi- trafik samt har avlagt godkänt prov för taxiförarlegitimation. Även för taxi talar yrkets karaktär och ansvar och en 18 årigs 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 regelförenklningar genomförs. Befattningshavarna 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. Bilaga 2

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 alkohol även för den som har alkoholproblem men som inte gjort sig skyldig till rattfylleri förväntas trafiksäkerheten öka genom en minskning av antalet rattfylleribrott, se alkoholutredningens 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 åldergränsen 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 alkohol innebär en kostnad för den enskilde. Alkoholset möjliggör dock för den enskilde att kunna

fortsätta köra, vilket kan innebära att han eller hon kan behålla ett arbete som kräver körkort. Bilaga 2

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.

Sammanfattning av promemorian Kontroll av alkolås och tillsyn, 2011-01-20

Inledning

I propositionen Alkolås efter rattfylleri, prop. 2010/11:26, har regeringen lämnat förslag som behandlar ett permanent system med alkolås. I propositionen föreslås att som alternativ till att återkalla körkort vid rattfylleri i stället medge ett fortsatt körkortsinnehav med alkolås som villkor. I denna promemoria behandlas frågor som kompletterar systemet med alkolås. I promemorian lämnas förslag som behandlar tillsyn av verksamheten med alkolås samt polisens möjlighet att kontrollera fordon som har utrustats med ett alkolås.

Tillsyn över verksamheten med alkolås efter rattfylleri

Förslag: Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkolås som har meddelats i anslutning till denna lag.

Den som fått ett alkolås godkänt ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen får i stället för att återkalla ett godkännande av alkolås meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

Skälen för förslaget: Några särskilda bestämmelser som reglerar tillsynen över alkolås som har godkänts av Transportstyrelsen finns inte. Möjligheten att bedriva tillsyn över verksamheten med alkolås efter rattfylleri som är inriktad på att körkortslagen och föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen följs bör stärkas. Det bör införas bestämmelser i körkortslagen som behandlar tillsynen av alkolåsen och över dem vars alkolås har godkänts för användning i alkolåsverksamheten.

Transportstyrelsen bör ansvara för tillsynen. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), som har att godkänna de provorgan som får genomföra den tekniska prövningen av en typ av alkolås, utövar emellertid tillsyn över de provorgan som har blivit ackrediterade.

Den nuvarande regleringen medger inte att en varning meddelas leverantören i stället för att ett godkännande återkallas vid en konstaterad brist i efterlevnaden av de krav som ställs för att en typ av alkolås ska vara godkänd. Det bör vara möjligt att kunna varna en leverantör om det kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Varning bör kunna bli aktuellt i de fall en leverantör visar vilja och förmåga att rätta till de missförhållanden som finns och därför kan antas komma att rätta till felet eller bristen. Ett beslut om att meddela en varning bör kunna överklagas.

Förslag: Polisen ska ha rätt till tillträde till ett körkortspliktigt fordon som framförs av en körkortshavare vars körkort är förenat med villkor om alkoholås för att kontrollera alkoholåset. Sådan kontroll ska utföras så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

Polisens rätt till tillträde för att kontrollera alkoholås ska även omfatta fordon som framförs av körkortshavare vars körkort är villkorligt återkallat enligt lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Skälen för förslaget: För att kunna fastställa att en förare uppfyller ett villkor om alkoholås måste polisen ha möjlighet att kontrollera att fordonet är utrustat med ett godkänt och fungerande alkoholås. En bestämmelse som ger polisen rätt till tillträde till ett fordon för att kontrollera alkoholåset bör införas. Av 10 § första stycket 5 polislagen (1984:387) följer att så om nödvändigt får ske genom tvång. En sådan kontroll bör som regel kunna innefatta en undersökning av att låset är av godkänd typ och uppfyller föreskrivna krav för montering, funktion och användning. Polisens kontroll ska utföras så att den inte orsakar större olägenhet än vad som är nödvändigt.

Lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska upphöra att gälla den 1 januari 2012. Bestämmelserna ska dock fortsätta att tillämpas för de körkortshavare som dessförinnan har fått en ansökan om villkorlig körkortsåterkallelse beviljad och för vilka villkorstiden inte löpt ut den 1 januari 2012. En rätt för polisen att kontrollera alkoholås motsvarande den som nu föreslås bli införd i körkortslagen bör därför också införas i lagen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse.

Ikraftträdande

Förslag: De nya bestämmelserna i körkortslagen (1998:488) ska träda i kraft den 1 januari 2012. Genom en hänvisning i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse tillämpas bestämmelsen om polisens kontrollbefogenheter i 5 kap. 25 a § körkortslagen på motsvarande sätt i försöksverksamheten från samma tidpunkt.

Tillsyn över godkända alkoholås*Ekonomiska konsekvenser för statliga myndigheter och samhället*

Transportstyrelsens tillsyn ska avgiftsfinansieras och innebär därför ingen statsfinansiell nettokostnad. Kostnadsökningen bedöms bli marginell och tas inom ram.

Idag finns två leverantörer av alkoholås. Antalet tillsynsärenden förväntas bli få. Förslaget om införande av en möjlighet att ge varning och att överklaga sådana beslut torde därför inte motivera någon förändring av domstolarnas anslag.

Ekonomiska konsekvenser för dem som tillhandahåller alkoholås

Den som har fått ett alkoholås godkänt för användande efter rattfylleri får vissa kostnader för tillsynen. Transportstyrelsens mandat att återkalla godkännande av alkoholås innebär dock redan i sig att en reaktiv tillsynskostnad måste tas ut om brister rapporteras. Tillsynssystemet förväntas dock garantera en seriös hantering av alkoholåsen, vilket torde innebära en marknadsmässig fördel för leverantörerna av de alkoholås som uppfyller kraven och är godkända.

Polisens kontroll av alkoholås

Regeringen bedömer att möjligheten till mer effektiv kontroll av alkoholås inte medför ökade kostnader för polisen.

Förslag: Transportstyrelsen föreslår att rekvisitet ”uppenbart olämplig” i bestämmelsen om läkares anmälningssplikt avseende innehavare av taxiförarlegitimation i 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ersätts med rekvisitet ”olämplig”. Styrelsen föreslår vidare att det införs en möjlighet för läkare att anmäla den som läkaren vid undersökning finner sannolikt av medicinska skäl är olämplig att inneha taxiförarlegitimation och som motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning. Förslagen är en anpassning till den ändring av 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) som föreslagits av regeringen i prop. 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor.

Redogörelse för gällande bestämmelser avseende läkares anmälningssplikt

I nu gällande lydelse av 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) anges följande: 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 körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkares tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

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

I regeringens proposition 2009/10:198 *Några körkorts- och fordonsfrågor* föreslås att 10 kap. 2 § körkortslagen från och med den 1 september 2010 ska ha följande lydelse:

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är *olämplig* att ha körkort, 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 läkares tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

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

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Som skäl för detta förslag anförs bl.a. (sid. 13–16) att det är få personer som anmäls i förhållande till antalet diagnoser på sjukdomstillstånd som normalt sett påverkar körförmågan negativt. Rekvisitet ”uppenbart olämplig” bedöms som mycket starkt och kan vara en bidragande orsak till att så få körkortshavare anmäls till Transportstyrelsen. Det föreslås därför att detta rekvisit ändras till ”olämplig”. Vidare föreslås att en läkare ska kunna anmäla en körkortshavare som

Skälen för förslaget

Transportstyrelsen anser det från trafiksäkerhetssynpunkt av stor betydelse att de förare som är medicinskt olämpliga att inneha aktuell behörighet anmäls till myndigheten. Den ändring som regeringen nu föreslagit avseende 10 kap. 2 § körkortslagen om olämplighet som tillräcklig grund för anmälningsplikten, innebär enligt styrelsens mening en tydlig signal för intygsskrivande läkare om vikten av att anmälningsplikten följs. I samma proposition föreslås en möjlighet för läkare att också anmäla den som inte medverkar till fortsatt undersökning eller utredning men som bedöms sannolikt olämplig att ha körkort. Styrelsen anser att även detta förslag kan ha stor betydelse från trafiksäkerhetssynpunkt. Motsvarande ändring avseende yrkestrafiklagen har dock inte föreslagits.

Det är i vetenskapliga sammanhang vedertaget att yrkesförare exponering i trafiken innebär en högre risk i trafiken och detta synsätt har också präglat de nya bestämmelserna i EG:s direktiv om körkort. Den högre risk som gäller för innehavare av behörighet C, CE, D och DE (behörigheter som i regel används yrkesmässigt) jämfört med innehav av lägre behörighet gäller enligt Transportstyrelsens uppfattning även för innehavare av taxiförarlegitimation.

Som framgår ovan skiljer sig de medicinska kraven för innehav av behörighet B och taxiförarlegitimation åt i flera avseenden och skillnaderna är i vissa fall stora. Det är inte ovanligt att den som uppfyller de medicinska kraven för innehav av behörighet B inte uppfyller de medicinska kraven för innehav av taxiförarlegitimation. Detta gäller främst sjukdomar som diabetes och epilepsi.

Om körkortslagens bestämmelse om läkares anmälningsplikt ändras utan motsvarande ändring i yrkestrafiklagen bedöms följande kunna inträffa.

Den som har behörighet B och taxiförarlegitimation och som uppfyller de medicinska kraven för behörighet B men inte kraven för innehav taxiförarlegitimation, kommer i vissa fall inte att bli anmäld för att behandlande läkare känner en tveksamhet i frågan om anmälningsplikten på grund av yrkestrafiklagens formulering.

Vidare kommer det att inträffa att den som har behörighet D anmäls till Transportstyrelsen som medicinskt olämplig för sådant innehav, medan den som endast har körkort med behörighet B och taxiförarlegitimation inte kommer att bli anmäld, trots att samma medicinska förhållanden föreligger och trots att samma medicinska krav gäller för behörighet D som för taxiförarlegitimation.

Med hänsyn till den känsliga relationen mellan läkare och patient vid en anmälan och med hänsyn till gällande sekretessregler anser Transportstyrelsen således att en bibehållen lydelse av 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen troligen kommer att innebära att anmälan sker i färre fall än om förslagen ändring införs.

Det är också angeläget att innehavare av taxiförarlegitimation som inte medverkar till fortsatt undersökning eller utredning kan anmälas till Transportstyrelsen för ytterligare utredning, så att lämpligheten att inneha taxiförarlegitimation kan bedömas av myndigheten efter krav på ingivande av läkarintyg om detta bedöms befogat.

När det gäller bestämmelsen i 3 kap. 12 § körkortslagen om krav på regelbunden läkarundersökning avseende behörigheterna C, CE, D och DE bör också noteras att någon motsvarighet inte gäller för innehavare av taxiförarlegitimation (jämför prop. 1997/98:63 En reformerad yrkes- trafiklagstiftning (avsnitt 10. 1) och såvitt framgår inte heller planeras (se prop. 2009/10:209 *Ålderskrav vid buss- och taxitransporter* avsnitt 5.2.3). Olämplighet att inneha taxiförarlegitimation kommer därför inte att uppmärksammas genom sådan läkarundersökning.

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att 3 kap. 5 § yrkes- trafiklagen bör ändras på motsvarande sätt som har föreslagits av rege- ringen avseende 10 kap. 2 § körkortslagen.

Konsekvensutredning

Syftet med ändringen är att fler personer som är medicinskt olämpliga att ha taxiförarlegitimation, eller vars lämplighet i vart fall bör utredas, ska anmälas till Transportstyrelsen. Syftet är således att uppnå en ökad trafiksäkerhet.

De som berörs av regleringen är innehavare av taxiförarlegitimation, läkare, Transportstyrelsen och arbetsgivare.

Enligt Transportstyrelsens bedömning innebär förslaget att fler personer som har taxiförarlegitimation kommer att förlora sin behörighet eller få denna behörighet förenad med villkor om läkarintyg. I förlängningen bedöms förslaget innebära en ökad trafiksäkerhet. Några kostnadsmässiga konsekvenser i övrigt bedöms inte uppkomma.

EG-rätten innehåller inte några bestämmelser om läkares anmälnings- plikt för taxiförare. Behörighet att köra taxi är i övrigt inte harmoniserat inom EU. Förslaget bedöms därför inte strida mot EG-rätten men går utöver de skyldigheter som gäller enligt EG-rätten. Några övriga inter- nationella regler av betydelse i denna fråga föreligger inte.

Förslag till ny körkortslag

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

Bilaga 5

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.

Körkortsbekräftelse 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 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 högst 3 500 kg.	AM
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
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 tjänsteutövning 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 totalförsvarspåbudsplikt 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.

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.

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

- 15 år för kategori AM,
- 16 år för kategori A1,
- 18 år för kategori A2, B, BE, C1 och C1E,
- 20 år för kategori A om sökanden har haft kategori A2 i minst två år,
- 21 år för kategori C, CE, D1 och D1E,
- 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 spärrtid 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 trafik-säkerhetssynpunkt 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. Bilaga 5

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.

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 genomgått 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. Bilaga 5

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 Försvarsmakten, 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.

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

- 14 år och nio månader för moped klass II och
- 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 behörighetshavaren.

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 körkortsbehörighet 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 iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet 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 terränghjuling 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 §. Bilaga 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 alkolås.

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.

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 körkortsbehörighet 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 alkoholås.

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 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.

Ny behörighet efter återkallelse

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

18 § Efter återkallelse får en ny körkortsbehörighet 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 behörigheten återkallades.

19 § Om kravet i 18 § inte gäller får en ny körkortsbehörighet 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 körkortsbehörighet 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 behörighet 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 förarbehörighet inte prövas förrän giltighetstid för återkallelse eller spärrtid har löpt ut.

Trots vad som anges i första stycket får ansökan om förarbehörighet 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.

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 svensk-registrerad 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.

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 förarprovsverksamhet. 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 förarprovare 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 förarprovare 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 förarprovare 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. Bilaga 5

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. Bilaga 5

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. alkoholås,
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.

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

Nuvarande lydelse

2 §

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
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 motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.
Moped	Ett motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har 1. två hjul samt 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 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 för-

	<p>bränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller</p> <p>c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt, eller</p> <p>3. fyra hjul och en massa utan last på högst 350 kilogram samt</p> <p>a. om det drivs av en förbränningsmotor med tändsystem, denna har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter,</p> <p>b. om det drivs av någon annan typ av motor som bygger på inre förbränning, denna har en nettoeffekt på högst 4 kilowatt, eller</p> <p>c. om det drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt.</p> <p>Vid beräkningen av en fyrehjulig 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.</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

Motorfordon	<p>fordon med en tramp- eller vevanordning som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.</p> <p>Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat</p> <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>
-------------	---

Föreslagen lydelse

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
Lätt motorcykel	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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 motorfordon, en traktor, ett motorredskap, ett terrängmotorfordon, ett släpfordon eller en sidvagn	Skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.
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

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, *lätt fyrhjuling*, samt

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.

Vid beräkningen av en fyrhjuling mopeds massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Mopeder delas in i klass I och klass II.

En moped som inte hör till 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.

Moped klass I
Moped klass II

Motorcykel

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.

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, *fyrhjuling*.

Vid beräkningen av en motorcykels massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

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.

Motordriven trehjuling

Ett motorfordon på tre symmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen.

Motorfordon

Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

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.

Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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,

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

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

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).

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 grundläggande kompetens för godstransporter.

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

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 om grundläggande kompetens för gods-transporter.

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 grundläggande kompetens för persontransporter.

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 grund-

3 §

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

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande 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 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.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för 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.

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 eller 2 a § ska genomgå fortbildning hos någon som får bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens enligt 8 kap.

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

1. förarkrav enligt 3 kap.
– när den grundläggande kompetensen förvärvas genom en grundutbildning inom ramen för gymnasieskolan eller på annat sätt,
2. grundläggande kompetens som rör
– 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,
3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,
4. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,
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,
6. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet

enligt 8 kap. 2 §,
6. förändringar i utbildnings-
verksamheten som ska anmälas till
tillsynsmyndigheten enligt 9 kap.
3 §, och
7. tillsyn.

bedriva utbildningsverksamhet
enligt 8 kap. 2 §,
7. förändringar i utbildnings-
verksamheten som ska anmälas till
tillsynsmyndigheten enligt 9 kap.
3 §, och
8. tillsyn.

Bilaga 5

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)
dels att 2 kap. 14 §, 3 kap. 8 § och 12–14 §§ ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 4 kap. 12 § ska utgå,
dels att nuvarande 2 kap. 5 a § ska betecknas 2 kap. 7 b §,
dels att den nya 2 kap. 7 b § ska ha följande lydelse,
dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 5–7 och 8 §§, 3 kap. 1, 4–4 a, 5–7 a, 9–15, 17
 och 21 §§, 4 kap. 1–5 och 7–11 §§, 5 kap. 2 a–3 och 9 §§, 6 kap. 1 och
 7 §§, 7 kap. 2 §, 8 kap. 1–3 §§, 9 kap. 2 § och 10 kap. 1–2 §§ samt
 rubriken närmast före 2 kap. 5 § ska ha följande lydelse,
dels att det i lagen ska införas nya paragrafer, 2 kap. 7 a §, 3 kap. 2 b
 och 14 a §§, 6 kap. 7 a § samt närmast före 4 kap. 9 § en ny rubrik av
 följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,
2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort och förarbevis,
3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort ska få utfärdas,
4. körkortshavare, varmed avses den som har körkortstillstånd eller körkort,
5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.

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

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

2 kap.***Körkortsbehörighet för särskilda fordonstyper***

5 §

Nuvarande lydelse

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna
A för motorcykel
A1 för lätt motorcykel

AM för moped klass I

B för

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

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

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

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

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

Föreslagen lydelse

Körkortsbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

<i>AM</i>	<i>moped klass I</i>
<i>A1</i>	<i>1. tvåhjulig motorcykel</i> <i>a) som drivs av förbränningsmotor med en slagvolym om högst 125 kubikcentimeter och en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram, eller</i> <i>b) med annan motor än förbränningsmotor som har en nettoeffekt av högst 11 kilowatt och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kilowatt/kilogram</i> <i>2. trehjulig motorcykel med en nettoeffekt av högst 15 kilowatt</i>
<i>A2</i>	<i>1. tvåhjulig motorcykel som har en nettoeffekt av högst 35 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kilowatt/kilogram och som, om fordonets originalutförande har ändrats, har sitt ursprung i ett fordon med högst den dubbla effekten</i> <i>2. trehjulig motorcykel med en nettoeffekt av högst 15 kilowatt</i>
<i>A</i>	<i>två- och trehjulig motorcykel oavsett slagvolym, effekt och förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt</i>
<i>B</i>	<i>1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett släpfordon som är kopplat till sådana bilar om</i> <i>a) släpfordonets totalvikt inte överstiger 750 kilogram, eller</i> <i>b) bilens och släpfordonets sammanlagda totalvikt inte överstiger 4 250 kilogram.</i> <i>2. terrängvagn,</i> <i>3. motorredskap klass I,</i> <i>4. trehjulig motorcykel, och</i> <i>5. fyrehjulig motorcykel</i>
<i>BE</i>	<i>bil som omfattas av kategori B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 3,5 ton</i>

CI	<i>tung lastbil med en totalvikt av högst 7,5 ton och personbil med totalvikt över 3,5 men inte 7,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar</i>	Bilaga 6
CIE	<i>bil som omfattas av kategori CI eller B och ett eller flera släpfordon som är kopplade till sådan bil om bilens och släpfordonens sammanlagda totalvikt inte överstiger 12 ton</i>	
C	<i>tung lastbil och personbil över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan bilar</i>	
CE	<i>bil som omfattas av kategori C samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan bil</i>	
D1	<i>buss som är försedd med högst 16 sittplatser utöver förarplatsen och vars längd inte överskrider åtta meter samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss</i>	
DIE	<i>buss som omfattas av kategori D1 samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss</i>	
D	<i>buss oavsett antal sittplatser och längd samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådan buss</i>	
DE	<i>buss som omfattas av kategori D samt ett eller flera släpfordon, oavsett vikt, som är kopplade till sådan buss</i>	

6 §

Behörigheten A ger rätt att köra motorcykel med en högre effekt än 25 kilowatt endast om körkortshavaren har haft ett körkort med behörigheten A under minst två år eller *godkänts i körprov på en sådan motorcykel efter att ha fyllt 21 år*. Detsamma gäller om motorcykeln har ett förhållande mellan effekt och tjänstevikt som överstiger 0,16 kilowatt/kilogram.

Behörigheten A ger rätt att köra *tvåhjulig* motorcykel med en högre nettoeffekt än 35 kilowatt endast om körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst två år eller *fyllt 24 år*. Detsamma gäller om motorcykeln har ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som överstiger 0,2 kilowatt/kilogram.

Behörigheten A ger rätt att köra trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt endast om körkortshavaren har fyllt 21 år.

7 §

Behörigheten B ger rätt att köra *tre- och fyrhjuliga motorcyklar*.

Behörigheten B ger rätt att köra *trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt endast om körkortshavaren har fyllt 21 år.*

7 a §

Behörigheten B ger rätt att framföra ett släpfordon vars totalvikt överstiger 750 kg och i kombination med dragfordonets totalvikt överstiger 3,5 ton (utökad behörighet B) endast om körkorts-havaren har godkänts i ett särskilt körprov.

7 b §

Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I. Alla körkortsbehörigheter ger även behörigheten AM.

8 §

Körkort med behörigheten CE eller DE ger även behörigheten BE. Körkort med behörigheten CE ger även behörigheten C1E. Körkort med behörigheten CE, D1E eller DE ger även behörigheten BE. Körkort med behörigheten CE ger även behörigheten C1E.

3 kap.

1 §

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
 - a) 15 år för behörigheten AM,
 - b) 16 år för behörigheten A1,
 - c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - d) 21 år för behörigheten D, eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 5 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av nämnda stycke, och
4. har avlagt godkänt förarprov.

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

Har ett körkort blivit ogiltigt av en anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort

- c) 18 år för behörigheterna A2, B, BE, C1 och C1E,
- d) 20 år för behörigheten A
- e) 21 år för behörigheterna C, CE, D1 och D1E,
- f) 24 år för D och DE, samt

För behörigheterna C och CE gäller i stället för ålderskraven i första stycket e) det lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som anges där. För

utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

behörigheterna DI och DIE gäller i stället för ålderskraven i första stycket e) det lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 7 § andra stycket samma lag om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som anges där. För behörigheterna D och DE gäller i stället för ålderskraven i första stycket f) de lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 5–6 §§ samma lag om sökanden har förvärvat grundläggande kompetens genom sådan grundutbildning som anges där.

Körkort får inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) eller vars körkort i en sådan stat är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande.

Har ett körkort blivit ogiltigt av en anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller 7 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

2 b §

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte för utfärdande av körkort med sådan utökad behörighet B som anges i 2 kap. 7 § för den som redan innehar körkortsbehörighet B.

Lydelse enligt prop. 2010/11:26

Föreslagen lydelse

4 §

Förarprovet består för behörigheten AM av ett kunskapsprov och för övriga behörigheter av ett kunskapsprov och ett körprov.

Föraryprov får inte avläggas om spärrtid eller villkorstid löper.

Föraryprov får inte avläggas om spärrtid, *giltighetstid för återkallelse tills vidare* eller villkorstid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. För behörigheten AM krävs dessutom att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för moped klass I enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas för behörigheten A av den som redan har ett körkort med behörigheten A1.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas för behörigheten A eller A2 av den som redan har ett körkort med behörigheten A1 eller, för behörigheten A, av den som redan har behörigheten A2.

Kunskapsprov behöver inte heller avläggas för den utökade behörigheten B av den som redan har ett körkort med behörigheten B.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a §

Föraryprov för att få *förarybehörigheten* A, A1 eller B får avläggas endast om sökanden har 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 körkort med den *förarybehörighet* som utbildningen avsett har utfärdats.

Föraryprov för att få *körkortsbehörigheten* A, A2, A1 eller B får avläggas endast om sökanden har 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 körkort med den *körkortsbehörighet* som utbildningen avsett har utfärdats.

5 §

Sökanden ska godkännas i föraryprovet, om det visar att han eller hon

1. för *förarybehörigheten* AM, har de kunskaper som från trafik-säkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och

2. för övriga *förarybehörigheter*, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

1. för *körkortsbehörigheten* AM, har de kunskaper som från trafik-säkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och

2. för övriga *körkortsbehörigheter*, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.

6 §

Körkort med behörigheten *C* eller *D* får utfärdas endast för den som har körkort med behörigheten *B*. Om sökanden har haft körkort med behörigheten *BC*, *BD* eller *BCD* får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt.

Körkort med behörigheten *C*, *C1*, *D* eller *D1* får utfärdas endast för den som har körkort med behörigheten *B*. Om sökanden har haft körkort med behörigheten *C*, *C1*, *D*, *D1*, *CD*, *C1D*, *CD1* eller *C1D1* får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt.

7 §

Körkort med behörigheten *BE*, *CE* eller *DE* får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet. 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.

Körkort med behörigheten *BE*, *CE*, *C1E*, *DE* eller *D1E* får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet. 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.

7 a §

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte vid ett körprov, om sökanden redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och körprovet *skall* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

I övrigt skall 4 och 5 §§ gälla i tillämpliga delar.

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte vid ett körprov, om sökanden redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och körprovet *ska* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

Krav på innehav av körkortstillstånd gäller inte heller vid ett körprov för utfärdande av körkort med sådan utökad behörighet som anges i 2 kap. 7 § för den som redan innehar körkortsbehörighet B.

I övrigt ska 4 och 5 §§ gälla i tillämpliga delar.

9 §

Om det vid prövning av ansökan om *förhandsbesked* eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, *skall* en tid bestämmas före vars utgång körkort inte får

Om det vid prövning av ansökan om 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

utfärdas (spärrtid). Spärrtiden *skall* vara lägst en månad och högst tre år. *ska* vara lägst en månad och högst tre år. Bilaga 6

10 §

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.

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för *innehavet av körkortstillståndet eller körkortet* som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt *beslutas*. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats.

11 §

Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas.

Ett körkort gäller från och med den dag då det utfärdas, *med den begränsning som följer av 12 §*.

12 §

Behörigheten C, CE, D eller DE *gäller tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst 10 år*, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Behörigheten C, CE, *CI, CIE, D, DE, DI eller DIE* fortsätter efter förnyelse av körkortet att *gälla endast* om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Lydelse enligt prop. 2010/11:26

Föreslagen lydelse

13 §

Ett körkort gäller inte om

1. det inte har förnyats efter föreläggande,
2. det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap.,
3. det har ersatts med annat körkort,
4. det har bytts ut mot ett utländskt körkort,

5. innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och inte efter uppmaning anger vilket av körkorterna som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas, *eller*

6. körkortsinnehavet varit förenat med villkor om alkohol och villkorstiden löpt ut.

5. innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och inte efter uppmaning anger vilket av körkorterna som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas,

6. körkortsinnehavet varit förenat med villkor om alkohol och villkorstiden löpt ut, *eller*

7. *det inte lämnas ut inom ett år från den dag då det utfärdas.*

Ett körkort ska också förklaras ogiltigt om körkortshavaren begär det. Bilaga 6
Ogiltigheten får begränsas till att avse viss behörighet.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

14 §

Ett körkort *skall* förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. *Körkortet skall också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats.*

Ett körkort *med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE ska* förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. *Ett körkort med behörigheten C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 eller DIE ska förnyas inom fem år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats.*

Körkortet ska också förnyas om det har förstörts eller kommit bort eller om någon uppgift i det har ändrats.

14 a §

Vid förnyelse enligt 14 § första stycket får ett körkort förnyas om körkortshavaren

a) är permanent bosatt i Sverige,

b) har studerat här i minst sex månader, eller

c) varken är permanent bosatt eller studerar sedan minst sex månader i Sverige eller någon annan stat inom EES.

Vid förnyelse enligt 14 § andra stycket får ett körkort förnyas om körkortshavaren antingen är permanent bosatt i Sverige eller annars inte är permanent bosatt i någon annan stat inom EES.

15 §

Den som kör ett fordon som avses i 2 kap. 1 § *skall* ha med sig

1. körkortet, eller

2. ett bevis att körkort utfärdats och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis *skall* handlingarna överlämnas för kontroll.

Den som kör ett fordon som avses i 2 kap. 1 § *ska* ha med sig körkortet.

På begäran av bilinspektör eller polis *ska* handlingarna överlämnas för kontroll.

17 §

Bestämmelserna i 2–3 och 8–11 §§, 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket gäller även traktorkort. Bestämmelserna i 2–3 och 9–11 §§, 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket gäller även traktorkort.

21 §

För förarbevis ska i tillämpliga delar följande bestämmelser gälla:

- | | |
|---|---|
| <p>1. 1 § sista stycket om utfärdande av <i>handling</i> i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,</p> <p>2. 5 § 1 om godkännande i förarprov,</p> <p>3. 11 § om första giltighetsdag,</p> <p>4. 13 § första stycket 1–3 och <i>andra stycket</i> om ogiltighet, samt</p> <p>5. 14 och 15 §§ om <i>förnyelse och skyldighet att medföra förarbeviset.</i></p> | <p>1. 1 § sista stycket om utfärdande av <i>körkort</i> i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,</p> <p>4. 13 § första stycket 1–3 och 7 samt <i>andra stycket</i> om ogiltighet,</p> <p>5. 14 § <i>första stycket första meningen och andra stycket om förnyelse, samt</i></p> <p>6. 15 § om <i>skyldighet att medföra körkort.</i></p> |
|---|---|

4 kap.

1 §

Den som

1. innehar körkortstillstånd och för att få körkort vill öva sig i att med eller utan släpfordon köra bil, motorcykel eller moped klass I, eller
2. utbildar sig till förare av moped klass II, snöskoter eller terränghjulning, får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§.

Kravet på innehav av körkortstillstånd enligt första stycket 1 gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen ska ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

Kravet på innehav av körkortstillstånd enligt första stycket 1 gäller inte heller den som redan har ett körkort med behörighet B och övningskörningen ska ske med fordon för vilka det krävs sådan utökad behörighet B som anges i 2 kap. 7 §.

2 §

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

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 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 person- | <ol style="list-style-type: none"> 2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning <i>eller med fordon som kräver körkortsbehörighet A1,</i> |
|--|--|

bil 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 under de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon,

4. 17 år och sex månader för körning med

a) fordon som kräver körkortsbehörighet A2,

b) andra fordon som kräver körkortsbehörighet B än sådana som avses i 3 eller 7,

c) fordon som kräver utökad behörighet B

5. 18 år för körning med fordon som kräver körkortsbehörighet BE, C1 eller C1E,

6. 19 år och sex månader för körning med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver körkortsbehörighet A, under förutsättning att körkortshavaren har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader,

7. 20 år för körning med fordon som kräver körkortsbehörighet C, CE, D1 eller D1E eller med trehjulig motorcykel med en högre nettoeffekt än 15 kilowatt,

8. 23 år för körning med fordon som kräver körkortsbehörighet D eller DE eller med sådan tvåhjulig motorcykel som kräver körkortsbehörighet A, om körkortshavaren inte har haft körkort med behörigheten A2 under minst ett år och sex månader.

Den som övningskör för körkortsbehörighet B ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 inom de senaste fem åren ha genomgått en introduktionsutbildning.

3 §

Den som har uppnått en ålder av 17 år och 6 månader får övningsköra i trafikskola med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § under förutsättning att den som har uppsikt över körningen följer med på motorcykeln eller i en sidvagn.

I stället för vad som anges i 2 § första stycket 7 gäller att den som körtränar inom ramen för sådan grundutbildning som anges i 3 kap. 3 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha uppnått en ålder av 18 år.

I stället för vad som anges i 2 § första stycket 8 gäller att den som

körtränar inom ramen för sådan grundutbildning som anges i 3 kap. 5 § första stycket eller 6 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha uppnått en ålder av 20 år. Bilaga 6

4 §

Övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten C, D eller E får ske endast om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B eller inom tre år före övningskörningen har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

Övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten C, C1, D, D1 eller E får ske endast om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B eller har haft körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker.

5 §

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

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

2. är behörig utbildare enligt lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,

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

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för *förarbehöriheten A, A1, B, C, D eller E.*

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola för *annan körkortsbehörighet än AM,*

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för *körkortsbehörigheten A, A2, A1, B, C, C1, D, D1 eller E.*

Lydelse enligt prop. 2010/11:26

Föreslagen lydelse

7 §

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. under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbild-

Godkännande som handledare enligt 5 § 4 får endast meddelas den som

1. har fyllt 24 år,
2. har *behörighet* för fordon av det slag körningen avser,

4. under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbild-

ning, om det är fråga om övningskörning för *förarbehörighet B*.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och fjärde styckena. Ett godkännande som handledare får inte heller meddelas den vars körkortsinnehav är eller under de tre senaste åren har varit förenat med villkor om alkoholås.

8 §

Ett godkännande som handledare enligt 7 § upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Detsamma gäller om handledarens körkortsinnehav förenas med villkor om alkoholås.

Transportstyrelsen ska på begäran av handledaren eller den som övningskör upphäva ett godkännande som handledare.

Nuvarande lydelse

Ett godkännande som handledare enligt 7 § gäller i fem år.

Ett godkännande som handledare upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §. Detsamma gäller om handledarens körkortsinnehav förenas med villkor om alkoholås.

Föreslagen lydelse

Introduktionsutbildning och riskutbildning

9 §

Introduktionsutbildning som anges i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

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.

Introduktionsutbildning som anges i 2 § andra stycket och 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd från Transportstyrelsen. *Detsamma gäller riskutbildning som anges i 3 kap. 4 a §.*

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

10 §

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även

Transportstyrelsen får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning *respektive riskutbildning* som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte iakttagits.

återkallas på tillståndshavarens begäran.

Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

Bilaga 6

11 §

Transportstyrelsen *skall* utöva tillsyn över *sådan introduktionsutbildning som anges i 9 § första stycket*.

Tillsynen *skall* omfatta att förut-sättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § iakttas.

Den som bedriver utbildning *skall* på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Transportstyrelsen *ska* utöva tillsyn över *introduktionsutbildningen och riskutbildningen*.

Tillsynen *ska* omfatta att förut-sättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning *respektive riskutbildning* som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § iakttas.

Den som bedriver introduktions- 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.

5 kap.

2 a §

För förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling gäller inte

1. vad som sägs om återkallelse i 3 § 5–8 och om omhändertagande i 7 § första stycket 3, och

2. vad som anges i 14 § och 15 § sista stycket om innehav av och ansökan om körkortstillstånd som villkor för utfärdande av nytt förarbevis.

Trots vad som anges i 13 § får ansökan om utfärdande av förarbevis prövas innan

1. spärrtid löpt ut enligt 3 kap. 9 §, eller

2. spärrtid *eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5–7.*

2. spärrtid *löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5–6 eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om sådan återkallelse skett på grund av brott enligt 3 § 6.*

3 §

Ett körkort *skall* återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller

Ett körkort *ska* återkallas

1. om körkortshavaren 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 § samma lag,

tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag, Bilaga 6

d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, eller

e) brott mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott 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 iakttä 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 nykterhetskänslor 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 rätt 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 läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

9. om hinder mot att utfärda körkort förelåg vid tiden för utfärdandet och hindret fortfarande består.

9 §

I stället för att körkortet återkallas *skall* körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren *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

I stället för att körkortet återkallas *ska* körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren *har gjort sig skyldig till rattfylleri enligt* 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *eller brott mot* 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid

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.

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.

6 kap.

1 §

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämföras med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 eller 6–8 §§.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med *en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försedd med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.*

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet endast tillsammans med

1) *en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska, eller*

2) *ett internationellt körkort som är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i ovannämnda konventioner eller i den konvention om vägtrafik som har undertecknats i Paris den 24 april 1926.*

Ett körkort som inte är försedd med ett fotografi av körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

7 §

Ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES, Schweiz eller Japan och som gäller i Sverige får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren är permanent bosatt i Sverige.

Ett körkort som är utfärdat i

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES, Schweiz eller Japan och som gäller i Sverige ska efter ansökan bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort, om innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Om ett

Schweiz eller Japan får bytas ut endast om körkortshavaren uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 3 kap. 2 §.

sådant körkort har förstörts eller kommit bort får det ersättas under samma förutsättningar.

Om ansökan enligt första stycket gäller ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES och avser utbyte vid utgången av den giltighetstid som är angiven på körkortet, får utbyte även ske om körkortshavaren har studerat här i minst sex månader.

Om ansökan enligt första stycket gäller ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES och som omfattar någon av behörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE, får utbyteskörkortet endast ge sådan behörighet om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda.

Ett körkort som är utfärdat i Schweiz eller Japan får bytas ut endast om körkortshavaren uppfyller de personliga och medicinska krav som anges i 3 kap. 2 §.

7 a §

Ett körkort får inte bytas ut eller ersättas enligt 7 § om körkortet är föremål för en åtgärd som är att likställa med återkallelse eller omhändertagande i en annan stat inom EES.

Lydelse enligt prop. 2010/11:26

Föreslagen lydelse

7 kap.

2 §

Transportstyrelsen prövar ärenden om

1. medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket,
2. *förlängd* giltighet enligt 2. *fortsatt* giltighet enligt 3 kap. 3 kap. 12 §,
3. godkännande av handledare,
4. *förnyelse av körkort*
4. *förnyelse av körkort*
5. villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort,
6. körkortstillstånd,
7. körkortsingripande,
8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort, och
9. godkännande av alkoholås och återkallelse av godkännandet enligt 5 kap. 27 §.

Transportstyrelsen prövar också ärenden enligt

1. 3 kap. 3 §,
2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och
3. 3 kap. 16 § 1.

Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande av körkort.

8 kap.

1 §

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut enligt 7 kap. 2 § första och andra styckena, om inte annat följer av 2 §,
2. beslut att inte utfärda körkort med stöd av 3 kap. 1 § första stycket 2,
3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller tillstånd enligt 4 kap. 12 § att bedriva riskutbildning, och
4. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller beslut enligt 4 kap. 13 § att återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning,
3. beslut att inte förnya körkort med stöd av 3 kap. 14 a §,
4. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 4 kap. 9 § att bedriva introduktionsutbildning eller tillstånd enligt 4 kap. 12 § att bedriva riskutbildning, och
5. beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller beslut enligt 4 kap. 13 § att återkalla tillstånd att bedriva riskutbildning.

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

2 §

Följande beslut får inte överklagas:

1. beslut i ärende om utfärdande av traktorkort eller förarbevis,
2. beslut i ärende om utfärdande av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 2,
3. beslut i ärende om förnyelse av körkort eller förarbevis,
3. beslut i ärende om förnyelse av förarbevis och om förnyelse av körkort i annat fall än som avses i 1 § första stycket 3,
4. uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5,
5. beslut enligt 5 kap. 7 § om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort eller förarbevis, och
6. beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

3 §

Beslut som avses i 1 § första stycket 1 och 2 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning

Beslut som avses i 1 § första stycket 1–3 och andra stycket samt beslut enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag eller tillämplig förordning och som inte rör introduktionsutbildning eller riskutbildning överklagas hos

överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden är folkbokförd eller, om denne inte är folkbokförd i Sverige, hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets klaganden vistas. Övriga beslut överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets beslutet meddelades.

Transportstyrelsen får föra talan även till förmån för den enskilda parten.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

9 kap.

2 §

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

Föraren ska inte dömas till straff,

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

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

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

1. om körkortet efter utfärdande inte har lämnats ut och färden äger rum inom två månader från och med den dag då det utfärdas,

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

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

4. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

10 kap.

1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,

2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå, och

5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta *postbefordringsföretag* lämna ut körkort. Regeringen får låta *den som är tillståndshavare enligt postlagen (2010:1045)* lämna ut körkort.

2 §

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underätta 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.

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

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som har *körkortstillstånd eller* traktorkort.

Om en läkare vid undersökning finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, *ska* läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som har traktorkort.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012 i fråga om 4 kap. 8 § och 10 kap. 2 § och i övrigt den 19 januari 2013.

2. För en förarbehörighet som förvärvats före den 19 januari 2013 ska äldre föreskrifter gälla. För körkort som utfärdats före detta datum ska dock 3 kap. 12, 14 och 14 a §§ och 8 kap. 1–3 §§ tillämpas i sina nya lydelse från och med det första förnysetillfället som inträffar efter den 19 januari 2013.

3. Utan hinder av ålderskraven i 3 kap. 1 § får körkort med behörigheten A, C, CE, D eller DE utfärdas till den som tidigare innehaft ett körkort med motsvarande behörighet, om körkortet utfärdats före den 19 januari 2013. Därvid ska 2 kap. 6 § tillämpas i sin äldre lydelse.

4. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för godkännande som handledare vilket meddelats före den 1 januari 2012.

Häri genom föreskrivs att 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

5 §

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är *uppenbart olämplig* att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är *olämplig* att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha taxiförarlegitimation och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

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

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

dels att 1 kap. 4 §, 2 kap. 1 § och 3 kap. 2 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas nya paragrafer, 3 kap. 1 a, 4 a och 7 §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

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,

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.

I denna lag avses med

godstransporter: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheten C, CE, C1 *eller* C1E enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och som sker med gods,

persontransporter: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna D, DE, D1 *eller* D1E enligt 2 kap. 5 § körkortslagen och som sker med passagerare,

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).

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.

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 *körkortsbhörigheterna* C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 *eller* D1E enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

3 kap.

1 a §

En förare som utför gods-transporter och som innehar ett

giltigt yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av behörigheterna C, CE, C1 eller C1E behöver inte förvärva ett nytt yrkeskompetensbevis för fordon som kräver någon av de andra behörigheterna.

Motsvarande gäller för en förare som utför persontransporter och som innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver någon av behörigheterna D, DE, D1 eller D1E.

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 grundläggande kompetens för gods-transporter.

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

Förare som innehar eller har innehaft ett körkort med förarbehörigheterna D, DE, D1 eller D1E utfärdat i en stat inom EES 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 körkort med förarbehörigheterna C, CE, C1 eller C1E utfärdat i en stat inom EES före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för gods-transporter.

4 a §

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.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

Om den grundutbildning som anges i första stycket har skett enligt 4 kap. 1 § och ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 18 års ålder.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

Lagförslaget i promemorian Kontroll av alkolås och tillsyn

Bilaga 7

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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488) dels att 5 kap. 27 § och 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas nya paragrafer, 5 kap. 25 a och 28 §§ av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

25 a §

Polisen har rätt till tillträde till ett körkortspliktigt fordon som framförs av en körkortshavare vars körkort är förenat med villkor om alkolås, för att kontrollera att fordonet har ett alkolås av godkänd typ, som uppfyller föreskrivna krav i fråga om montering, funktion och användning. Kontrollen ska utföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

27 §

Den typ av alkolås som används ska vara godkänd. Ett godkännande får återkallas om föreskrifter om godkännande av alkolås som meddelats i anslutning till denna lag inte iakttagits.

Den typ av alkolås som används ska vara godkänd.

Ett godkännande får återkallas om föreskrifter om godkännande av alkolås som meddelats i anslutning till denna lag inte iakttagits. Om det kan antas att felet eller bristen rättas till får i stället varning meddelas.

28 §

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av de föreskrifter om godkännande av alkolås som har meddelats i anslutning till denna lag.

Den som fått ett alkolås godkänt ska på begäran av Transportstyrelsen lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och

7 kap.

2 §

Transportstyrelsen prövar ärenden om

1. medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket,
2. förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 §,
3. godkännande av handledare,
4. förhandsbesked,
5. villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort,
6. körkortstillstånd,
7. körkortsingripande,
8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort, och
9. godkännande av alkolås och återkallelse av godkännandet enligt 5 kap. 27 §.

Transportstyrelsen prövar också ärenden enligt

1. 3 kap. 3 §,
2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och
3. 3 kap. 16 § 1.

Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande av körkort.

Transportstyrelsen prövar ärenden om

1. medgivande enligt 2 kap. 11 § andra stycket,
2. förlängd giltighet enligt 3 kap. 12 §,
3. godkännande av handledare,
4. förhandsbesked,
5. villkor för innehav av körkortstillstånd och körkort,
6. körkortstillstånd,
7. körkortsingripande,
8. giltighet eller utbyte av ett utländskt körkort, och
9. godkännande av alkolås samt återkallelse av godkännandet och varning enligt 5 kap. 27 §.

Transportstyrelsen prövar också ärenden enligt

1. 3 kap. 3 §,
2. 3 kap. 13 § första stycket 1 och 5 samt andra stycket, och
3. 3 kap. 16 § 1.

Transportstyrelsen prövar frågor om utfärdande av körkort.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse

Bilaga 7

Härigenom föreskrivs att ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1999 och upphör att gälla den 1 januari 2012. För den som fått ansökan beviljad enligt 6 § och *då* villkorstiden inte löpt ut innan lagen upphör att gälla, ska dock bestämmelserna fortsätta att tillämpas.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 1 februari 1999 och upphör att gälla den 1 januari 2012. För den som fått ansökan beviljad enligt 6 § och *för vilken* villkorstiden inte löpt ut innan lagen upphör att gälla, ska dock *dels* bestämmelserna *i lagen* fortsätta att tillämpas, *dels 5 kap. 25 a § körkortslagen (1998:488) äga motsvarande tillämpning.*

Lagförslaget i promemorian Förslag till ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) – TSV 2010-4733

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

5 §

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är *uppenbart* olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan någon anmälan görs ska läkaren underrätta innehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i sådan trafik som avses i 1 §.

Om en läkare vid undersökning finner det sannolikt att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha taxiförarlegitimation och körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

Förteckning över remissinstanser avseende betänkandet SOU 2008:130

Följande remissinstanser har besvarat remissen: Hovrätten för Västra Sverige, Örebro tingsrätt, 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 (TS), Vägverket, Cykel- och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR), Föreningen Sveriges trafikövningsplatser, Lantbrukarnas Riksförbund (LRF), 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 Huddinge (TRMC), Trafikutbildarnas Riksorganisation, Transportgruppen, Försvarsmakten, Bussarbetsgivarna, Örebro universitet och Svenska försäkringsförbundet.

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig om förslagen i betänkandet: Justitieombudsmannen (JO) och Riksrevisionen.

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, SEKO, Snöfordonleverantörernas förening (SNÖFO), Svenska föreningen för allmänmedicin (SFAM), Svenska Distriktsläkarföreningen (DLF), Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO), Svenskt Näringsliv, Sveriges Motorcykelhandlars Riksförbund (SMR), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Trafikförsäkringsföreningen, Trafikpolisernas samarbetsorganisation, Umeå Universitetssjukhus, Moped- och Motorcykelimportörerna, Motorbranschens riksförbund (MRF) och Länsstyrelsen i Västernorrland.

Förteckning över remissinstanser avseende utkastet till lagrådsremiss

Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Sundsvall, Örebro tingsrätt, Förvaltningsrätten i Umeå, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Konkurrensverket, Regelrådet, Skolverket, Socialstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Transportstyrelsen (TS), Trafikverket, Cykel- och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR), 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, Trafikpolisernas samarbetsorganisation, Svensk Trafikmedicinsk förening, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svenska Läkaresällskapet (SLS), Svenska taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport), Sveriges Läkarförbunds Etik- och Ansvarsråd (EAR), Sveriges MotorCyklister (SMC), Sveriges Pensionärsförbund (SPF), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Trafikmedicinskt Centrum Huddinge (TRMC), Trafikutbildarnas Riksorganisation, Transportgruppen, Försvarsmakten, Bussarbetsgivarna, Örebro universitet, Svenska försäkringsförbundet.

Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Kontroll av alkohol och tillsyn

Justitieombudsmannen (JO), Hovrätten för Nedre Norrland, Skellefteå tingsrätt, Kammarrätten i Stockholm, Förvaltningsrätten i Örebro, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Regelrådet, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Swedac, Transportstyrelsen, Trafikverket, Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), SEKO, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Trafikpolischefernas samarbetsorganisation, Motorbranschens Riksförbund, Dräger Safety Sverige AB och Alkohol i Skandinavien AB.

Förteckning över remissinstanser avseende
promemorian Förslag till ändring i yrkestrafiklagen
(1998:490) – TSV 2010-4733

Justitieombudsmannen (JO), Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Västerbottens län, Socialstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Trafikverket, Karolinska Universitetssjukhuset, Trafikmedicinskt Centrum Huddinge (TRMC), Umeå Universitetssjukhus, Körkortsenheten psyk. klin. (NUS), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Svenska Distriktsläkarföreningen (DLF), Svensk förening för allmänmedicin (SFAM), Sveriges Läkarförbunds Etik- och Ansvarsråd (EAR), Svensk Trafikmedicinsk förening, Motormännens riksförbund (M), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Svenska Taxiförbundet, Taxiägarnas Riksförbund, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport) och Transportgruppen.