

# Lagrådsremiss

## Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet på transportområdet

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 27 januari 2022

*Tomas Eneroth*

*Jonas Ragell*  
(Infrastrukturdepartementet)

### Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Det föreslås också att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet ska straffbeläggas i större utsträckning än tidigare och att befintliga straffbestämmelser ska skärpas. Därutöver föreslås att den som övningskör ska vara skyldig att medföra en identitetshandling. Skyldigheten ska vara straffsanktionerad.

Samtliga förslag syftar till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	4
2	Lagtext .....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor .....	7
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens .....	8
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar .....	10
2.5	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) .....	11
2.6	Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) .....	12
3	Ärendet och dess beredning .....	13
4	Prov på transportområdet .....	13
4.1	Det förekommer fusk vid prov på transportområdet .....	13
4.2	Det bör införas en möjlighet till avstängning från prov på transportområdet .....	13
5	Illegal utbildning på transportområdet .....	16
5.1	Det krävs tillstånd för att bedriva utbildningsverksamhet på transportområdet .....	16
5.2	Nya straffbestämmelser avseende illegal utbildningsverksamhet .....	16
5.3	Skärpta straff för illegal utbildningsverksamhet på transportområdet .....	18
5.4	En skyldighet att medföra identitetshandling vid övningskörning .....	21
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	23
7	Konsekvenser .....	24
7.1	Konsekvenser för statliga myndigheter .....	24
7.2	Konsekvenser i övrigt .....	25
8	Författningskommentar .....	26
8.1	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) .....	26
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor .....	28
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens .....	29
8.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar .....	31
8.5	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210) .....	32

8.6	Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211) .....	32
Bilaga 1	Rapportens lagförslag .....	33
Bilaga 2	Förteckning över remissinstanserna .....	41

# 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 (1998:493) om trafikskolor,
3. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
4. lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,
5. lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210),
6. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

*dels* att 9 kap. 4 § och 10 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

*dels* att rubriken närmast före 3 kap. 15 § ska lyda ”Skyldighet att medföra identitetshandling”,

*dels* att det ska införas tre nya paragrafer, 3 kap. 15 a § och 9 kap. 2 a och 2 b §§, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **3 kap.**

##### *15 a §*

*Vid övningskörning enligt 4 kap. 5 § 4 med personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska den som övningskör ha med sig en handling som styrker dennes identitet.*

*Identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det.*

#### **9 kap.**

##### *2 a §*

*Den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot 3 kap. 15 a § döms till penningböter.*

##### *2 b §*

*Den som utan tillstånd bedriver sådan utbildning som avses i 4 kap. 9 § döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Den som bedriver sådan utbildning med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen*

4 §<sup>1</sup>

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 2 och 3 §§ kör fordon i strid mot denna lag eller som tillåter sådan körning finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 2, 2 a och 3 §§ kör fordon i strid mot denna lag eller som tillåter sådan körning finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

**10 kap.**

1 §<sup>2</sup>

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 tillämpning av lagen,

4. att priset för deltagande 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.

4. att priset för deltagande i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå,

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, *och*

6. *avstängning under viss tid från förarprov.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:189.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2017:272.

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

Härigenom föreskrivs att 9 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 9 §<sup>1</sup>

Den som driver trafikskola utan tillstånd *eller utan att följa i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter* döms till böter.

Den som driver trafikskola utan tillstånd döms till *fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Den som driver trafikskola med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.*

*Till ansvar enligt första stycket döms det inte om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2018:1117.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

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

dels att 12 kap. 1 § och 13 kap. 1 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas två nya paragrafer, 4 kap. 5 § och 11 kap. 3 §, och närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **4 kap.**

#### *Avstängning från prov*

##### 5 §

*Den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om avstängning under viss tid från prov enligt denna lag.*

### **11 kap.**

##### 3 §

*Den som utan tillstånd bedriver tillståndspliktig utbildning som avses i denna lag döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Den som bedriver utbildning som avses i denna lag med tillstånd eller med stöd av 8 kap. 3 §, men utan att följa lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, döms till böter.*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.*

### **12 kap.**

##### 1 §

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
2. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §, och
3. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.
1. beslut om avstängning från prov enligt 4 kap. 5 §,
2. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
3. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §, och
4. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får inte överklagas.



Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### 13 kap.

#### 1 §<sup>1</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. vad som enligt 2 kap. 4 § 14 avses med att en gods- eller persontransport är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten,

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. avstängning från prov enligt 4 kap. 5 §,

3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

4. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

4. yrkeskompetensbevis och unionskod enligt 6 kap. 1 §,

5. yrkeskompetensbevis och unionskod 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. 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 §,

7. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,

7. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och

8. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och

8. tillsyn.

9. tillsyn.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

2. Den nya bestämmelsen i 4 kap. 5 § gäller inte omständigheter som har inträffat före ikraftträdandet.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2020:258.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Den som *uppsåtligen* utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag döms till böter.

8 §  
Den som utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag döms till *fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Den som bedriver sådan utbildning med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

## 2.5 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap.**

#### **3 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *och*

2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,

2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, *och*

3. *avstängning under viss tid från prov i yrkeskunnande.*

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

## 2.6 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap.**

#### **3 §<sup>1</sup>**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens *samt* körprov för taxiförarlegitimation, och

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens, körprov för taxiförarlegitimation *och avstängning under viss tid från sådana prov, och*

4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

### 3 Ärendet och dess beredning

Transportstyrelsen fick i september 2019 i uppdrag att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning samt fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Uppdraget redovisades i september 2020 genom rapporten Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I denna lagrådsremiss behandlas rapportens lagförslag, som finns i *bilaga 1*. Rapporten har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (I2020/02448).

### 4 Prov på transportområdet

#### 4.1 Det förekommer fusk vid prov på transportområdet

För att få någon av de behörigheter som förekommer på transportområdet måste man i regel genomgå ett eller flera prov. Som exempel kan nämnas att ett körkort med behörighet B får utfärdas endast för den som har avlagt ett godkänt förarprov som består av ett kunskapsprov och ett körprov.

Det huvudsakliga syftet med proven är att bidra till hög trafiksäkerhet på vägarna. Fusk vid prov på transportområdet är följaktligen ett hot mot trafiksäkerheten. Av Transportstyrelsens rapport framgår att Trafikverket under 2019 upptäckte 174 försök till provfusk. Det var nästan en fördubbling jämfört med 2018. Det har också blivit vanligare att tekniska hjälpmedel används av dem som försöker fuska.

Ett annat problem är att det förekommer illegal verksamhet som går ut på att tillhandahålla hjälpmedel till provfusk. Enligt rapporten finns det i vissa fall kopplingar mellan denna verksamhet och kriminella nätverk.

#### 4.2 Det bör införas en möjlighet till avstängning från prov på transportområdet

**Regeringens förslag:** Det ska införas bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Bemyndigandena ska införas i körkortslagen, lagen om yrkesförarkompetens, yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen.

Avstängningsbeslut ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**Rapportens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I rapporten föreslås det dock att de materiella bestämmelserna om avstängning tas in i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens i stället för i tillhörande förordning, som i övriga fall.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser tillstyrker förslaget. Enligt *Kammarrätten i Göteborg* kan föreskrifterna om avstängning från prov för yrkesförarkompetens föras in i förordning i stället för i lag. *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* och *Sveriges MotorCyklister* anser att beslut om avstängning inte ska kunna överklagas. *Södertälje tingsrätt* framhåller att det måste analyseras hur beslut om avstängning förhåller sig till förbudet mot dubbelbestraffning. *Umeå universitet* påpekar att rapporten inte berör frågan om i vad mån avstängning eller åtal bör ha företräde. *Trafikverket* vill att Transportstyrelsen ska bemyndigas att meddela föreskrifter om avstängningstiden, så att det blir tydligt om olika förseelser ska bedömas på olika sätt och i så fall hur.

### **Skälen för regeringens förslag och bedömning**

#### *Bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet*

Det är angeläget att vidta åtgärder mot fusk vid prov på transportområdet. Att stävja fusk utgör ett viktigt led i trafiksäkerhetsarbetet och kan dessutom försvåra för kriminella nätverk som tillhandahåller hjälpmedel till fusk vid prov. Som anförs i rapporten torde risken att bli avstängd från prov i många fall vara mer avskräckande än risken att lagföras, ofta med dagsböter som påföljd. Att den som fuskar vid ett prov blir avstängd från att skriva nya prov framstår dessutom som följdriktigt. Ingen av remissinstanserna har heller någon invändning mot att det införs en möjlighet till avstängning.

I rapporten föreslås att det i körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211) tas in bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning. Bestämmelserna om avstängning ska därefter meddelas i respektive förordning. När det gäller lagen om yrkesförarkompetens föreslås i stället att bestämmelserna tas in direkt i lagen. Att en avvikande reglering föreslås i denna del beror på utformningen av överklagandebestämmelserna i den lagen. De bestämmelserna innebär att beslut om avstängning enligt lagen inte kan överklagas om möjligheten till avstängning införs på samma sätt som i de andra lagarna. Som *Kammarrätten i Göteborg* anför är det emellertid möjligt att åstadkomma en ordning där besluten kan överklagas samtidigt som bestämmelserna ges i förordning. En sådan ordning är förenlig med den på transportområdet befintliga författningsstrukturen och medger att eventuella behov av att justera bestämmelserna lättare kan tas om hand.

Det bör alltså tas in bemyndiganden i de ovannämnda lagarna för regeringen att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Som några remissinstanser påpekar är det angeläget att de närmast berörda myndigheterna också arbetar med informationsinsatser, för att undvika att körkortsaspiranter av okunskap agerar på ett sådant sätt att de blir avstängda. Insatserna riktas lämpligtvis mot de målgrupper där behovet av information är störst, exempelvis ungdomar och personer med begränsade kunskaper i det svenska språket.

Hur avstängningstiden ska bestämmas bör inte regleras i lag.

### *Dubbelprovningsförbudet*

Inför vissa förarprov måste den som avlägger sitt prov försäkra på heder och samvete att han eller hon inte kommer att använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt vilseleda vid provet. Den som handlar i strid med ett sådant intygande kan lagföras för osann försäkran. Som *Södertälje tingsrätt* anför bör förhållandet mellan beslut om avstängning och frågor om lagföring belysas.

Bestämmelser om att ingen får lagföras eller straffas två gånger för samma brott finns bland annat i den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Europakonventionen gäller som lag i Sverige, och enligt 2 kap. 19 § regeringsformen får lag eller annan föreskrift inte meddelas i strid med Sveriges åtaganden enligt konventionen. I artikel 4.1 i sjunde tilläggsprotokollet anges att ingen får lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han eller hon redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i den staten. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 50 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Bestämmelserna ger uttryck för vad som ofta kallas dubbelbestraffningsförbudet eller dubbelprovningsförbudet. Förenklat kan det sägas att förbudet avser att förhindra att samma person provas för samma brott två gånger.

Här uppkommer alltså frågan om huruvida det är möjligt att på grund av en och samma gärning dels stänga av någon från ett prov på transportområdet, dels lagföra personen – eller om man därigenom kommer i konflikt med dubbelprovningsförbudet. Det är då nödvändigt att ta ställning till om ett avstängningsbeslut utgör ett straff i den mening som begreppet har i Europakonventionen.

I detta sammanhang kan en jämförelse göras med högskoleprovet, där parallella sanktioner i form av avstängning och lagföring kan förekomma efter fusk. Hovrätten över Skåne och Blekinge har funnit att ett beslut om avstängning från högskoleprovet utgör ett straff enligt Europakonventionen (beslut den 4 mars 2021 i mål nr B 2058-20). Hovrätten avvisade därför ett åtal för osann försäkran som hade föregåtts av ett beslut om avstängning från högskoleprovet. Hovrättens dom har överklagats till Högsta domstolen, som har meddelat provningstillstånd (den 30 juni 2021 i mål nr Ö 2019-21).

Att det finns olika sanktioner som utgör straff och som kan tillämpas på samma situation innebär inte i sig att regleringen strider mot dubbelprovningsförbudet. I en sådan situation är det de berörda myndigheternas ansvar att använda sanktionerna på ett sätt som inte strider mot förbudet. I avvaktan på Högsta domstolens avgörande får myndigheterna alltså göra en egen bedömning i frågan. Om Högsta domstolen finner att dubbelprovningsförbudet är ett hinder mot att tillämpa båda sanktionerna på samma förseelse, kan dock frågan behöva analyseras vidare.

### *Överklagande av beslut om avstängning från prov på transportområdet*

Ett par remissinstanser anser att beslut om avstängning från prov på transportområdet inte ska kunna överklagas. En sådan ordning skulle motsvara vad som för närvarande gäller i fråga om beslut om avstängning

från högskoleprovet (se 7 kap. 21 § andra stycket och 12 kap. 6 § högskoleförordningen [1993:100]). Den skulle dock framstå som avvikande på transportområdet. Ett beslut om avstängning innebär i praktiken att någon hindras från att skaffa t.ex. ett körkort. Beslutet får alltså i praktiken samma konsekvenser som att någon nekas körkortstillstånd eller får sitt körkort återkallat med en viss spärtnid. Sådana beslut kan överklagas. Regeringen anser därför, i likhet med vad som föreslås i rapporten, att beslut om avstängning från prov på transportområdet ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

## 5 Illegal utbildning på transportområdet

### 5.1 Det krävs tillstånd för att bedriva utbildningsverksamhet på transportområdet

För att bedriva utbildningsverksamhet enligt körkortslagen, lagen (1998:493) om trafikskolor, lagen om yrkesförarkompetens eller lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar krävs som huvudregel ett tillstånd. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Kraven på tillstånd motiveras främst av trafik-säkerhetsskäl (se exempelvis prop. 2003/04:160 s. 98).

Lagen om trafikskolor och lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar innehåller särskilda straffbestämmelser. Enligt lagen om trafikskolor är det straffbart att bedriva sådan utbildningsverksamhet som avses i lagen utan tillstånd eller utan att följa lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. I lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är det endast straffbelagt att bedriva utbildningsverksamheten enligt lagen utan tillstånd. I båda fallen är det föreskrivna straffet böter.

Både körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens saknar särskilda straffbestämmelser för utbildningsaktörer som bryter mot tillståndskrav eller mot andra föreskrifter som är tillämpliga på verksamheten.

### 5.2 Nya straffbestämmelser avseende illegal utbildningsverksamhet

**Regeringens förslag:** Det ska enligt körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens vara straffbart att bedriva utbildning utan tillstånd eller i strid med tillämpliga föreskrifter.

När det gäller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska det straffbara området utvidgas till att omfatta utbildning som bedrivs i strid med tillämpliga föreskrifter.

**Rapportens förslag** överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Ekobrottsmyndigheten* anser att en utökad möjlighet till lagföring kan ha viss avskräckande effekt. *Polismyndigheten*



tillstyrker förslaget. *Sveriges MotorCyklister* anser i likhet med rapporten att den befintliga lagstiftningen inte är konsekvent. *Södertälje tingsrätt* kan varken avstyrka eller tillstyrka förslaget och anser att det behövs ytterligare analys och argumentation inför en utvidgning av det straffbara området. *Åklagarmyndigheten* instämmer i rapportens bedömning när det gäller införande av nya straffbestämmelser.

**Skälen för regeringens förslag:** I rapporten föreslås att det ska införas nya straffbestämmelser i körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens, som omfattar bedrivande av utbildning enligt respektive lag utan tillstånd eller i strid med tillämpliga föreskrifter. Som *Södertälje tingsrätt* lyfter fram krävs det en utförlig analys inför en sådan utvidgning av det straffbara området. Kriminalisering av ett beteende som tidigare har varit straffritt bör användas med försiktighet (jfr prop. 1994/95:23 s. 55). Det bör bland annat krävas att en straffsanktion är nödvändig med hänsyn till gärningens allvar, att en straffsanktion utgör ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet och att alternativa sanktioner inte finns eller inte skulle vara rationella.

Det huvudsakliga syftet bakom samtliga krav på tillstånd för att bedriva utbildning på transportområdet handlar om trafiksäkerhet. Som framgår av rapporten kan ett kringgående av tillståndskraven eller andra krav som ställs på den som anordnar sådan utbildning medföra allvarliga risker i trafiken. Av rapporten framgår vidare att det inte är ovanligt att obligatoriska utbildningar rapporteras på ett felaktigt sätt. I vissa fall rapporterar utbildaren att elever som inte har deltagit vid utbildningen har blivit godkända. Mot bakgrund av den trafiksäkerhetsrisk som detta innebär måste sådant handlande anses som så allvarligt att en straffsanktion är rimlig. Uppgifterna om felaktig rapportering innebär vidare att de sanktionsmöjligheter som de befintliga tillsynsbestämmelserna innefattar är otillräckliga. När det gäller aktörer som saknar tillstånd är de bestämmelserna inte alls tillämpliga. Andra sanktioner framstår därför som otillräckliga. Det finns ingenting som talar för att en straffsanktion skulle vara ett mindre effektivt medel för att motverka den illegala verksamheten. I sammanhanget kan det också upprepas att motsvarande straffsanktioner förekommer på angränsande områden, i lagen om trafikskolor och i lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Det är därför inkonsekvent att straffbestämmelser för illegal utbildningsverksamhet saknas i körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens.

Det bör alltså införas nya straffbestämmelser i körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens. Straffansvaret bör omfatta utbildning som bedrivs utan tillstånd eller i strid med tillämpliga föreskrifter.

Det är straffbelagt att utan tillstånd bedriva sådan utbildning som avses i lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Däremot kan straffansvar inte utkrävas av en tillståndshavare som bedriver verksamheten i strid med tillämpliga föreskrifter. Regleringen är alltså inkonsekvent i förhållande till vad som sedan tidigare gäller enligt lagen om trafikskolor och vad som nu föreslås i fråga om utbildningsverksamhet enligt körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens. En likformig reglering är önskvärd. Som framgår ovan förekommer det också att utbildningsaktörer med tillstånd bryter mot de regler som gäller för verksamheten, till exempel genom att rapportera att

elever som inte har deltagit vid en utbildning har blivit godkända. Från trafiksäkerhetssynpunkt är detta lika problematiskt som att utbildningsverksamhet bedrivs utan tillstånd. Det straffbara området i 8 § lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar bör därför utvidgas till att omfatta verksamhet som bedrivs i strid med lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

### 5.3 Skärpta straff för illegal utbildningsverksamhet på transportområdet

**Regeringens förslag:** Straffen för att utan tillstånd bedriva utbildningsverksamhet på transportområdet ska skärpas. Straffet för den som utan tillstånd bedriver utbildningsverksamhet som avses i körkortslagen, lagen om trafikskolor, lagen om yrkesförarkompetens eller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska vara fängelse i högst två år. Om brottet är ringa ska straffet vara böter eller fängelse i högst sex månader.

Straffet för en tillståndshavare som bryter mot tillämpliga föreskrifter ska vara dagsböter. Dessa straffbestämmelser ska dock inte tillämpas om en gärning är belagd med straff enligt brottsbalken eller, när det gäller körkortslagen och lagen om trafikskolor, bidragsbrottslagen.

**Rapportens förslag** överensstämmer delvis med regeringens förslag. I rapporten föreslås att även straffen för tillståndshavare som bryter mot tillämpliga föreskrifter ska skärpas. I rapporten finns inga förslag om nya subsidiaritetsregler.

**Remissinstanserna:** *Ekobrottsmyndigheten* framhåller att skärpta straff kan ha viss avskräckande effekt samt innebär att Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten ges effektivare verktyg för att upptäcka och stoppa den illegala verksamheten. Även *Motorförarnas Helnykteristförbund*, *Polismyndigheten*, *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* och *Sveriges MotorCyklister* ställer sig positiva till förslagen i denna del.

*Södertälje tingsrätt* kan varken avstyrka eller tillstyrka förslaget. Tingsrätten efterfrågar bland annat en fördjupad analys beträffande straffskärpningen för att komma fram till en lämplig straffskala. Det kan enligt tingsrätten ifrågasättas om straffskärpningarna bör träffa även överträdelse av legala aktörer. Vidare efterfrågas vägledning avseende vad som ska betraktas som ett ringa brott och hur eventuella konkurrenssituationer ska behandlas samt subsidiaritetsbestämmelser i samtliga lagar. Tingsrätten påpekar även att ett införande av fängelse i straffskalan öppnar för användande av olika straffprocessuella tvångsmedel. Även *Umeå universitet* påpekar att det saknas vägledning i rapporten om i vilka fall de aktuella brotten bör anses som ringa.

*Åklagarmyndigheten* anser att en straffskala som innehåller endast böter för att bedriva en trafikskola utan tillstånd framstår som alltför låg, men att argumenten för en straffskala upp till två års fängelse inte är övertygande.

## Skälen för regeringens förslag

### *Vissa utgångspunkter*

I de nuvarande straffbestämmelserna i lagen om trafikskolor och lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är det föreskrivna straffet böter. De befintliga straffskalorna är alltså desamma. Frågan är nu i första hand vilka straffskalor som ska gälla i de nya straffbestämmelserna. När dessa ska bestämmas kan de tidigare straffskalorna dock behöva omprövas för att upprätthålla likformigheten på området.

Den grundläggande utgångspunkten för utformningen av straffskalor är brottets allvar. Straffet ska återspegla hur allvarligt och klandervärt ett visst brott är. Som framgår av rapporten och vissa remissvar finns det anledning att överväga strängare straffskalor än de redan befintliga.

### *Lika allvarliga brott ska bestraffas lika strängt*

En viktig utgångspunkt när en straffskala ska bestämmas är att lika allvarliga brott ska bestraffas lika strängt. Den illegala utbildningsverksamheten på transportområdet innebär allvarliga risker från trafik-säkerhetssynpunkt. För att översätta dessa risker och den skada som uppstår när riskerna förverkligas till en straffskala bör det göras en jämförelse med vad som gäller i närmast motsvarande fall.

Det finns ett flertal straffbestämmelser på transportområdet. Bestämmelserna grundas till övervägande del på trafiksäkerhetsmässiga överväganden. Exempel på författningar med sådana straffbestämmelser finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Där föreskrivs bland annat att den som gör sig skyldig till olovlig körning döms till böter och att den som gör sig skyldig till grovt rattfylleri döms till fängelse i högst två år. Dessa straffbestämmelser riktar sig alltså mot trafikanter.

Även de nu aktuella bestämmelserna grundar sig på trafiksäkerhetsmässiga skäl. De har till huvudsyfte att förhindra att trafikanter begår misstag och bryter mot trafikreglerna. Exempelvis är ett uttalat syfte med den riskutbildning som regleras i körkortslagen att ge körkortsaspiranter kunskap om de risker som alkohol och andra droger innebär i trafiken (se 3 kap. 4 a § och prop. 2007/08:128 s. 9). Målsättningen är naturligtvis att denna medvetenhet ska leda till att aspiranterna undviker att kombinera alkohol och droger med sin körning. Eftersom utbildningsverksamheten påverkar många trafikanter, kan det sätt på vilket den bedrivs få mer långtgående konsekvenser än ett enskilt trafikbrott. Den illegala utbildningsverksamheten är alltså straffvärd av delvis andra skäl än trafikbrott som begås av trafikanter. Illegal utbildningsverksamhet kan få allvarliga konsekvenser inte bara i det enskilda fallet, utan den riskerar ytterst att påverka det allmänna trafikbeteendet i negativ riktning.

Det ligger närmare till hands att likställa den illegala utbildningsverksamheten med annan tillståndspliktig verksamhet som är kopplad till tillhandahållande av varor eller tjänster, där tillståndskravet bygger på allmänna överväganden om exempelvis ordning, säkerhet och folkhälsa, än att göra jämförelser med andra trafikbrott. Några exempel på sådan verksamhet är tillverkning och försäljning av alkoholhaltiga drycker, försäljning av tobaksvaror och tillhandahållande av spel om pengar och andra vinster, som vadhållning. Att förbigå tillståndskravet på något av

dessa områden är straffbart och straffskalan sträcker sig i samtliga fall från böter till två års fängelse (se 11 kap. 1 och 3 §§ alkohollagen [2010:1622], 10 kap. 1 § lagen [2018:2088] om tobak och liknande produkter och 19 kap. 1 § spellagen [2018:1138]).

Straffskalan som föreslås i rapporten för illegal utbildningsverksamhet på transportområdet, fängelse i högst två år, avviker alltså från vad som gäller på jämförbara områden på så sätt att minimistraffet är högre. I rapporten föreslås emellertid att straffet ska stanna vid böter eller fängelse i högst sex månader vid ringa brott. Förslaget innebär därmed att den sammanlagda straffskalan för ringa brott och brott av normalgraden sträcker sig från böter till två års fängelse. Sammantaget stämmer den föreslagna straffskalan alltså väl överens med vad som gäller på jämförbara områden. Regeringen instämmer därför i rapportens bedömning när det gäller straffskalan för illegal utbildningsverksamhet.

*Södertälje tingsrätt* ifrågasätter om det är nödvändigt att skärpa straffskalan även för tillståndshavare som bryter mot den reglering som gäller för verksamheten, om huvudsyftet är att förhindra illegal utbildningsverksamhet. Regeringen konstaterar att det typiskt sett kan anses mer klandervärt att bedriva en tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd än att en tillståndshavare bedriver verksamheten på ett felaktigt sätt. Ett exempel på att tillståndslös verksamhet är särskilt problematisk är att sådana aktörer ofta marknadsför sina tjänster till personer som har begränsade kunskaper om det svenska samhället och därför svårare att avgöra om verksamheten är illegal. Dessa personer förleds att tro att de får en regelrätt utbildning. Verksamhet som bedrivs med tillstånd kan vidare förväntas ha lämpliga försäkringar och omfattas dessutom av tillsynsbestämmelser. Till detta kommer att den i rapporten föreslagna utformningen av straffbestämmelserna innebär att bestämmelserna till väsentlig del kommer att fyllas ut av myndighetsföreskrifter, vilket inte är tillåtet när fängelse ingår i straffskalan (jfr 8 kap. 3 § regeringsformen och NJA 2005 s. 33). Mot denna bakgrund bör den skärpta straffskalan endast omfatta tillståndslös utbildningsverksamhet.

Som *Södertälje tingsrätt* och *Umeå universitet* påpekar saknas det resonemang i rapporten om i vilka fall ett brott mot de skärpta straffbestämmelserna ska betraktas som ringa. Vad som ska bedömas som ett ringa fall får avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter i det enskilda fallet. En utgångspunkt vid bedömningen bör dock vara risken ur trafiksäkerhetssynpunkt.

*Södertälje tingsrätt* efterfrågar även vägledning i fråga om hur eventuella konkurrenssituationer ska behandlas. I rapporten föreslås att regeln om subsidiaritet i 9 § andra stycket lagen om trafikskolor kvarstår, och tingsrätten förordar att en motsvarande bestämmelse tas in i anslutning till övriga straffbestämmelser. Syftet med subsidiaritetsregeln i lagen om trafikskolor är att garantera likabehandling, förutsebarhet och effektivitet i de fall där det från en trafikskola lämnas felaktiga uppgifter om en elev som finansierar sin körkortsutbildning med körkortslån (prop. 2017/18:161 s. 21 f.). De överväganden som ligger bakom den subsidiaritetsregeln gör sig därför inte gällande i samtliga fall. Sådan utbildning som bedrivs enligt lagen om yrkesförarkompetens eller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar berättigar inte till körkortslån (se 5 § förordningen [2018:1118] om körkortslån). När möjligheten till

körkortslån infördes var inte heller frågan om en skärpt straffskala för illegal utbildningsverksamhet aktuell. I detta lagstiftningsärende måste konkurrensfrågan bedömas med beaktande av de förslag om straffskärpningar som ärendet innefattar. Det är inte tillfredsställande att den som bedriver illegal utbildningsverksamhet skulle kunna undgå det föreslagna, skärpta, straffet på grund av att rekvisiten för ett mindre allvarligt brott i brottsbalken är uppfyllda. Regeringen anser därför att subsidiaritetsregler ska tas in endast för de straffbestämmelser som avser utbildningsverksamhet som bedrivs med tillstånd. Hänvisningen till bidragsbrottslagen (2007:612) är endast relevant i körkortslagen och lagen om trafikskolor, eftersom körkortslån endast lämnas för utbildning enligt de lagarna.

### *Tvångsmedel*

Som Södertälje tingsrätt påpekar bör det slutligen uppmärksammas att ett införande av fängelse i straffskalorna innebär att den enskilde kan underkastas vissa tvångsmedel som inte får användas vid bötesbrott. Ett sådant är husrannsakan enligt 28 kap. 1 § rättegångsbalken. Straffskärpningarna kan också föranleda förverkande enligt 36 kap. 1 § brottsbalken. Därutöver innebär bestämmelserna i 35 kap. 1 § brottsbalken att preskriptionstiden för brotten kommer att öka från två år till fem år.

Tillgången till tvångsmedel och preskriptionstiden utgör inte i sig skäl för att införa fängelse i straffskalorna. Däremot får de straffprocessuella konsekvenserna av förslagen anses som rimliga då en strängare syn på den illegala utbildningsverksamheten bör kunna motivera att tvångsmedel kan användas i större utsträckning. Möjligheterna att utreda och lagföra dessa brott bör alltså vara desamma som vid annan, lika allvarlig brottslighet.

## 5.4 En skyldighet att medföra identitetshandling vid övningskörning

**Regeringens förslag:** Den som övningskör med personbil, lastbil, buss och motorcykel ska ha med sig en identitetshandling.

Att uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåta att medföra en identitetshandling vid sådan övningskörning ska vara straffbart. Straffet ska vara penningböter.

**Rapportens förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I rapporten föreslås dock en straffrihetsgrund när en övningsförarens identitet genast har kunnat fastställas.

**Remissinstanserna:** *Motorförarnas helnykterhetsförbund* anser att kravet på att medföra identitetshandling vid övningskörning är relevant. *Polismyndigheten* och *Transportföretagen* tillstyrker förslaget. *Åklagarmyndigheten* ser positivt på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Den som kör personbil, lastbil, buss, motorcykel eller moped klass I är skyldig att medföra sitt körkort (se 3 kap. 15 § första stycket körkortslagen). Om körkortet efter utfärdande ännu inte har lämnats ut och färden äger rum inom två månader från och med den dag då det utfärdades, ska föraren i stället medföra en annan identitets-

handling. Handledaren anses som förare vid övningskörning (se 4 kap. 3 § tredje stycket körkortsförordningen). Det är alltså handledaren som är skyldig att medföra en identitetshandling vid övningskörning. Det finns inget motsvarande krav för den som övningskör. Vid övningskörning ska även ett bevis om godkännande som handledare medföras (se 4 kap. 9 § andra stycket körkortsförordningen).

Som framgår av rapporten kan den som är godkänd som handledare avseende en viss elev medföra ett bevis om godkännandet och komma överens med andra körkortsaspiranter om att de vid en poliskontroll ska utge sig för att vara den elev som godkännandet avser. Eftersom aspiranterna inte är skyldiga att medföra en identitetshandling kan en illegal utbildningsaktör alltså lätt förbigå tillståndskravet i lagen om trafikskolor med liten risk att bli avslöjad och lagförd. Som framgår i det föregående medför sådant kringgående allvarliga risker för trafiksäkerheten. Det mest ändamålsenliga sättet att motverka problemet är att införa en skyldighet för den som övningskör som privatist att medföra en identitetshandling vid färd och att på begäran överlämna denna till en bilinspektör eller polisman för kontroll. På så sätt möjliggörs en enkel kontroll av att den som övningskör är samma person som handledarens godkännande avser. Därmed försvåras kringgåendet av tillståndskravet. Det kan noteras att det i och för sig kan innebära en olägenhet för en elev att behöva skaffa en identitetshandling som han eller hon inte har något annat behov av samtidigt som eleven förväntar sig att snart få ett körkort, som fyller samma funktion. En stor andel av eleverna torde emellertid ha ett pass eller någon annan identitetshandling sedan tidigare. Därutöver bedömer regeringen att fördelarna ur trafiksäkerhetssynpunkt med att införa en skyldighet för eleverna att medföra identitetshandling vid övningskörning klart överväger de nackdelar som skyldigheten kan innebära för vissa av dem.

För att skyldigheten att medföra och överlämna en identitetshandling vid övningskörning ska bli verkningsfull krävs att skyldigheten sanktioneras. Någon annan lämplig sanktion än ett straff finns inte att tillgå. En straffsanktion framstår vidare som ett effektivt medel för att förmå den som övningskör att medföra en identitetshandling och, i förlängningen, förhindra sådan illegal utbildningsverksamhet som nämns ovan. En straffsanktion överensstämmer också med vad som gäller för en förare som inte medför eller överlämnar ett körkort eller en identitetshandling.

I körkortslagen finns tre straffrihetsgrunder för förare som inte medför eller överlämnar ett körkort. I rapporten föreslås att en av dem ska gälla även för den som övningskör, nämligen fall då dennes identitet genast har kunnat fastställas (jfr 9 kap. 2 § andra stycket 3 körkortslagen). Av förarbetena till denna straffrihetsgrund framgår emellertid att den förutsätter att föraren kan visa upp en annan godtagbar legitimationshandling än ett körkort, eller annars på ett tillförlitligt sätt kan göra klart vem han eller hon är (prop. 1979/80:178 s. 72). Situationerna är alltså inte helt jämförbara, då den nu aktuella situationen endast uppkommer om den som övningskör inte har med sig någon godtagbar legitimationshandling alls. Att tillåta den som övningskör att på något annat sätt styrka sin behörighet skulle dessutom motverka det eftersträvade syftet, dvs. att förhindra att den som utför kontrollen vilseleds i fråga om körkortsaspirantens identitet.

Till skillnad från rapporten anser alltså regeringen att någon sådan straffrihetsgrund inte bör införas.

I likhet med vad som gäller i fråga om förare bör oaktsamhet vara tillräckligt för straffansvar. Detta blir relevant främst i fråga om underlåtelse att medföra en identitetshandling.

Straffet för den som inte medför eller överlämnar en identitetshandling vid övningskörning bör bestämmas till penningböter, i likhet med vad som gäller för en förare som har ett körkort.

## 6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** De föreslagna bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2023.

Den nya bestämmelsen om avstängning från prov under viss tid i lagen om yrkesförarkompetens ska inte tillämpas på omständigheter som har inträffat före ikraftträdandet.

**Rapportens förslag:** Rapporten lämnar inget förslag i denna del.

**Remissinstanserna:** *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* understyrker att det är bråttom med att införa de föreslagna åtgärderna.

**Skälen för regeringens förslag:** Förslagen bör träda i kraft så snart som möjligt. De berörda myndigheterna måste samtidigt ges rimlig tid att vidta de åtgärder som förslagen föranleder. Bestämmelserna bör därför träda i kraft den 1 januari 2023.

Det föreslås att en materiell bestämmelse om avstängning från prov på transportområdet förs in i 4 kap. 5 § lagen om yrkesförarkompetens (se avsnitt 4.2). Därmed uppkommer frågan om vad som ska gälla i fråga om omständigheter, t.ex. fusk, som inträffat före ikraftträdandet.

I 2 kap. 10 § regeringsformen finns ett förbud mot retroaktiv straff- och skattelagstiftning. Förbudet anses analogivis tillämpligt beträffande straffliknande administrativa påföljder (se prop. 1975/76:209 s. 125). Ett beslut om avstängning från prov på transportområdet träffas alltså av förbudet. Den aktuella bestämmelsen bör därför inte ges retroaktiv verkan. Beslut om avstängning bör endast få beslutas för förseelser som har ägt rum efter ikraftträdandet. Det bör framgå av övergångsbestämmelserna. När det gäller avstängning från prov enligt körkortslagen, yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen behövs ingen bestämmelse av motsvarande innebörd, eftersom det inte införs några materiella bestämmelser om avstängning i de lagarna. Där får frågeställningen i stället hanteras när bestämmelserna tas in i respektive förordning.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Konsekvenser för statliga myndigheter

**Regeringens bedömning:** Transportstyrelsen och Trafikverket är de myndigheter som påverkas i störst utsträckning av förslagen. De ökade kostnaderna kan dock tas inom befintliga ramar.

Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, allmänna domstolar och förvaltningsdomstolar samt Kriminalvården påverkas i mindre utsträckning av förslagen. Även i fråga om de myndigheterna är bedömningen att kostnaderna kan tas inom befintliga ramar.

**Rapportens bedömning** överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. Kriminalvården nämns dock inte särskilt i rapporten.

**Remissinstanserna:** *Kriminalvården* framhåller att myndigheten berörs av förslagen. *Trafikverket* bekräftar att förslaget medför vissa kostnader för myndigheten.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt rapporten uppskattas de ökade kostnaderna för Transportstyrelsen till 500 000 kronor. Det handlar i huvudsak om kostnader för att anpassa it-system för att avstängningsbeslut ska lagras i vägtrafikregistret. De ökade kostnaderna bedöms rymmas inom myndighetens befintliga ramar.

För Trafikverkets räkning krävs att myndighetens bokningssystem anpassas för avstängning och att rutiner för en sådan hantering utarbetas. De ökade kostnaderna för Trafikverket beräknas till 100 000 kronor för anpassning av it-systemet och ytterligare 100 000 kronor för ett nytt arbetssätt. En del av dessa kostnader får ses som normala utvecklingskostnader och syftet med åtgärderna är att motverka fusk vid prov på ett mer effektivt sätt. De kostnader som uppstår bedöms kunna tas inom befintliga ramar.

Förslagen innefattar nya straffbestämmelser som riktar sig mot illegal utbildningsverksamhet. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och de allmänna domstolarna kan därför påverkas. Redan i dag finns dock ett samarbete mellan kontrollmyndigheterna för att upptäcka och lagföra illegal trafikutbildningsverksamhet. Avsikten är att förslagen ska underlätta ingripanden mot verksamhet som redan är att anse som illegal. Som *Ekobrottsmyndigheten* påpekar får myndigheterna effektivare verktyg för att upptäcka och stoppa den illegala verksamheten. Förslagen bedöms därför inte leda till någon nämnvärd kostnadsökning för dessa myndigheter och kan finansieras inom befintliga ramar.

Den skärpta straffskalan för tillståndslös utbildningsverksamhet på transportområdet innebär att fängelse i vissa fall kommer att komma i fråga. Kriminalvården påverkas därför av förslaget i denna del. De ökade kostnaderna bedöms emellertid vara så marginella att myndigheten klarar dem inom sina befintliga ramar.

Det föreslås att beslut om avstängning från prov på transportområdet ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Förslagen innebär därmed att förvaltningsdomstolarna kommer att få en något ökad arbetsbelastning till följd av ökad måltillströmning. Antalet mål som tillkommer förväntas dock bli begränsat. Det finns inte heller något som



talat för att det kommer att bli fråga om en särskilt resurskrävande måltyp. Det bedöms därför att förvaltningsdomstolarna klarar de ökade kostnaderna inom befintliga ramar.

## 7.2 Konsekvenser i övrigt

**Regeringens bedömning:** Förslagen kommer att försvåra för dem som bedriver illegal utbildningsverksamhet på transportområdet.

De som bedriver sådan utbildningsverksamhet med tillstånd och som följer gällande bestämmelser kommer i förlängningen att gynnas av att den tillståndslösa verksamheten försvåras.

Trafiksäkerheten kommer att påverkas positivt.

Den som övningskör och som inte har en giltig identitetshandling kommer att behöva skaffa en sådan.

**Rapportens bedömning** överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Alla remissinstanser som uttalar sig i frågan, däribland *Sveriges Skid-Car Banors Riksorganisation*, *Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser*, *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* och *Sveriges Åkeriföretag*, bedömer att förslagen kommer att motverka illegal verksamhet innefattande fusk vid förarprov.

**Skälen för regeringens bedömning:** De föreslagna åtgärderna kommer, i likhet med vad flertalet remissinstanser anför, att försvåra för dem som bedriver illegal utbildningsverksamhet på transportområdet och motverka sådan verksamhet. Åtgärderna kommer också att motverka fusk vid prov på transportområdet. För de utbildare som bedriver sin verksamhet lagligt och med tillstånd kommer åtgärderna på sikt att ge bättre förutsättningar.

En stor andel av körkortsaspiranterna torde ha ett pass eller någon annan identitetshandling sedan tidigare. I annat fall kommer det föreslagna kravet på identitetshandling vid övningskörning att medföra en kostnad på, för närvarande, 400 kronor för att skaffa en sådan. Den som ska avlägga prov eller fotografera sig för körkort behöver ändå kunna styrka sin identitet.

Förslagen har inte någon påverkan på jämställdheten, miljön eller kommunernas självstyrelse.

## 8 Författningskommentar

### 8.1 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

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

##### **Skyldighet att medföra identitetshandling**

**15 a §** *Vid övningskörning enligt 4 kap. 5 § 4 med personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska den som övningskör ha med sig en handling som styrker dennes identitet.*

*Identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det.*

I paragrafen, som är ny, införs en skyldighet för den som övningskör att medföra en identitetshandling. Paragrafen utformas med 15 § som förebild. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Av *första stycket* framgår att den som övningskör med ett fordon som anges där ska medföra en handling som styrker dennes identitet. Skyldigheten gäller även om övningskörningen avser ett släpfordon som har kopplats till det aktuella fordonet. Endast övningskörning som privatist omfattas av paragrafens tillämpningsområde.

Exempel på svenska handlingar som alltid godtas är pass, nationellt identitetskort, identitetskort för folkbokförda i Sverige, körkort och SIS-märkt id-kort. I framtiden kan även elektroniska identitetshandlingar komma att godtas. Det är i första hand den som kontrollerar en identitetshandling som har att ta ställning till om handlingen kan godtas.

I *andra stycket* anges i vilken utsträckning den som övningskör är skyldig att lämna över identitetshandlingen för kontroll. Med bilinspektör avses den som har anställning som bilinspektör hos Polismyndigheten (jfr 1 kap. 3 § första stycket fordonslagen [2002:574]). Begreppet polisman definieras i 2 § polisförordningen (2014:1104).

Paragrafen är straffsanktionerad enligt 9 kap. 2 a §.

#### **9 kap. Ansvarsbestämmelser**

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

I paragrafen, som är ny, finns en straffbestämmelse. Paragrafen utformas med 2 § som förebild. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

Av paragrafen följer att den som övningskör och som antingen underlåter att medföra en godtagbar identitetshandling eller vägrar att överlämna en sådan handling till en bilinspektör eller en polisman döms till penningböter. Vad som avses med bilinspektör respektive polisman behandlas i kommentaren till 3 kap. 15 a §. Oaktsamhetsrekvisitet är relevant främst när det gäller underlåtenhet att medföra identitetshandling.

**2 b §** Den som utan tillstånd bedriver sådan utbildning som avses i 4 kap. 9 § döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som bedriver sådan utbildning med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.

Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).

Paragrafen är ny och innehåller straffbestämmelser som riktar sig mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 5.3.

Av första stycket följer att den som utan tillstånd bedriver sådan introduktionsutbildning eller riskutbildning som avses i 4 kap. 9 § döms till fängelse i högst två år. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader. Vad som ska bedömas som ett ringa fall får avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter i det enskilda fallet. En viktig utgångspunkt vid bedömningen är risken från trafiksäkerhetssynpunkt. Att verksamheten har varit av mindre omfattning är en omständighet som kan tala för att riskerna har varit begränsade.

Andra stycket avser situationer där tillståndshavaren bryter mot lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen vid bedrivande av en introduktionsutbildning eller en riskutbildning. De föreskrifter som avses är i första hand körkortsförordningen (1998:980) och Transportstyrelsens föreskrifter avseende utbildningsverksamheten.

I tredje stycket finns en subsidiaritetsregel som anger att straffbestämmelser i brottsbalken och bidragsbrottslagen har företräde framför andra stycket. En situation som därigenom undantas från andra styckets tillämpningsområde är den då en utbildningsaktör medverkar till ett bidragsbrott genom att lämna felaktiga uppgifter om en elev som finansierar sin körkortsutbildning med körkortslån.

**4 §** Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 2, 2 a och 3 §§ kör fordon i strid mot denna lag eller som tillåter sådan körning finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Paragrafen innehåller en upplysningsbestämmelse som anger att det finns bestämmelser om bland annat olovlig körning i lagen om straff för vissa trafikbrott.

Paragrafen kompletteras med en hänvisning till den nya straffbestämmelsen i 2 a §. Straffbestämmelsen behandlas i avsnitt 5.4.

## **10 kap. Bemyndiganden m.m.**

**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 tillämpning av lagen,

4. att priset för deltagande i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå,

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, och

6. avstängning under viss tid från förarprov.

I paragrafen, som innehåller bemyndiganden, införs en ny *sjätte punkt*. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Det nya bemyndigandet innebär att föreskrifter kan meddelas om att personer i vissa situationer, exempelvis efter fusk, får stängas av från förarprov enligt lagen och om vilken myndighet som fattar avstängningsbeslut. Föreskrifterna får endast avse avstängning under viss tid. Med stöd av bemyndigandet kan det också meddelas föreskrifter bland annat om förfarandet i ärenden om avstängning och om att avstängningsbeslut ska gälla omedelbart.

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

**9 §** Den som driver trafikskola utan tillstånd döms till *fängelse i högst två år*. Om brottet är ringa döms till böter eller *fängelse i högst sex månader*.

*Den som driver trafikskola med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).*

Paragrafen innehåller straffbestämmelser som riktar sig mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 5.3.

Av *första stycket* framgår att den som driver trafikskola utan tillstånd döms till fängelse i högst två år. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader. Vad som ska bedömas som ett ringa fall får avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter i det enskilda fallet. En viktig utgångspunkt vid bedömningen är risken från trafiksäkerhetssynpunkt. Att verksamheten har varit av mindre omfattning är en omständighet som kan tala för att riskerna har varit begränsade.

*Andra stycket* avser situationer där tillståndshavaren bryter mot lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen vid bedrivande av en trafikskola. De föreskrifter som avses är i första hand förordningen (1998:978) om trafikskolor och Transportstyrelsens föreskrifter avseende verksamheten.

I *tredje stycket* finns en subsidiaritetsregel som anger att straffbestämmelser i brottsbalken och bidragsbrottslagen har företräde framför andra stycket. En situation som därigenom undantas från andra styckets tillämpningsområde är den då en utbildningsaktör medverkar till ett bidragsbrott genom att lämna felaktiga uppgifter om en elev som finansierar sin körkortsutbildning med körkortslån.

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

### 4 kap. Grundläggande kompetens

#### *Avstängning från prov*

5 § *Den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om avstängning under viss tid från prov enligt denna lag.*

Av paragrafen, som är ny, framgår att det är möjligt att fatta avstängningsbeslut och att det är regeringen som bestämmer vilken myndighet som fattar besluten. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

I paragrafen avses sådana prov som regleras i 4 kap. 1, 2 och 4 §§. Paragrafen kompletteras av ett nytt bemyndigande i 13 kap. 1 § 3.

### 11 kap. Ansvarsbestämmelser

3 § *Den som utan tillstånd bedriver tillståndspliktig utbildning som avses i denna lag döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

*Den som bedriver utbildning som avses i denna lag med tillstånd eller med stöd av 8 kap. 3 §, men utan att följa lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, döms till böter.*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.*

Paragrafen är ny och innehåller straffbestämmelser som riktar sig mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 5.3.

Av *första stycket* framgår att den som utan tillstånd bedriver tillståndspliktig utbildningsverksamhet enligt lagen döms till fängelse i högst två år. Att utbildningen ska vara tillståndspliktig innebär att verksamhet som bedrivs av en gymnasieskola eller inom ramen för en kommunal vuxenutbildning i enlighet med 8 kap. 3 § inte träffas av stycket. De tillstånd som krävs lämnas av Transportstyrelsen.

Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader. Vad som ska bedömas som ett ringa fall får avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter i det enskilda fallet. En viktig utgångspunkt vid bedömningen är risken från trafiksäkerhetssynpunkt. Att verksamheten har varit av mindre omfattning är en omständighet som kan tala för att riskerna har varit begränsade.

*Andra stycket* avser situationer där utbildningsaktören har erforderligt tillstånd eller enligt 8 kap 3 § inte behöver något tillstånd, men bryter mot lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen vid bedrivande av utbildningsverksamhet. De föreskrifter som avses är i första hand förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens och Transportstyrelsens föreskrifter avseende utbildningsverksamheten.

I *tredje stycket* finns en subsidiaritetsregel som anger att straffbestämmelser i brottsbalken har företräde framför andra stycket.

## 12 kap. Överklagande

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut om avstängning från prov enligt 4 kap. 5 §,
2. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
3. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §, och
4. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får inte överklagas. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I paragrafen, som innehåller överklagandebestämmelser, införs en ny *första punkt* enligt vilken avstängningsbeslut får överklagas. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Av 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar följer att avstängningsbeslut enligt förevarande lag överklagas hos den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats.

## 13 kap. Bemyndiganden

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

1. vad som enligt 2 kap. 4 § 14 avses med att en gods- eller persontransport är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten,

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. avstängning från prov enligt 4 kap. 5 §,

4. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

5. yrkeskompetensbevis och unionskod enligt 6 kap. 1 §,

6. 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,

7. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,

8. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och

9. tillsyn.

I paragrafen, som innehåller bemyndiganden, införs en ny *tredje punkt*. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Med stöd av bemyndigandet kan det meddelas föreskrifter om i vilka situationer, exempelvis efter fusk, som personer kan stängas av från prov samt om förfarandet i ärenden om avstängning och om att avstängningsbeslut ska gälla omedelbart. Bemyndigandet kompletterar 4 kap. 5 §. Där anges att den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om avstängning från prov enligt lagen. Det framgår även att beslut om avstängning endast får avse viss tid.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.
2. Den nya bestämmelsen i 4 kap. 5 § gäller inte omständigheter som har inträffat före ikraftträdandet.

I *första punkten* anges när lagen träder i kraft.

Enligt *andra punkten* ska den nya 4 kap. 5 § inte tillämpas retroaktivt.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

### **8.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar**

#### **Straffansvar**

**8 §** Den som utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

*Den som bedriver sådan utbildning med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.*

*Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.*

Paragrafen innehåller straffbestämmelser som riktar sig mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Övervägandena finns i avsnitt 5.2 och 5.3.

Av *första stycket* framgår att den som utan tillstånd bedriver utbildningsverksamhet enligt lagen döms till fängelse i högst två år. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader. Vad som ska bedömas som ett ringa fall får avgöras med hänsyn till samtliga omständigheter i det enskilda fallet. En viktig utgångspunkt vid bedömningen är risken från trafiksäkerhets-synpunkt. Att verksamheten har varit av mindre omfattning är en omständighet som kan tala för att riskerna har varit begränsade.

*Andra stycket* avser situationer där tillståndshavaren bryter mot lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen vid bedrivande av utbildningsverksamhet. De föreskrifter som avses är i första hand förordningen (2009:186) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och Transportstyrelsens föreskrifter avseende utbildningsverksamheten.

I *tredje stycket* finns en subsidiaritetsregel som anger att straffbestämmelser i brottsbalken har företräde framför andra stycket.

## 8.5 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

### 7 kap. Bemyndiganden

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

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,
2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, *och*
3. *avstängning under viss tid från prov i yrkeskunnande.*

Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter enligt bestämmelser om cabotagetransport i förordning (EG) nr 1072/2009.

I paragrafen, som innehåller bemyndiganden, införs en ny *tredje punkt*. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Bemyndigandet innebär i första hand att föreskrifter kan meddelas om att personer i vissa situationer, exempelvis efter fusk, får stängas av från prov i yrkeskunnande och om vilken myndighet som fattar avstängningsbeslut. Med stöd av bemyndigandet kan det också meddelas föreskrifter bland annat om förfarandet i ärenden om avstängning och om att avstängningsbeslut ska gälla omedelbart.

## 8.6 Förslaget till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

### 7 kap. Bemyndiganden

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

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,
2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,
3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens, körprov för taxiförarlegitimation *och avstängning under viss tid från sådana prov*, och
4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

I paragrafen, som innehåller bemyndiganden, införs en nytt bemyndigande i den *tredje punkten*. Övervägandena finns i avsnitt 4.2.

Bemyndigandet innebär i första hand att föreskrifter kan meddelas om att personer i vissa situationer, exempelvis efter fusk, får stängas av från prov enligt lagen och om vilken myndighet som fattar avstängningsbeslut. Med stöd av bemyndigandet kan det också meddelas föreskrifter bland annat om förfarandet i ärenden om avstängning.



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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

*dels* att rubriken närmast före 3 kap. 15 § ska lyda "Skyldighet att medföra körkort eller identitetshandling",

*dels* att 10 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

*dels* att det i 3 kap. ska införas ny paragraf 15 a § av följande lydelse,

*dels* att det i 9 kap. ska införas nya paragrafer 1 och 2 a §§ av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**Skyldighet att medföra körkort**

**Skyldighet att medföra körkort  
eller identitetshandling**

### **3 kap.**

*15 a §*

*Den som övningskör med ett fordon som avses i 2 kap. 1 § ska ha med sig en handling som styrker identiteten hos den som övningskör vid sådan övningskörning som avses i 4 kap. 5 § 4.*

*Identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det.*

### **9 kap.**

*1 §<sup>1</sup>*

*Den som utan tillstånd bedriver sådan utbildning som avses i 4 kap. 9 § eller inte följer föreskrifter om dessa utbildningar som meddelats med stöd av denna lag, döms till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter eller fängelse i högst sex månader.*

<sup>1</sup> Tidigare 1 § upphävd genom 2009:189.

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

*Den som övningskör ska inte dömas till straff om identiteten för den som övningskör 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 § körkorts-förordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

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,

5 avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkorts-förordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*

*6. avstängning från förarprov.*

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs i fråga om lag (1998:493) om trafikskolor att 9 § ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Den som driver trafikskola utan tillstånd eller utan att följa i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter döms till böter.

Till ansvar enligt första stycket döms det inte om gärningen är be-  
lagd med straff i brottsbalken eller  
bidragsbrottslagen (2007:612).

### *Föreslagen lydelse*

Den som *utan tillstånd driver trafikskola som avses i denna lag eller utan att följa i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter om trafikskolor döms till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter eller fängelse i högst sex månader.*

Till ansvar enligt första stycket döms det inte om gärningen är be-  
lagd med straff i brottsbalken eller  
bidragsbrottslagen (2007:612).

## Förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs att 8 § i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

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

### *Föreslagen lydelse*

Den som uppsåtligen utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag *eller utan att följa i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter om dessa utbildningar döms till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter eller fängelse i högst sex månader.*

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

Bilaga 1

Härigenom föreskrivs att det i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens dels att rubriken närmast före 4 kap. 1 § ska lyda "Utbildning och prov", dels att 12 kap. 1 § ska ha följande lydelse, dels att det i 4 kap. ska införas ny paragraf 2 a § av följande lydelse, dels att det i 11 kap. ska införas ny paragraf 3 § av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## **Utbildning**

## **Utbildning och prov**

### **4 kap.**

#### *2 a §*

*Trafikverket får besluta om att stänga av den som i samband med prov:*

*1. använder otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda,*

*2. använder våld eller hot om våld,*

*3. på annat sätt hotar eller trakasserar Trafikverkets personal,*

*4. uppträder bråkigt eller störande så att provet inte kan genomföras på föreskrivet sätt, eller*

*5. lämnar, utlovar eller erbjuder en otillbörlig förmån.*

*Avstängningsperioden får vara högst två år räknat från dagen för beslut.*

### **11 kap.**

#### *3 §*

*Den som utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag eller inte följer föreskrifter om dessa utbildningar som meddelats med stöd av lagen, döms till fängelse i högst två år eller, om brottet är ringa, till böter eller fängelse i högst sex månader.*

**12 kap.**

1 §

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
2. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §, *och*
3. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
2. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §,
3. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §, *och*

*4. beslut om avstängning från prov enligt 4 kap. 2 a §.*

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Härigenom föreskrivs i fråga om taxitrafiklagen (2012:211) att 7 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**7 kap.**

**3 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens samt körprov för taxiförarlegitimation, och

4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens samt körprov för taxiförarlegitimation, och

4. avstängning från prov i yrkeskunnande,

5. avstängning från prov i yrkeskompetens samt körprov för taxiförarlegitimation,

6. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

## Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (2012:210) att 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap.**

#### **2 §**

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

1. krav för att få bedriva yrkesmässig trafik,
2. tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
3. trafikansvariga
4. prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
5. kontroll av yrkesmässig trafik,
- och
6. internationella vägtransporter.

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

1. krav för att få bedriva yrkesmässig trafik,
2. tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
3. trafikansvariga
4. prov i yrkeskunnande för tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik,
5. kontroll av yrkesmässig trafik,
6. internationella vägtransporter,
- och
7. avstängning från prov i yrkeskunnande.



Efter remiss har yttranden kommit in från Brottsförebyggande rådet, Centrala studiestödsnämnden, Datainspektionen (Integritetsskyddsmyndigheten), Ekobrottsmyndigheten, Försvarsmakten, Kriminalvården, Kommunalarbetareförbundet, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Kammarrätten i Göteborg, Myndigheten för yrkeshögskolan, Polismyndigheten, Riksförbundet M Sverige, Skatteverket, Statens skolinspektion, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sveriges Motorcyklister, Sveriges Skid-Car banors riksorganisation, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser, Sveriges Åkeriföretag, Södertälje tingsrätt, Trafikverket, Transportföretagen Umeå universitet, Transportstyrelsen, Universitets- och högskolerådet och Åklagarmyndigheten.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att lämna några synpunkter: Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Statens skolverk, Svenska Taxiförbundet och Transportarbetareförbundet.