

# En reformerad körkortslagstiftning

*Genomförandet av tredje körkortsdirektivet*

*Slutbetänkande av 2007 års körkortsutredning*

*Stockholm 2008*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

**SOU 2008:130**

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

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

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

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB  
Stockholm 2008

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

# Till statsrådet Åsa Thorstensson

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

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

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

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

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

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

Utredningen har antagit namnet 2007 års körkortsutredning.

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

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

Uppdraget är härmed slutfört.

Lund i december 2008

Björn Hansson

/ Maria Källberg  
Eva Römbo

# Innehåll

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

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

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

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



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

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

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

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

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

# Sammanfattning

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

## Förslagen i korthet

Våra förslag i detta betänkande innebär i korthet följande.

- Det tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG genomförs i svensk rätt genom att direktivets bestämmelser huvudsakligen införs i körkortslagen.
- Rätten att köra ett fordon (behörigheten) skiljs från den handling, körkortet eller förarbeviset, som utvisar behörigheten.
- Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.
- Beslut om körkortsbehörighet eller förarbehörighet ska fattas genom att en registrering sker i vägtrafikregistret.
- Traktorkortet avskaffas och ersätts med krav på körkortsbehörighet.
- Bevis om att körkort har utfärdats tas bort.
- Mikroprocessor ska införas på de svenska 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 anmälningsplikt ska ses över. Utredningen ska även se över lagen om trafikskolor. Mot bakgrund av yrkesförardirektivet 2003/59/EG, som ger möjlighet att bl.a. tillåta

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

### Arbetsmetoder

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



## Principerna bakom författningsförslag

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

## Våra förslag i sak

### *Införandet av reglerna i tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG*

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

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

### *Behörigheten skiljs från den handling som utvisar behörigheten*

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

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

#### *Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort*

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

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

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

#### *Traktorkortet avskaffas*

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

*Bevis om att körkort har utfärdats tas bort*

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

*Mikroprocessor införs på körkortet*

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

*Introduktionsutbildning*

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

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

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

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

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

*Läkares anmälningsplikt*

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

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

Möjligheten för en läkare att inte anmäla en patient om det finns anledning att anta att denne kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon ska finnas kvar. Krav bör dock införas på att såväl en anmälan som en sådan muntlig överenskommelse måste journalföras.

### *Alkolås*

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

Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska medges den som annars skulle fått sitt körkort återkallat på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende eller på grund av sjukdom i form av alkoholberoende. Ett sådant beslut ska meddelas efter ansökan som ska ges in inom viss tid. Ansökan ska bifallas om sökanden inte anses olämplig för sådant körkortsinnehav på grund av personliga eller medicinska förhållanden. Beslutet ska meddelas istället för återkallelse. Körkortsinnehav villkorat av alkolås ska gälla inom Sverige. Villkorstidens längd ska bestämmas till två år.

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

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

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

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

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

Enligt yrkestrafiklagen (1998:490) får taxiförarlegitimation tas av den som fyllt 21 år och sedan minst två har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Det krävs vidare att sökanden uppfyller nödvändiga medicinska krav, att han eller hon bedöms vara lämplig i fråga om yrkeskunnande och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt prov för taxiförarlegitimation. Även för taxi talar yrkets karaktär och ansvar och en 18 årings bristande trafikerfarenhet mot en sänkning av åldern. Om en utbildning för persontransporter med inriktning taxi införs i gymnasieskolan med särskilt fokus på trafiksäkerhetsfrågor och körträning, kan lägsta ålder för att kunna erhålla taxiförarlegitimation sänkas till 18 år.

### *Trafikskolor*

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

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

## Konsekvenser av förslagen

### *Statsfinansiella konsekvenser*

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

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

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

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

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

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

### *Trafiksäkerheten*

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

Förarbevis kommer att kunna omhändertas och återkallas.

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

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

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

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

#### *Konsekvenser för företag*

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

#### *Konsekvenser för den enskilde*

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

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

Möjligheten för den enskilde att erhålla ett alkolås innebär en kostnad för den enskilde. Alkolåset möjliggör dock för den enskilde att kunna fortsätta köra, vilket kan innebära att han eller hon kan behålla ett arbete som kräver körkort.



**Ikraftträdande m.m.**

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

# Författningsförslag

## 1. Förslag till ny körkortslag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Innehåll och begrepp

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2 kap. Behörigheter

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

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	AM

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

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

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

2 § Den som har körkortsbekräftelse 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.

Förarbevis anges enligt följande.

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

## Undantag

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

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

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

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

## Särskilt förarbevis

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

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

## 3 kap. Körkortsbehörighet

### *Allmänt*

1 § Körkortsbehörighet får beslutas för den som

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

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

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

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

### *Körkortstillstånd*

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

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

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

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

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



*Villkor*

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

*Spärrtid*

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

*Ålderskrav*

8 § För körkortsbehörighet ska sökanden ha fyllt

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

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

*Särskilda behörighetskrav*

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

*Förarprov*

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

Förarprov får avläggas av den som

1. har körkortstillstånd,

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

3. uppfyller ålderskravet för körkortsbehörighet enligt 8 §,

4. uppfyller kravet på riskutbildning enligt 15 §, och

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### *Riskutbildning*

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

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

Riskutbildning krävs dock inte

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

### *Körkort*

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

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

### *Den administrativa giltighetstiden*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Skyldighet att medföra körkort*

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

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

*Prövotid*

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

Första stycket gäller inte för körkortsbehörighet kategori AM.

*Giltighet av körkortsbehörighet*

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

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

## 4 kap. Förarbehörighet

### *Allmänt*

1 § Förarbehörighet får beslutas för den som

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

Har en förarbehörighet blivit ogiltig på innehavarens egen begäran får ett nytt beslut om förarbehörighet fattas utan att utbildning enligt lagen (0000:00) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar genomgåts och kunskapsprov avlagts.

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

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

### *Ålderskrav*

3 § För förarbehörighet ska sökanden ha fyllt

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

### *Förarprov*

4 § Ett förarprov består av ett kunskapsprov.

Förarprov får avläggas av den som uppfyller ålderskravet för förarbehörigheten.

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

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

*Förarbevis*

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

*Den administrativa giltighetstiden*

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

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

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

10 § Ett förarbevis är ogiltigt om

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

*Skyldighet att medföra förarbevis*

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

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

*Giltighet av behörighet*

12 § En förarbehörighet är ogiltig om

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

En förarbehörighet ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.

## 5 kap. Övningskörning

### Allmänt

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

### Övningskörning för körkortsbehörighet

#### *Krav på den som övar*

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

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

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

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

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

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

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

#### *Uppsikt under övningskörning*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Övningskörning för förarbehörighet

### *Krav på den som övar*

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

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

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

### *Uppsikt under övningskörning*

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

## 6 kap. Behörighetsingripande

### Inledning

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

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

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

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

## Återkallelse

4 § En körkortsbehörighet ska återkallas om

1. innehavaren har gjort sig skyldig till
  - a) grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § andra stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
  - b) rattfylleri enligt 4 § ovannämnda lag,
  - c) grovt rattfylleri enligt 4 a § samma lag eller
  - d) brott mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),
2. innehavaren har gjort sig skyldig till smitning enligt 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. innehavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. innehavaren i annat fall gjort sig skyldig till brott mot 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt eller vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iakttä stopplikten, kört om vid övergångsställe, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. innehavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende inte bör ha körkortsbehörighet,
6. innehavarens förutsättningar för att köra ett fordon som kräver körkortsbehörighet är så väsentligt begränsade på grund av sjukdom, skada eller dylikt att han eller hon från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha behörigheten,
7. innehavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller intyg om godkänt förarprov eller del av sådant prov, eller
8. hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består.

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

1. innehavaren har gjort sig skyldig till

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

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

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

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

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

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

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

### Spärrtid

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

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

### **Omhändertagande av behörighetsbevis**

9 § Ett behörighetsbevis ska omhändertas

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

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

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

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

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

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

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

### **Varning**

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

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

### Särskilda bestämmelser vid behörighetsingripande

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

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

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

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

### Läkares anmälningsplikt

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

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

## Ny behörighet efter återkallelse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 7 kap. Utländska körkort

### Allmänt

1 § Den som har fyllt 15 år och är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här får, även om bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ inte är uppfyllda, köra en moped klass II som han eller hon har fört in i landet, om fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hemlandet och han eller hon har rätt att köra fordonet där utan körkort eller därmed jämförlig handling.

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

2 § Den som har fyllt 16 år och är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här får även om bestämmelserna i 2 kap. 3 § inte är uppfyllda köra en snöskoter eller en terränghjuling som han eller hon har fört in i landet, om fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hemlandet och han eller hon har rätt att köra fordonet där utan körkort eller därmed jämförlig handling.

### Giltighet i Sverige av EES-körkort

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

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

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

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

## Giltighet i Sverige av körkort utfärdade av tredje land

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

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

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

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

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

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

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

## Ingripande mot utländska körkort

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

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

## Ersättning av EES-körkort

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



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

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

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

#### **Ersättning av vissa andra körkort**

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

#### **8 kap. Tillstånd och tillsyn**

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

##### *Introduktionsutbildning och riskutbildning*

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

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

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

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

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

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

#### *Förarprov*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Omhändertagande av behörighetsbevis*

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

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

#### *Preliminärt behörighetsingripande*

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

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

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

*Verkställighet av beslut m.m.*

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

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

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

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

15 § Ett ogiltigt behörighetsbevis ska överlämnas till Transportstyrelsen.

## 9 kap. Överklagande

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

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

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

## 10 kap. Ansvar

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

Föraren ska inte dömas till straff,

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

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

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

## 11 kap. Bemyndiganden m.m.

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

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

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

## 2. Förslag till ny körkortsförordning

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Innehåll och begrepp

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

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

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

### 2 kap. Behörigheter

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

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

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

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

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

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

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

Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

### 3 kap. Körkortsbehörighet

#### *Körkortstillstånd och giltighet av behörigheter*

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

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

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

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

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

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



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

**3 §** Ett körkortstillstånd gäller i fem år.

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

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

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

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

#### *Utredning och villkor för körkortsbehörighet*

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

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

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

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

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

#### *Förarprov*

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

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

11 § Förarprov avser sökandens

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

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

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

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

5. sinnesnärvaro och omdömesförmåga.

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

*Ansökan om beslut om behörighet och ersättning av körkort*

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

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

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

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

*Föreläggande m.m.*

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5 kap. Övningskörning m.m.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Övningskörning i andra fall*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beviset ska vara med vid övningskörning.

#### *Körträning*

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

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

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

#### *Riskutbildning*

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

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

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

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

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

## 6 kap. Behörighetsingripande

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

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

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

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

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

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

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

*Preliminärt beslut om behörighetsingripande*

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

Skriftligt godkännande ska lämnas till Transportstyrelsen.

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

*Omhändertagande av behörighetsbevis*

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

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

Ett omhändertaget behörighetsbevis ska sändas till Transportstyrelsen.

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

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



## 7 kap. Utländska körkort

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

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

### *Ingripande mot ett utländskt körkort*

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

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

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

### *Ersättning av utländskt körkort*

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

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

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

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

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

#### *Internationellt körkort*

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

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

#### *Föreläggande*

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

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

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

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

## 8 kap. Tillstånd och tillsyn

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

### *Uppgiftsskyldighet*

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

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

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

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

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

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

**5 §** Polismyndigheten ska anmäla till Transportstyrelsen

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

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

En anmälan ska innehålla uppgift om personnummer eller samordningsnummer.

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

En anmälan ska innehålla uppgift om personnummer eller samordningsnummer.

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

**9 kap. Överklagande**

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

**10 kap. Ansvar**

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

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

## 11 kap. Bemyndigande m.m.

### *Föreskrifter*

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

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

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

4 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

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

5 § Föreskrifter om förarutbildning

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

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

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

4. i andra fall får meddelas av Transportstyrelsen.

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

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

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

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

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

#### *Undantag*

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

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

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

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

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

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

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

1. medge att ett körkort utfärdat av en stat utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) är giltigt i Sverige under begränsad tid även om körkortshavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år, om körkortshavaren avser att vistas i riket under begränsad tid,

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

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

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

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

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

Ett medgivande får förenas med villkor.

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

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

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

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

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

#### *Tillsyn*

15 § Transportstyrelsen utövar tillsyn över förarprovningen.

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



*Avgifter*

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 3 §

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

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

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

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

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

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

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

### 2 §<sup>1</sup>

Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

Tillstånd får meddelas fysisk eller juridisk person, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och *omständigheterna i övrigt* bedöms *ha förutsättningar* att driva trafikskola på sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen.

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:000.

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

*2 a §*

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

*2 b §*

*Trafikskolansvariga är*

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

*2. i kommanditbolag och andra handelsbolag varje bolagsman,*

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

*Om det finns särskilda skäl, får Transportstyrelsen medge*

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

*b) att kommanditdelägare undantas från att vara trafikansvarig.*

## 2 c §

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

3 §<sup>2</sup>

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

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

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

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

Frågor om godkännande som trafiklärare prövas av Transportstyrelsen.

4 §<sup>3</sup>

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

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

För godkännande som trafiklärare ska sökanden

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2008:000.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2004:1086.



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

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

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

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

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

Vad som sägs i 5 kap. 6 § andra stycket körkortslagen (2000:00) om hinder mot att meddela godkännande tillämpas även i fråga om godkännande som trafiklärare.

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

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

#### 5 §<sup>4</sup>

Transportstyrelsen får återkalla tillståndet att driva trafikskola, om

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

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

3. undervisning inte har bedrivits vid skolan under de

Transportstyrelsen får återkalla tillståndet att driva trafikskola om

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

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

3. undervisning inte har bedrivits vid skolan under de

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2008:000.

senaste tolv månaderna.

senaste tolv månaderna.

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

#### 6 §<sup>5</sup>

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

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

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

#### 7 §<sup>6</sup>

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

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

#### 10 §

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

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

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2008:000.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2008:000.

ledare och trafiklärare samt om utbildningen vid trafikskolor.

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

*Nuvarande lydelse*

2 §

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

*Föreslagen lydelse*

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

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

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



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

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

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

<i>Beteckning</i>	<i>Betydelse</i>
	och lagring och d. bord.
Personbilar delas in i klass I och klass II.	
Personbil klass I	En personbil som inte tillhör klass II.
Personbil klass II	En personbil som är permanent försedd med ett karosseri som är inrättat som bostadsutrymme och utrustat med åtminstone <ul style="list-style-type: none"> <li>a. fast monterade sittplatser,</li> <li>b. fast monterade sovplatser som kan utgöras av sittplatser som kan omvandlas till sovplatser,</li> <li>c. fast monterad utrustning för matlagning och lagring och</li> <li>d. bord.</li> </ul>
Påhängsvagn	En släpvagn som är inrättad för att genom tapp med vändskiva eller liknande anordning förenas med en bil, en traktor eller ett motorredskap och som är så utförd att chassiet eller karosseriet vilar direkt på det dragande fordonet.
Sidvagn	Ett fordon som är inrättat för att kopplas vid sidan av en tvåhjulig motorcykel eller en cykel. En tillkopplad sidvagn anses dock inte som ett särskilt fordon.
Släpfordon	Ett fordon som är inrättat för koppling till ett annat motordrivet fordon än en moped klass II och är avsett för person- eller godsbefordran eller för att bära en anordning för att driva dessa fordon. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.



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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 2 §

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

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

#### 4 §

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

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

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

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

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

## 2 kap.

### 1 §

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

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

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

## 3 kap.

### 2 §

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

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

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

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

grundläggande kompetens för om grundläggande kompetens  
godstransporter. för godstransporter.

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

#### 2 a §

*Förare som innehar eller har innehaft ett EES körkort med körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E utfärdat första gången före den 10 september 2008 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om 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 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 körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, eller CE får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

#### 4 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för

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

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

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.

## 5 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori D* eller DE får från och med 20 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. *Om fordonet körs utan passagerare får transporten utföras av föraren från och med 18 års ålder.*

## 5 a §

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

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

## 6 §

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

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt *4 kap. 1 §* för fordon som kräver *körkortsbehörighet kategori D* eller DE får från och med 18 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

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

## 7 §

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

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

## 4 kap.

## 3 §

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

lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt denna lag.

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

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

### *Undantag*

#### *5 §*

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

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

**5 kap.****1 §**

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

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

**2 §**

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

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

**6 kap.****1 §**

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

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

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

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

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



**13 kap.****1 §**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 53§

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

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

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.



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

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

*dels* att 3 § ska upphöra att gälla,

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §

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

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

### 9 §

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

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

### 10 §

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

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

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

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

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

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

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

## 12 §

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

Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter

1. om trafikskolor,
2. om utbildningen vid trafikskolor,
3. om villkor som ska vara uppfyllda för godkännande enligt 10 § första stycket och för erkännande av utländska yrkeskvalifikationer enligt 10 § andra stycket,
4. i övrigt för verkställigheten av lagen (1998:493) om trafikskolor och av denna förordning.

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.



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

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

---

Denna förordning träder i kraft den 19 januari 2013.

# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens uppdrag

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

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

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

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

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

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

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

## 1.2 Utredningens arbete

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

## 1.3 Överlämnade framställningar till utredningen

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

## 2 Allmänna utgångspunkter

### 2.1 Området för översynen

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

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

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

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

### 2.2 Behovet av en generell översyn

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

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

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

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

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

### 2.3 Utgångspunkter för översynen

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

## 2.4 Genomförande av EG-direktiv

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

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

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

---

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

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

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

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

## 2.5 EG-fördraget och körkortsdirektiven

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

---

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



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

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

## 2.6 Transportstyrelsen

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

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

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

## 3 Körkortslagens inledande bestämmelser

### 3.1 Allmänt

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

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

---

<sup>1</sup> Se prop. 1997/98:124 s. 34–35.

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

## 3.2 Behörigheten ska förtydligas

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

### 3.2.1 Dagens förfarande

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

---

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

<sup>3</sup> Se prop. 2000/01:95 s. 93–94.

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

### 3.2.2 Tidigare utredningar om uppdelning

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

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

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

### 3.2.3 Varför skilja på behörighet och bevis?

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

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

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

## 3.3 Utredningens ställningstagande

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

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

### 3.4 Vissa konsekvenser av uppdelningen

#### 3.4.1 Olovlig körning

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

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

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

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

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

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

### 3.4.2 Vad gäller för utländska körkort?

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

## 3.5 Traktorkortet utgår

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

### 3.5.1 Nuvarande reglering av traktorkortet

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

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

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



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

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

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

### 3.5.2 Reformbehov avseende traktorkort

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

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

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

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

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

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

### 3.5.3 Rättigheter genom traktorkortet

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

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

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

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

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

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

### 3.6 Körkortshavare

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

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

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

### 3.7 Permanent bosättning

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

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

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

---

<sup>4</sup> Se prop. 2000/01:95 s. 94 och 110.

## 4 Behörigheter

### 4.1 Behörighet och kategori

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

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

#### 4.1.1 Nu gällande behörigheter

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

Tabell 4.1 Översikt över nu gällande körkortsbekörigheter<sup>1</sup>

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

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

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

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

<sup>1</sup> Tabellen är hämtad från Vägverkets hemsida.

## 4.2 Nya obligatoriska kategorier

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

### 4.2.1 Kategori

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

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



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

#### 4.2.2 EU krav avseende kategorier

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

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

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

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

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

Tabell 4.2. Översikt av det tredje körkortsdirektivets kategorier<sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> Se artikel 4 i det tredje körkortsdirektivet.

### 4.2.3 Ställningstagande till ålderskraven för motorcykel och personbil

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

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

### 4.3 Definitionsfrågor avseende vissa motorfordon

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

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

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

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

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

#### 4.3.1 Särskilt om fyrhjuliga fordon

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.3.2 Gällande behörighetsbestämmelser för motorcykel

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

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

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

#### 4.3.3 Principen om stegvis tillträde

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

#### 4.3.4 Den nya kategorin A2

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

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

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

#### 4.3.5 Direktivets valmöjlighet för stegvis tillträde

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

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



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

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

#### 4.3.6 Utbildningstradition i Sverige

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

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

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

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

## 4.4 En jämförelse mellan olika länder

### 4.4.1 Norden

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

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

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

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

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

#### 4.4.2 EU-länderna i övrigt

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

### 4.4.3 Stegvis tillträde genom körprov

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

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

## 4.5 Tvåhjuliga motorcyklar

### 4.5.1 Förvärv av A2

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

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

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

#### 4.5.2 Förvärv av kategori A

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

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

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

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

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

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

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

## 4.6 Trehjuliga motorcyklar

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

<sup>6</sup> Se prop. 2002/03:55 s. 19.

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

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

## 4.7 Fyrhjuling

### 4.7.1 Den frivilliga kategorin B1

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

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

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

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



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

#### 4.8 Personbil med tyngre släp

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.9 Kategori BE

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

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

<sup>7</sup> Statistik från Vägverket. se vidare i SOU 2007:33, avsnitt 4.6.

<sup>8</sup> Se vidare avsnitt 4.3 i SOU 2007:33.

vilket framgår av artikel 4.4 c) i direktivet. Enligt nu gällande bestämmelser finns det ingen sådan övre viktgräns. Bestämmelsen påkallar full harmonisering utan undantag. För att få dra en tyngre släp- eller påhängsvagn krävs det en högre behörighet, C1E, CE, D1E eller DE.

## 4.10 Behörighet för lastbil och buss

### 4.10.1 Allmänt

I KKL finns de generella bestämmelserna om att köra vissa fordon. För att få köra en lastbil eller en buss förvärvsmässigt räcker det dock inte med att ha behörighet kategori C eller D utan det krävs ytterligare kompetens. Även för att få köra taxi krävs det utöver behörighet kategori B ytterligare kompetens i form av taxiförarlegitimation samt åldern 21 år. För lastbil och buss är den förvärvsmässiga användningen harmoniserad genom yrkesförardirektivet i vilket det finns särreglering med krav på yrkeskompetens, fortbildning etc. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom en ny lag, lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. I detta avsnitt behandlas de bestämmelser som ska föras in i körkortslagen avseende lastbilsbehörighet och bussbehörighet. I avsnitt 12 behandlas i enlighet med våra tilläggsdirektiv frågor om ålderskrav för förvärvsmässig körning med lastbil och buss. Ålderskraven för den förvärvsmässiga användningen föreslås införas i lagen om yrkesförarkompetens och inte i KKL. En hänvisning till den lagen föreslås i KKL.

Bestämmelserna i KKL kommer att omfatta körning som sker privat och även sådan som undantas från yrkesförardirektivet och lagen om yrkesförarkompetens. De som är undantagna är de som är förare av ett fordon vars högst tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen, som används av eller står under kontroll av försvarsmakt, civilförsvaret, räddningstjänst, brandförsvaret eller ordningsmakt, som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll, som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet, som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, som används vid övningskörning eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt lagen om yrkeskompetensbevis, som används utan förvärvssyfte för godstransport, för eget bruk eller

som används för att transportera material och utrustning som föraren ska använda i sitt arbete under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

#### 4.10.2 De nya kategorierna C1 och C1E

**Utredningens förslag:** Ålderskravet för kategori C1 och C1E ska vara 18 år. Kategori C1 ska ge rätt att köra en lastbil som är konstruerad och tillverkad för högst åtta passagerare utöver föraren och en personbil med en totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg. Kategori C1E ska ge rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori C1 och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 750 kg, om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg. Kategori C1E ska också omfatta fordonskombinationer som består av ett dragfordon som omfattas av kategori B och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 3 500 kg om fordonskombinationens totalvikt inte överstiger 12 000 kg.

Av LDEF framgår att fordonsslaget lastbil rymmer två slags fordon; lätt lastbil och tung lastbil. En lätt lastbil är en lastbil med en totalvikt om högst 3 500 kg och en tung lastbil är en lastbil med en totalvikt över 3 500 kg. För att köra en lätt lastbil krävs det lägst förarbehörigheten B. Ett lätt släpfordon får också kopplas till en lätt lastbil och köras med B-behörighet. En lätt lastbil behandlas på samma sätt som en personbil. Kategori C ger rätt att köra tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton med enbart ett lätt släpfordon tillkopplat enligt 2 kap. 5 § KKL. Ålderskravet för behörigheten C är 18 år, vilket framgår av 3 kap. 1 § KKL.

Kategorin C1 har genom det tredje körkortsdirektivet blivit en obligatorisk kategori efter att tidigare enligt det andra körkortsdirektivet ha varit en frivillig kategori, som ett antal medlemsländer infört, dock inte Sverige. I det tredje körkortsdirektivet definieras kategori C1 som motorfordon som inte ingår i kategori D1 eller D med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg med inte 7 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till ett motorfordon i denna kategori

får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Åldersgränsen för kategori C1 ska vara 18 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

Den nya kategorin avser tyngdmässigt en mellankategori av lastbilar. I Sverige finns det cirka 12 300 lastbilar som ligger i viktintervallet 3 500 kg – 7 500 kg. Anledningen till att en särskild harmoniserad körkortskategori införs för dessa fordon är enligt kommissionens förslag till det tredje körkortsdirektivet att kategorin erbjuder en lämplig uppdelning mellan tunga lastbilar avsedda för yrkestrafik och mindre lastbilar med blandad användning.<sup>9</sup> Kommissionens förslag innebar att viktgränsen mellan de lastbilar som skulle kräva C1 och de som skulle kräva C skulle vara 6 000 kg. Förslaget motiverades med att lastbilar som är lättare än 6 000 kg saknar tryckluftsbromsar och tryckluftsfjädring, vilket de tyngre fordonen har. Enligt kommissionen krävs större körskicklighet för de lastbilar som väger mer än 6 000 kg. Kommissionen uttalade vidare i förslaget till det nya körkortsdirektivet att behörigheten att köra fordon i kategorierna C, C1, D och D1 med hänsyn till trafiksäkerheten borde vara erfarenhetsbaserad eftersom fordonens egenskaper ställer stora krav på förarens erfarenhet. Den erfarenhetsbaserade behörigheten bör enligt kommissionen garanteras genom hänvisningar till gemenskapslagstiftningen om yrkesförarens grundläggande kompetens och fortbildning och bör anpassas efter den lagstiftningen. På så sätt kommer även andra än yrkesförare att omfattas av bestämmelserna om erfarenhetsbaserad behörighet.

I artikel 6 i det tredje körkortsdirektivet anges behörighetsordningar och överensstämmelser mellan kategorier. För bl.a. C1 anges i artikel 6.1 a) att den kategorin endast får utfärdas till den som redan har körkort i kategori B. Det anges i artikel 6.2 f) att ett körkort i kategori C även gäller för kategori C1.

I fråga om C1E gäller enligt det tredje körkortsdirektivet att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte får överstiga 12 000 kg. Den övre viktbegränsningen finns inte enligt nu gällande bestämmelser i LDEF eller i KKL. Det är enbart för kategori C1E

---

<sup>9</sup> Se KOM/2003/0621 slutlig.

som det tredje körkortsdirektivet har en övre gräns för fordonskombinationen på 12 000 kg. En sådan anges inte för CE, D1E eller DE. Utredningen finner att det är lämpligt att ange viktbegränsningen i KKL och inte i LDEF.

#### 4.10.3 Ny åldersgräns för kategorierna C och CE

**Utredningens förslag:** För kategorierna C och CE ska ålderskravet vara 21 år. Behörighet kategori C ska ge rätt att köra en tung lastbil och en personbil som inte omfattas av kategori B. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst 750 kg. Kategori CE ska ge rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori C och en släp- eller påhängsvagn med en totalvikt över 750 kg.

Enligt nu gällande bestämmelser gäller ålderskravet 18 år för att förvärva körkort med behörigheten C. Det tredje körkortsdirektivet föreskriver att åldersgränsen höjs från 18 till 21 år för kategori C. Detta är ett led i att göra även behörigheterna för gods- och persontransport erfarenhetsbaserade och att beakta fordonens vikt och storlek. Definitionen av ett tungt släp har inte någon övre viktbegränsning enligt nuvarande bestämmelser och inte heller i det tredje körkortsdirektivet.

Andra ålderskrav ska gälla för den förvärvsmässiga körningen, se avsnitt 12.

Det stora flertalet personer som avser att förvärva behörighet för kategori C kan på goda grunder antas göra detta för att köra lastbil i yrkesverksamhet och de omfattas inte av det högre ålderskravet.

#### 4.10.4 Nya kategorier för buss D1 och D1E

**Utredningens förslag:** Ålderskravet för kategorierna D1 och D1E ska vara 21 år. Kategori D1 ska ge rätt att köra en buss som är konstruerad och tillverkat för högst 16 passagerare utöver föraren och med en längd som inte överstiger 8 meter. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en totalvikt av högst

750 kg. Kategori D1E ska ge rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon som omfattas av kategori D1 och en släpvagn med en totalvikt som överstiger 750 kg.

Kategorierna D1 och D1E är enligt det andra körkortsdirektivet frivilliga kategorier som inte är införda i Sverige. Genom det tredje körkortsdirektivet blir de obligatoriska kategorier.

En buss definieras i LDEF som en bil som är inrättad huvudsakligen för personbefordran och är försedd med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Bussar delas in i lätta och tunga bussar utifrån totalvikten. Indelning i lätt och tung buss har inte betydelse för behörigheten att köra buss och används därmed inte i KKL, men har betydelse i andra sammanhang, t.ex. i fråga om fordonsskatt. En lätt buss får ha en totalvikt om högst 3 500 kg och en tung buss är en buss med en totalvikt över 3 500 kg.

Enligt utredningen behöver någon definition av den mindre buss som kategori D1 omfattar inte införas i LDEF av samma skäl som anges avseende kategori C1, jfr. avsnitt 4.10.2.

Ålderskravet för kategori D1 och D1E ska vara 21 år enligt det tredje körkortsdirektivet utan att det påverkar de ålderskrav som kan gälla för den förvärvsmässiga körningen.

Kategori D1E omfattar alla släp utan någon viktbegränsning uppåt.

Bestämmelserna i KKL om buss kommer att omfatta dem som inte kör buss förvärvsmässigt och de som undantas från yrkesförardirektivet och lagen om yrkesförarkompetens, se vidare i avsnitt 12 om den förvärvsmässiga körningen.

#### 4.10.5 Nya ålderskrav för kategorierna D och DE

**Utredningens förslag:** Ålderskravet för kategorierna D och DE ska vara 24 år utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon enligt direktiv 2003/59/EG. Kategori D ska krävas för att få köra en buss som inte är kategori D1. Med kategori D får en släpvagn med en tillåten totalvikt om högst 750 kg tillkopplas. Kategori DE ska avse rätt att köra en buss för vilken kategori D krävs med en tillkopplad släpvagn oavsett vikt.



Enligt nu gällande bestämmelser är ålderskravet 21 år för behörighet för kategorierna D och DE. I det tredje körkortsdirektivet anges den högre åldersgränsen om 24 år för den som inte omfattas av yrkesförardirektivet, vilket genomförts i Sverige genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Det nya högre ålderskravet 24 år för D kommer att omfatta dem som inte omfattas av yrkesförardirektivets tillämpning, se under avsnitt 4.8.3 och avsnitt 12.

## 5 Körkorts- och förarbehörighet samt bevis om behörighet

### 5.1 Beslut om behörighet och ogiltighet av behörighet

#### 5.1.1 Nu gällande bestämmelser

I 3 kap. 1 § KKL anges i fyra punkter de formella krav som ställs för att ett körkort ska kunna utfärdas. Det krävs körkortstillstånd, permanent bosättning alternativt att man har bedrivit studier här i minst sex månader, viss ålder och att man har avlagt ett godkänt förarprov. Detta uppfyller de obligatoriska krav som ställs i det tredje körkortsdirektivet och som även finns i det andra körkortsdirektivet.

I andra stycket av 3 kap. 1 § KKL anges att det inte är tillåtet för en person att ha körkort i mer än en medlemsstat.

I det tredje stycket av samma paragraf anges i vilka situationer ett körkort får utfärdas utan att förarprov har avlagts.

Viss möjlighet till undantag från ålderskraven finns i 8 kap. 9 § 2 i KKF.

#### 5.1.2 Beslut om behörighet

**Utredningens förslag:** Beslut om behörighet ska fattas genom en registrering i vägtrafikregistret.

De grundläggande kraven för beslut om *körkortsbehörighet* ska vara

- körkortstillstånd,
- permanent bosättning i Sverige eller studier här sedan minst sex månader,
- ålderskrav för aktuell behörighet och

– godkänt förarprov.

Körkortsbehörighet får inte beslutas för den som har ett giltigt EES-körkort.

I vissa fall av ogiltig körkortsbehörighet får ny behörighet beslutas utan krav på förarprov.

De grundläggande kraven för beslut om *förarbehörighet* ska vara

1. ålderskrav för aktuell behörighet,
2. godkänt kunskapsprov, och
3. i förekommande fall utbildning enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

För att tydliggöra det förhållandet att beslut om behörighet är fristående från själva utfärdandet av körkortet respektive förarbeviset, bör det framgå av körkortslagen att den myndighet som regeringen bestämmer fattar beslut om behörighet.

I praktiken är det så redan i dag men eftersom beslutsfattandet är kopplat till utfärdandet av körkortet och körkortet är ett mellanting av en självständig handling och en bärare av behörigheter, bör ett förtydligande ske.

Utredningens mening är att Transportstyrelsens beslut om behörighet fattas genom en registrering i vägtrafikregistret när en ansökan om körkort samt nödvändiga uppgifter har inkommit och kontrollerats. Transportstyrelsens kontroll innefattar att inget hinder mot att besluta om körkortsbehörighet föreligger. Där ligger en kontroll av att sökanden inte har något annat körkort utfärdat inom EES. Så sker redan i dag genom att sökanden innan förarprovet intygar att han eller hon inte har något EES-körkort. När det nya körkortsnätverket inom EU fungerar som det är tänkt ska myndigheterna i varje land själva kunna kontrollera dessa fakta. I dag får myndigheterna vid behov söka ta reda på förekomst av annat körkort etc. om någon sådan anledning kommer fram i ansökningsförfarandet.

### 5.1.3 Hinder för behörighet på grund av EES-körkort

**Utredningens förslag och bedömning:** Ett körkort utfärdat i en annan medlemsstat inom EES (EES-körkort), som är föremål för en åtgärd som är att likställa med en återkallelse i utfärdandelandet, ska utgöra hinder för beslut om behörighet. Möjlighet att ålägga svenska myndigheter att kontrollera om ett EES-körkort är föremål för åtgärd jämförbar med återkallelse i annat EES-land än utfärdandelandet bör inte införas.

I det tredje körkortsdirektivet anges i artikel 7.5 a) att det inte är tillåtet att ha mer än ett körkort. I samma artikel b) anges att en medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort om det har fastställts att den sökande redan har ett körkort. Det anges i samma artikel c) att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder i enlighet med b). Nödvändiga åtgärder när det gäller utfärdande, ersättande, förnyande eller utbyte av ett körkort ska vara att kontrollera med andra medlemsstater att den sökande inte redan har ett körkort, om det finns rimlig anledning att misstänka det. Av d) i samma artikel framgår att för att underlätta kontrollerna i enlighet med b) ska medlemsländerna använda sig av nätverket för EU-körkort så fort som det har tagits i drift.

Det sägs i andra stycket av artikel 7.5 att den medlemsstat som utfärdar ett körkort med vederbörlig noggrannhet ska försäkra sig om att den som ansöker om körkort uppfyller kraven i punkt 1 i artikel 7. Medlemsstaterna ska vidare tillämpa sina nationella bestämmelser om upphävande eller återkallelse av rätten att köra om det kan fastställas att ett körkort har utfärdats utan att dessa krav var uppfyllda.

Av artikel 11.4 första stycket i det tredje körkortsdirektivet framgår att en medlemsstat ska vägra att utfärda ett körkort till en sökande vars körkort har begränsats, omhändertagits eller återkallats på den förstnämnda medlemsstatens territorium. Av artikel 11.4 andra stycket framgår att en medlemsstat likaså får vägra att utfärda ett körkort om den sökande har fått sitt körkort återkallat i en annan medlemsstat.

I det andra körkortsdirektivet anges det i artikel 7.5 att det inte är tillåtet att inneha körkort i mer än en medlemsstat. I artikel 8.4 andra stycket anges att en medlemsstat får vägra att utfärda körkort om den sökande är föremål för en sådan åtgärd som avses i

artikel 8.2, vilket motsvarar begränsning, återkallande och indragning och av körkort.

Skillnaden mellan det andra och det tredje direktivet i detta hänseende är att det tredje direktivet anger ett absolut krav (ska vägra utfärda) medan det andra direktivet anger ett fakultativt krav (får vägra utfärda). Det striktare synsättet och ökade kontrollkravet som det tredje körkortsdirektivet ger uttryck för bör få genomslag i den nationella regleringen. Utöver hinder i form av ett EES-körkort bör därför det förhållandet att ett körkort är föremål för en åtgärd som är att likställa med en återkallellesituation, också utgöra hinder för beslut om behörighet.

I ett tolkningsmeddelande från kommissionen om körkort inom gemenskapen, 28/03/2002,<sup>1</sup> som är skrivet med det andra körkortsdirektivet som utgångspunkt, anges att en praktisk lösning på myndigheternas kontroll av bosättningskravet och om hinder mot körkort föreligger skulle kunna vara att begära en formell skriftlig sanningsförsäkran från varje person som ansöker om körkort, eller då ett körkort förnyas. Sanningsförsäkran skulle avse att personen i fråga uppfyller bosättningskravet, inte innehar annat EES-körkort och inte har fått ett sådant annat körkort återkallat.

Nätverket för EU-körkort håller på att utvecklas inom EES-staterna och kommer att underlätta de kontroller som myndigheterna kan behöva göra i de fall uppgifter från körkortshavaren eller andra omständigheter föranleder närmare undersökningar om körkortsinnehav. Den nuvarande skriftliga försäkran om att inget annat körkortsinnehav föreligger inom EES bör kompletteras med att sådant körkort inte heller är återkallat. Detta uppfyller enligt utredningens mening kontrollkravet i det tredje körkortsdirektivet. Någon obligatorisk undersökning av ett EES-körkorts giltighet i andra EES-länder än utfärdandelandet finner vi inte bör införas.

---

<sup>1</sup> 52002XC0328(01).

### 5.1.4 När blir behörigheten ogiltig?

**Utredningens förslag:** En *körkortsbehörighet* är ogiltig

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

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

En *förarbehörighet* är ogiltig om

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

En förarbehörighet ska också förklaras ogiltig om innehavaren begär det.

Genom att behörigheten föreslås frikopplad från beviset – dvs. körkortet respektive förarbeviset – bör det tydligt framgå vilka omständigheter som föranleder att behörigheten, och därmed rätten att köra fordon som kräver behörighet, upphör att gälla. Förslaget motsvarar i huvudsak nuvarande bestämmelse om när ett körkort är ogiltigt enligt 3 kap. 13 § KKL. En behörighet ska således förlora sin giltighet om den har återkallats eller om körkortet respektive förarbeviset har omhändertagits. Vidare ska behörigheten förlora sin giltighet om innehavaren själv begärt det.

För körkortsbehörigheterna tillkommer följande ogiltighetsgrunder. För det första om körkortet har ersatts med ett EES-körkort eller om innehavaren har ett eller flera giltiga EES-körkort och inte gör ett aktivt val av vilket körkort som han eller hon vill behålla. Eftersom dubbla innehav strider mot grundtanken i EG-direktivet måste innehavaren därför "tvingas" till att avsäga endera innehavet. Vidare, med anknytning till vad som sägs i avsnitt 5.5, ska de högre behörigheterna förlora sin giltighet om innehavaren inte har ersatt körkortet inom den administrativa giltighetstiden.

## 5.2 Körkortstillstånd

### 5.2.1 Allmänt

Den som har ett körkortstillstånd kan sägas ha blivit godkänd genom en administrativ förprövning, som innehavare av körkortsbehörighet utifrån vissa personliga och medicinska lämplighetskrav. Ett körkortstillstånd krävs för att få övningsköra och körkortstillståndet kan bli föremål för ingripande i form av varning och återkallelse på samma sätt som ett körkort. Körkortstillstånd fordras dels första gången en person ansöker om att körkort ska utfärdas, dels i vissa fall för att få ett nytt körkort efter en återkallelse.

Det finns i det tredje körkortsdirektivet, bilaga III, angivet minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra motordrivna fordon. Vägverket har utformat föreskrifter om de svenska medicinska kraven, se VVFS 2008:158. Det finns inte angivet några minimikrav för personlig lämplighet i körkortsdirektiven. Vissa EES-länder har en förprövning liknande vårt körkortstillstånd, andra inte. Kontroll av medicinsk lämplighet sker i vissa länder inte förrän utbildning och eventuell körträning är genomförd.

### 5.2.2 Nuvarande regler om körkortstillstånd

Vad som krävs för att kunna få ett körkortstillstånd anges i 3 kap. 2 § KKL. Sökande ska med hänsyn till både personliga och medicinska förhållanden anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Körkortstillståndet är tidsbegränsat och gäller för samtliga behörigheter för vilka de medicinska kraven för sökt behörighet är uppfyllda. För närvarande gäller ett körkortstillstånd i fyra år. Det är länsstyrelsen i det län där sökanden är folkbokförd som prövar ansökningen som görs på en särskild blankett. För den som inte är folkbokförd i Sverige prövas ansökningen i det län personen vistas.

Till ansökningen ska bifogas en hälsodeklaration och ett intyg om synprövning. Om ansökningen rör körkortstillstånd för behörigheten C eller D ska ett läkarintyg enligt en särskild blankett bifogas. Såväl intygen som hälsodeklarationen ska vara utfärdade eller avgivna inom två månader före ansökningen. Om sökanden under de senaste fem åren före ansökningen har fällts till ansvar för

grovt rattfylleri, ska det till ansökningen fogas ett särskilt läkarutlåtande som styrker att sökande uppfyller nykterhetskravet.

Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Den som söker körkortstillstånd är enligt 3 kap. 3 § KKL skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som behövs för den prövning som avses i 2 § andra och tredje styckena KKL (personliga och medicinska lämplighetskrav).

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas, får de särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt föreskrivas. Sådana villkor får också föreskrivas efter det att körkortstillståndet har meddelats eller körkortet utfärdats, 3 kap. 10 § KKL.

Av 3 kap. 3 § KKL framgår följande. Ett körkortstillstånd gäller i fyra år. När ett körkortstillstånd meddelats ska Vägverket utfärda ett bevis om tillståndet. I beviset ska anges

1. de behörigheter som tillståndet gäller för,
2. de villkor som meddelats för körkortstillståndet eller körkortet,
3. upplysning om tillståndets giltighet, och
4. att tillståndet kan återkallas i de fall som avses i 5 kap. KKL.

Det finns enligt 3 kap. 8 § KKL en möjlighet att ansöka om förhandsbesked om körkortstillstånd för att få frågan prövad om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd med hänsyn till den sökandes personliga eller medicinska förhållanden.

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, ska en tid bestämmas före vars utgång körkort inte får utfärdas (spärrtid). Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år, 3 kap. 9 § KKL.



### Länsstyrelsens prövning av personliga förhållanden

Prövningen av de *personliga förhållandena* tar fasta på dels om sökanden är opålitlig i nykterhetskänslighet, dels om han eller hon i övrigt kan komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Opålitlighet i nykterhetskänslighet avser främst situationer där det har riktats nykterhetsanmärkningar mot personen, t.ex. om han eller hon har blivit omhändertagen enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. (LOB). Beroende eller missbruk av alkohol, narkotika eller andra droger utgör å andra sidan ett medicinskt hinder för innehav av körkort enligt gällande föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Opålitlighet i nykterhetskänslighet syftar således på den situationen att det mot en sökande har riktats nykterhetsanmärkningar. Anmärkningar i sig är dock inte av den karaktären att de visar att det föreligger ett medicinskt hinder för körkortsinnehav. Frågan om en person i övrigt kan komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken prövas huvudsakligen genom en kontroll av om sökanden har begått brott eller misstänks för brott.

Av 3 kap. 7 § KKF framgår att länsstyrelsen vid prövningen ska kontrollera om sökanden förekommer i de register som förs enligt lagen (1998:620) om belastningsregister och lagen (1998:621) om misstankeregister eller i vägtrafikregistret angående uppgift om omhändertagande enligt LOB. Om personen inte förekommer i dessa register behöver inte någon ytterligare utredning av den personliga lämpligheten ske. Vid handläggningen av ansökan om körkortstillstånd får länsstyrelsen vid behov begära in yttrande av polismyndighet, Kriminalvården, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse för ärendet, vilket framgår bl.a. av 3 kap. 8 § KKF.

### Länsstyrelsens prövning av medicinska förhållanden

Vägverket har efter bemyndigande i 8 kap. 1 § KKF meddelat föreskrifter om medicinska krav i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:158) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Föreskrifterna innehåller bl.a. de medicinska krav som uppställs för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation, krav vid omprövning av sådant innehav, olika krav på läkarintyg och

undersökningar samt föreskrifter om synprovning och läkares anmälningsskyldighet enligt bl.a. 10 kap. 2 § KKL till länsstyrelsen vid vissa sjukdomstillstånd. Av 1 kap. 2 § i föreskrifterna framgår att behörigheterna har delats in i tre olika grupper. Till grupp I hör körkort med behörigheterna A, A1, B eller BE samt traktorkort, till grupp II hör körkort med behörighet C eller CE och till grupp III hör körkort med behörighet D eller DE samt taxiförarlegitimation.

De medicinska kraven är lägst för de behörigheter som ingår i grupp I.

En ansökan om körkortstillstånd kan enligt 3 kap. 9 § KKF genom villkor begränsas till

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

### Handläggningen av en ansökan om körkortstillstånd

Den som avser att söka körkortstillstånd ska fylla i en ansökningsblankett och skriva under en hälsodeklaration samt genomgå en synundersökning. Avgiftssystemets utformning har ändrats genom en ändring i förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet som trädde i kraft den 1 december 2007. Ansökningsavgift utgår för alla körkortstillstånd och är 220 kr för den som första gången ansöker om körkortstillstånd. Efter återkallelse är ansökningsavgiften 1 670 kr.

Länsstyrelsen meddelar beslut om körkortstillstånd. Beslutets innehåll registreras i vägtrafikregistret. När en sökande beviljats körkortstillstånd och beslutet registrerats, utfärdar Vägverket ett bevis om körkortstillstånd.

### 5.2.3 Reformbehov avseende körkortstillståndet?

**Utredningens bedömning:** Körkortstillståndet bör finnas kvar i sin nuvarande form och funktion. Ett tillstånd bör dock kunna meddelas för grupp av körkortskategorier enligt förslag i SOU 2005:45.

Det tredje körkortsdirektivet har inte något krav på att medlemsstaterna ska ha det som i Sverige kallas körkortstillstånd. Däremot är den medicinska lämpligheten reglerad i direktivets bilaga III. Dessa krav återfinns i Vägverkets föreskrifter om medicinska krav, VVFS 2008:158. Det förhållanden att Sverige av tradition tillåter privat övningskörning och inte har obligatorisk utbildning i trafikskola, medför att en förprovning av körkortsaspirantens förutsättningar för att kunna få körkort är motiverad.

Inför den senaste översynen av körkortslagstiftningen föreslog 1994 års körkortsutredningen att institutet körkortstillstånd skulle slopas och att en prövning av sökandens personliga och medicinska förhållanden skulle göras i samband med förarprovet i stället, se SOU 1996:114, *En körkortsreform*, s. 67 ff. Förslaget genomfördes inte utan det inarbetade systemet med körkortstillstånd behölls, vilket regeringen i prop. 1997/97:124, s. 38 motiverade med den ökade trafiksäkerhetsrisk som remissinstanserna påpekat att reformen skulle kunna innebära. Regeringen beaktade också att ett slopande av körkortstillståndet skulle innebära en nackdel för körkortsaspiranter som riskerade att i onödan dra på sig kostnader för en körkortsutbildning för det fall medicinska eller personliga förhållanden i slutändan ändå utgjorde hinder för deras körkorts-innehav. Regeringen föreslog också att körkortstillstånd skulle krävas för all övningskörning, dvs. även för sådan övningskörning som skedde i trafikskola, gymnasieskola, komvux eller inom Försvarsmakten, vilket inte krävts tidigare.

Utredningen har inte funnit anledning att ifrågasätta att körkortstillstånd ska finnas kvar även i fortsättningen. Några tillämpningsproblem har emellertid framkommit, vilka behandlas i avsnitten 5.2.5 och 5.2.6. En fråga är beräkningen av spärrettidens längd vid återkallelse av körkort och körkortstillstånd. Den frågan behandlas i avsnitt 7 som rör återkallelsebestämmelserna. En annan fråga är om körkortstillstånd kan meddelas för grupp av körkortskategorier i stället för – såsom för närvarande – för

behörighet. Behov finns att besluta om körkortstillstånd för grupp, eftersom körkortstillstånd inte kan meddelas för alla behörigheter inom gruppen i vissa fall (när medicinska hinder föreligger). Detta problem har emellertid Förarbevisutredningen behandlat i SOU 2005:45, *Säkra förare på moped, snöskoter och terrängbjulning* s. 83 vari föreslås att gruppindelningen ska framgå av KKF. Vi instämmer i det förslaget.

#### 5.2.4 Länsstyrelsens undersökning av personlig lämplighet

**Utredningens bedömning:** Undersökningen av personlig lämplighet bör även i fortsättningen ske genom kontroll av vägtrafikregistret, belastningsregistret och misstankeregistret.

#### Registerkontroll

Länsstyrelsens prövning av den sökandes personliga förhållanden har beskrivits i avsnitt 5.2.2.

Misstankeregistret förs enligt 1 § lagen (1998:621) om misstankeregister av Rikspolisstyrelsen med hjälp av automatisk behandling och det innehåller uppgifter om dem som är skäligen misstänkta för brott. Ett av ändamålen med registret är enligt 2 § 3 att underlätta tillgången till sådana uppgifter om skäligen misstanke om brott som behövs i verksamhet hos polismyndigheter och andra myndigheter vid sådan lämplighetsprövning, tillståndsprövning eller annan prövning som anges i författning. I lagen regleras såväl myndigheters som enskildas rätt att få uppgifter från registret. Det finns i 5 § lagen om misstankeregister ett bemyndigande för regeringen att föreskriva att uppgifter ska lämnas ut i vissa slag av ärenden eller i särskilda fall samt att föreskriva om direktåtkomst. För myndigheter finns i 6 § samma lag en proportionalitetsbestämmelse vilken innebär att en myndighet som har rätt att få uppgifter från registret i varje särskilt fall noga ska pröva behovet av information. En begäran om att få ta del av uppgifter får göras endast om skälet till det uppväger den olägenhet det innebär för den som berörs.

Av 3 § 5 förordningen (1999:1135) om misstankeregister framgår att uppgifter ur misstankeregistret ska lämnas ut om det begärs av länsstyrelsen i ärenden när länsstyrelsen enligt lag eller

förordning ska hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen ska göra en lämplighetsprövning, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i vissa andra ärenden utan betydelse här. Av sjätte punkten samma paragraf framgår att uppgifter ur registret också ska lämnas ut om det begärs av Vägverket i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller.

Av 7 § samma förordning framgår att länsstyrelser och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd. Direktåtkomsten ska begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt förordningen. Åtkomsten får endast omfatta uppgifter om misstanke om brott för vilket åtal har väckts och om uppgifter om misstanke om brott i övrigt framkommer.

Belastningsregistret, som förs enligt lagen (1998:620) om belastningsregister, innehåller bl.a. uppgifter om den som genom dom, beslut, strafföreläggande eller föreläggande om ordningsbot har ålagts påföljd för brott. Både länsstyrelser och Vägverket får begära uppgifter från belastningsregistret i bl.a. ärenden om körkortstillstånd, körkort och traktorkort. Vägverket har dessutom rätt att få uppgifter i ärenden om lämplighetsprövning enligt lagen (1998:978) om trafikskolor och tillhörande förordning samt i ärenden om tillstånd eller godkännande i fråga om taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd i fråga om den som ärendet gäller. Direktåtkomst gäller också i dessa fall för länsstyrelser och Vägverket.

Utredningen anser att länsstyrelsens kontroll av sökandens personliga lämplighet även i fortsättningen ska göras genom en kontroll av vägtrafikregistret, belastningsregistret och misstankeregistret.

## Länsstyrelsens kontrollkrav i andra fall

Länsstyrelsen gör lämplighetsbedömningar i olika tillståndsfrågor varav flera har anknytning till trafik och transporter. För att få driva yrkesmässig trafik krävs i regel trafiktillstånd enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490), YTL. Frågor om trafiktillstånd prövas av en länsstyrelse utom i fall då det rör linjetrafik som berör flera län då det prövas av Vägverket. Av 2 kap. 5 § YTL framgår vilka krav som ställs för trafiktillstånd. Den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms lämplig att driva verksamheten beviljas tillstånd. Det ställs också krav på ekonomiska resurser. Av 2 kap. 11 § samma lag framgår att vid prövningen av gott anseende ska beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse. I bestämmelsen räknas det upp vilka situationer när kravet på gott anseende inte är uppfyllt, vilket motsvarar att sökande är dömd för brott. I förarbetena till lagen, prop. 1997/98:63, sägs följande om vandelsprövningen. Regeringen framhåller att det inte är möjligt eller önskvärt att i författningstexten ange alla de brott eller misskötsamhet som ska beaktas vid bedömningen av den sökandes vandel. Utgångspunkten vid prövningen av lämpligheten måste vara en helhetsbedömning av vederbörandes vandel, där enstaka överträdelse av mindre allvarlig art inte bör inverka menligt, medan allvarliga och upprepade förseelser bör medföra att den prövade inte anses lämplig. Vidare anges (s. 69) att i fråga om misstanke om ett begånget brott ska utgöra grund för avslag på en ansökan om tillstånd respektive ingripande mot ett trafiktillstånd eller en taxiförarlegitimation skiljer sig situationen vid en ansökan från situationen då ett tillstånd redan finns men återkallelsefråga är aktuellt. Skillnaden består i att vid en ansökan om tillstånd bör en misstanke om brott kunna åberopas som grund för avslag på ansökan medan det som regel bör krävas ett lagakraftvunnet avgörande i skuldfrågan innan en slutlig återkallelse av ett tillstånd eller en legitimation kan ske. Det är praxis även vid bedömningen av andra slag av tillstånd att en skillnad görs mellan ansökningsfallen och återkallelsefallen.

YTL innehåller utöver trafiktillstånd bestämmelser om taxiförarlegitimation i 3 kap. 3 § där det bl.a. anges krav på yrkeskunnande och laglydighet för lämplighet att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Lagen innehåller också regler om transporttillstånd och

kraven för att få det, vilket också innefattar en lämplighetsprovning.

### 5.2.5 EES-körkort hinder mot körkortstillstånd?

**Utredningens bedömning:** Innehav av giltigt EES-körkort bör inte utgöra hinder för beslut om körkortstillstånd.

Utredningen har undersökt möjligheten att redan vid ansökan om körkortstillstånd uppställa ett krav på att den sökande uppger om han eller hon har ett EES-körkort eller har fått sådant körkort återkallat. Det skulle vara en fördel att redan på ett tidigt stadium upptäcka hinder mot beslut om behörighet på grund av att EES-körkort redan finns eller på grund av att en EES-behörighet har återkallats eller dragits in av myndigheterna i utfärdlandet. 1994 års körkortsutredning föreslog i SOU 1996:48 *EG-anpassade körkortsregler* att sökanden i ansökan om körkortstillstånd intygade att han eller hon inte redan hade ett körkort utfärdat av annan stat. Regeringen ansåg emellertid i prop. 1995/96:118 inte att intygandet skulle ske i ansökan om körkortstillstånd utan att det i stället skulle ske innan körkortet utfärdades med motiveringen att ett körkortstillstånd är giltigt i fyra år och att en sökande efter det att han eller hon erhållit körkortstillstånd kan bosätta sig i annan stat permanent, ta körkort där och därefter återvända till Sverige innan körkortstillståndet blivit ogiltigt och gå vidare med körkortsprocessen här och slutligen också får ett svenskt körkort utfärdat.<sup>2</sup>

Det finns vissa fördelar med att den som påbörjar förfarandet för att senare kunna få ett svenskt körkort på ett tidigt stadium får reda på att det föreligger ett administrativt hinder för körkort. Ett körkortstillstånd har dock en lång giltighetstid. Om hinder för körkort inte föreligger vid ansökan om körkortstillstånd kan det mycket väl uppstå därefter, dvs. innan beslut om behörighet. Utredningen ansluter sig därför till regeringens ståndpunkt att det framstår som mindre lämpligt att redan vid ansökan om körkortstillstånd utreda frågan.

---

<sup>2</sup> Se prop. 1995/06:188 *Ändringar i körkortslagen*, s. 23.

### 5.2.6 Förhandsbesked om körkortstillstånd utgår

**Utredningens förslag:** Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.

Enligt gällande bestämmelser i 3 kap. 8 § KKL kan den som avser att ansöka om körkortstillstånd begära förhandsbesked i fråga om det finns hinder mot att meddela körkortstillstånd med hänsyn till sökandens personliga eller medicinska förhållanden. Av 3 kap. 4 § KKF framgår att om prövningen i ett förhandsbeskedsärende avser sökandens personliga förhållanden behöver inte några handlingar om sökandens medicinska förhållanden fogas till ansökningen. Det anges också att av ett beslut om förhandsbesked ska framgå att det avser endast prövade förhållanden.

Genom att söka förhandsbesked kan en person som vill förvärva körkort i förväg få prövat t.ex. om ett brott eller ett medicinskt förhållande skulle innebära hinder mot körkortstillstånd. Tanken bakom förhandsbeskeden är att det för den enskilde ska vara ett enklare sätt att få vissa förhållanden prövade och på så sätt inte behöva göra en fullständig ansökan inklusive eventuella läkarutlåtanden, som dessutom kan behöva förnyas om de personliga förhållandena lägger hinder i vägen för ett körkortstillstånd. I praktiken uppstår dock ofta problem. Vid ett positivt förhandsbesked finns det inte möjlighet för länsstyrelsen att förelägga den sökande att komplettera sin ansökan med de ytterligare handlingar som krävs för att den fullständiga körkortstillståndsprövningen ska kunna ske. Ett positivt förhandsbesked är inte tidsbegränsat och det faktum att ett läkarintyg endast tar hänsyn till förhållandena vid prövningen gör att det för den enskilde blir oklart vilket värde förhandsbeskedet har för framtiden. Enligt uppgift från länsstyrelsen är det vanligt att en sökande får flera positiva förhandsbesked utan att förstå att han eller hon därefter måste komma in med en ny ansökan om körkortstillstånd inklusive hälsodeklaration. Många söker också förhandsbesked utan att egentligen mena det genom att kryssa för detta alternativ i blanketten om körkortstillstånd. Detta leder till en hel del onödigt extraarbete för både länsstyrelserna och de sökande.

Utredningen anser att det finns skäl att ompröva behovet av förhandsbesked. I samband med att krav på körkortstillstånd infördes för alla som skulle övningsköra, dvs. även de som övnings-



körde i trafikskola, anförde Lagrådet att det inte fanns något behov av förhandsbesked längre.<sup>3</sup> Regeringen fann emellertid att förhandsbeskeden hade en viss praktisk betydelse och att konsekvenserna av ett borttagande inte kunde överblickas, varför förhandsbeskeden inte togs bort i den nya körkortslagen.

De nackdelar som finns med nuvarande system med två provningar utan sammanlänkning sinsemellan och de problem som den praktiska tillämpningen utvisar och som beskrivits ovan, leder till slutsatsen att möjligheten till förhandsbesked bör tas bort. Att möjligheten till förhandsbesked tas bort leder inte till några stora nackdelar för den enskilde. Länsstyrelsen har möjlighet att avslå en ansökan direkt på grund av personlig olämplighet utan att behöva läkarintyg. Läkarintyg kan krävas in först om personlig lämplighet föreligger och på så sätt behöver inte den enskilde i onödan skaffa läkarintygen. Utredningen ansluter sig således till lagrådets bedömning.

### 5.2.7 Kravet på undertecknad hälsodeklaration

**Utredningens förslag:** Kravet på att en hälsodeklaration i samband med en ansökan om körkortstillstånd ska undertecknas på heder och samvete tas bort.

Av 3 kap. 1 § KKF framgår bl.a. att en ansökan om körkortstillstånd ska göras skriftligen på en särskild blankett och att det till ansökningen ska fogas en hälsodeklaration, som ska vara undertecknad på heder och samvete. En oriktig uppgift i en hälsodeklaration kan därmed föranleda straffansvar för osann eller vårdslös försäkran enligt 15 kap. 10 § brottsbalken. Om kravet på heder och samvete slopas kvarstår möjligheten att fälla sökanden till ansvar för den oriktiga uppgiften enligt 9 kap. 2 § KKF, till penningböter. För att möjliggöra att en ansökan ska kunna lämnas genom elektronisk överföring, vilket är ett önskemål från körkortsmyndigheternas sida för att öka effektiviteten i hanteringen, måste i vart fall kravet på att hälsodeklarationen ska undertecknas på heder och samvete tas bort. Vi bedömer inte att detta skulle öka risken för oriktiga uppgifter. Visserligen sker en påtaglig nedgradering av brottets svårighetsgrad men den avgörande

---

<sup>3</sup> Se prop. 1997/98:124 s 156, Lagrådets yttrande.

signalen torde ändå vara att det är förbjudet att lämna felaktiga uppgifter och att det finns en straffsanktion.

### 5.2.8 Körprov som bedömningsgrund för körkortstillstånd

**Utredningens förslag:** Möjligheten att undvika körkortstillstånd ska utökas i vissa fall.

I 3 kap. 4 § tredje stycket KKL stadgas att kraven i 1 § första stycket 1–3 ska vara uppfyllda för den som ska avlägga ett körprov. Det innebär bl.a. att ett körkortstillstånd krävs. Av 7 a § framgår att körkortstillstånd inte krävs vid ett körprov när den sökande redan har ett körkort med villkor om automatväxlat fordon (numera benämnt fordon utan kopplingspedal) och avser att göra ett körprov för ett fordon utan det villkoret. För det fall ett körprov ska göras som ett led i den medicinska bedömningen av om en person ska ha föreskrivna villkor för körkortsinnehavet bör inte heller kravet på körkortstillstånd gälla. Ett tillägg angående detta föreslås därför.

## 5.3 Behörighetsbevis

**Utredningens förslag:** När ett beslut om körkortsbehörighet har fattats ska ett körkort tillverkas som behörighetsbevis. Ett körkort ska förses med en mikroprocessor som innehåller de uppgifter som anges på körkortet när förutsättningarna härför är fastställda.

När ett beslut om förarbehörighet har fattats ska ett förarbevis tillverkas som behörighetsbevis.

### 5.3.1 EG-körkortets utseende

Körkortets utseende finns reglerat i artikel 1 och i bilaga I till tredje körkortsdirektivet. Allmänt kan sägas att den körkortsmodell som nu blir standard är den modell som det svenska körkortet redan har och har haft sedan mitten av 1990-talet i fråga om isostandard (ISO

78 10 och ISO 7816-1). Körkortsmodellen ska anpassas till de nya kategorier som införs.

Vägverket reglerar i föreskrifter körkortets utformning och innehåll, se Vägverkets föreskrifter VVFS 2003:68 om körkorts utformning och innehåll, ändade genom VVFS 2006:9 och 22. Föreskrifterna får anpassas till de utformningskrav och säkerhetskrav som det tredje körkortsdirektivet ställer upp i de fall det behövs.

### 5.3.2 Mikroprocessor

En nyhet i det tredje körkortsdirektivet är att det införs en möjlighet att förse körkortet med en mikroprocessor för att ytterligare förbättra förfalskningsskyddet. Detta framgår av beaktandesats 17 och artikel 1.2 och 1.3 i direktivet. Mikroprocessorns tekniska specifikationer ska fastställas av kommissionen med bistånd av körkortskommittén.

Av artikel 1.2 framgår att det är först från och med att kommissionen har bestämt föreskrifterna om mikroprocessorn enligt bilaga 1 som medlemsstaterna får förse körkortet med ett sådant lagringsmedium. Föreskrifterna ska innehålla bestämmelser om EG-typgodkännande som får beviljas endast om det kan visas att mikroprocessorn är skyddad mot försök att manipulera eller ändra lagrade uppgifter.

Enligt det andra körkortsdirektivet är mikroprocessor uttryckligen förbjudet på körkort. Förutsättningarna för införandet är att ISO-standarden för mikroprocessorn är fastställd. Utredningen delar uppfattningen att en mikroprocessor förbättrar förfalskningsskyddet. När förutsättningar föreligger bör därför mikroprocessor införas på samtliga svenska körkort.

### 5.3.3 Tillverkningen av körkort

Vägverkets tillverkning av körkort sker i egen regi på enheten Trafikregistret i Örebro. Fotografering sker vanligtvis digitalt på förarprovskontoret. Fotografiet sänds sedan digitalt till vägtrafikregistret. Risker för att ett fotografi taget vid förarprovet inte visar rätt person är mot bakgrund av den digitala fotograferingen i det närmaste obefintlig.

När ett körkort förnyas efter tio års innehav eller när ett körkort anmäls förkommet är rutinerna dock annorlunda. En grundhandling sänds då hem till personens folkbokföringsadress, vilken ska fyllas i och förses med ett nytaget fotografi av körkortshavaren, vilket även kan vara digitalt. Grundhandlingen återsänds till Trafikregistret som kontrollerar att fotografiet följer standarden för identitetshandling och att namnteckningen är tydlig och skriven på rätt ställe. Efter kontroll av personnummer via streckkod scannas fotografi och namnteckning in och lagras i tillverkningsdatabasen. I ett bildprogram kan justeringar av fotografiet ske. Efter kontroll i vägtrafikregistret av att det inte finns hinder för tillverkning, t.ex. obetalad avgift, tillverkas körkortet.

#### 5.3.4 Bevis om att körkort utfärdats

**Utredningens förslag:** Bevis om att körkort har utfärdats ska tas bort.

Enligt gällande regler får den som har avlagt ett godkänt förarprov, dvs. både kunskapsprov och körprov, en handling som kallas bevis om körkort. Den utfärdas direkt i anslutning till provet av Vägverket. Beviset innebär att personen kan köra det fordon som behörigheterna täcker direkt efter avslutat prov. Beviset om körkort gäller som körkort till dess det riktiga körkortet har lämnats ut eller rätten att få ut körkort förfallit enligt 2 kap. 14 § KKL. Av 3 kap. 14 § KKF framgår att rätten att få ut ett körkort efter det att ett bevis om körkort har utfärdats, förfaller ett år efter det att beviset om körkort utfärdats. Ett bevis om körkort ger endast rätt att köra i Norden. Det finns en nordisk överenskommelse om att godta sådana tillfälliga körkort. Det finns dock inget ömsesidigt erkännande av sådana bevis inom EES

Den som tar körkort genom att avlägga förarprov som en del i utbildningen på en gymnasieskola eller inom Försvaret får enligt dagens bestämmelser inte ett bevis om körkort. Anledningen härtill är att det endast är Vägverket som har rätt att utfärda sådana handlingar, eftersom de är att anse som körkort. Ett bevis om körkort är förhållandevis lätt att förfalska och dess giltighetstid är tämligen lång.

Utredningen har därför övervägt två huvudalternativ. Det ena alternativet är att ha kvar ett bevisdokument, kalla det bevis om förarprov och korta av giltighetstiden till en månad. Det andra alternativet är att ta bort bevisdokumentet helt.

Numera tar det endast ett fåtal dagar att färdigställa ett körkort. Det praktiska behovet av beviset om körkort är därför begränsat. Mot bakgrund härav och för att ytterligare förstärka skyddet mot oriktiga körkortshandlingar är det utredningens mening att bevisdokumentet bör tas bort. Den nordiska överenskommelsen innebär dock att Sverige även fortsättningsvis måste godta motsvarande nordiska dokument.

### 5.3.5 Återkallelse av beslut om behörighet

<p><b>Utredningens förslag:</b> En möjlighet till återkallelse av beslut om behörighet, om hinder mot beslut förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består, ska införas i KKL.</p>
--

Utredningen har tagit del av Vägverkets promemoria *Annulteration av körkort*,<sup>4</sup> där Vägverket bl.a. beskriver den situationen att någon vilseleder körkortsmyndigheten i samband med utfärdande av körkort.

Ett beslut om körkortsbehörighet är ett gynnande förvaltningsbeslut. Sådana förvaltningsbeslut kan enligt huvudregeln inte återkallas eller ändras till den enskildes nackdel. Det finns dock undantag från huvudregeln. Ett sådant undantag är om den enskilde genom att lämna felaktiga uppgifter eller genom att förtiga relevanta omständigheter har vilselett myndigheten och ett oriktigt beslut meddelats.

I de fall då den enskilde har vilselett myndigheten och där myndigheten till följd av detta meddelat ett oriktigt beslut kan beslutet angripas och återkallas genom extraordinära rättsmedel. En sådan ordning är dock tidskrävande och omständlig. I 12 § passlagen (1978:302) finns bestämmelser om återkallelse av pass. Passmyndigheten ska återkalla gällande pass om hinder mot bifall till passansökan förelåg vid tiden för passets utfärdande och hindret fortfarande består. Vi anser att en motsvarande bestämmelse ska införas i KKL. Transportstyrelsen ska därför enligt vårt förslag

---

<sup>4</sup> Promemorian är daterad den 29 juni 2007, beteckning RE 20-A 2007:642.

kunna återkalla en körkortsbehörighet eller en förarbehörighet i de fall då hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består. Vid en sådan återkallelse ska inte någon spärrtid bestämmas.

### Ytterligare säkerhetsåtgärder vid körkortstillverkning

I Vägverkets promemoria framgår att förfalskningar förekommer med användande av andra personers än den egentlige sökandes fotografi.

Genom att göra jämförelser mellan ett gammalt körkortsfotografi och ett nytt inskickat fotografi kan vid periodisk förnyelse eller vid förlustanmälan säkerheten höjas. För att vid en misstanke kunna gå vidare och utreda riktigheten av ett fotografi behöver körkortsmyndigheten få möjlighet att avvisa ett fotografi som en person skickar in för att det ska användas på körkortet på den grunden att fotografiet inte avbildar den som ansöker om körkort eller förnyelse av körkort. Körkortsmyndigheten ska i en utredning av fotografiets överensstämmelse med individen som söker körkort eller förnyelse av körkort få anmoda och förelägga den sökande att styrka sin identitet.

#### 5.3.6 När är ett behörighetsbevis ogiltigt?

**Utredningens förslag:** Ett *körkort* är ogiltigt om

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

Ett *förarbevis* är ogiltigt på motsvarande grunder.

I avsnitt 5.1.4 redovisas när en *behörighet* blir ogiltig. Genom förslaget att frikoppla behörighet från bevis om behörighet, krävs bestämmelser om när ett *körkort* respektive *förarbevis* förlorar sin giltighet som just bevis om behörighet. Ett ogiltigt körkort eller förarbevis innebär inte i sig att behörigheten också är ogiltig. Samtidigt finns ett samband mellan dessa förhållanden på så sätt att körkortet och förarbeviset naturligtvis förlorar sin giltighet om behörigheten är ogiltig. Övriga ogiltighetsgrunder bör omfatta att

beviset ersatts av ett annat bevis, att den administrativa giltighetstiden har löpt ut och att innehavaren inte följt ett föreläggande att ersätta handlingen.

Att köra med ett ogiltigt körkort eller förarbevis betyder inte automatiskt att innehavaren gör sig skyldig till olovlig körning. Det brottet förutsätter att *behörigheten* är ogiltig. Däremot föreslås att en särskild ansvarsbestämmelse – med penningböter – för den som framför fordon utan att ha ett gällande behörighetsbevis.

### 5.3.7 Körkortet som legitimationshandling

De svenska körkortet är till skillnad från de flesta utländska körkort legitimationshandlingar. Att de fungerar som legitimation har sin grund i hävd, vilket bl.a. framgår i utredningen Körkort och körkortsregistrering (SOU 1970:26 s. 29). Det är inte lagreglerat någonstans att körkortet ska vara legitimationshandlingar. Körkortsmyndigheterna har följt den utveckling som skett för legitimationshandlingar. Av Vägverkets föreskrifter VVFS 2003:68 om körkorts utformning och innehåll framgår det att de fysiska egenskaperna hos körkortet är de ISO-standarder som också gäller för legitimationshandlingar. Det tredje körkortsdirektivet anger i bilaga 1 punkten 1 att just de ISO-standarder som de svenska körkortet redan har ska gälla. Angående fotografi på körkortet anges i samma bilaga att körkortet ska innehålla ett fotografi av innehavaren. I Vägverkets ovan nämnda föreskrifter har ordet ”välliknande” lagts till i fråga om fotografiet.

## 5.4 Utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort

**Utredningens förslag:** Ett körkort ska ha en administrativ giltighetstid. För körkortsbehörighet kategori AM, A1, A2, A, B och BE ska körkortet ersättas inom 10 år från beslutet om behörighet. Körkortet ska därefter ersättas vart tionde år. För körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska körkortet ersättas inom 5 år från beslutet om behörighet. Körkortet ska därefter ersättas vart femte år och då ska fysisk och psykisk lämplighet styrkas genom läkarintyg.

Ett körkorts giltighet börjar enligt 3 kap. 11 § KKL löpa från och med den dag då körkortet utfärdas.

Körkortet gäller i tio år och måste därefter förnyas för att fortfarande gälla enligt 3 kap. 14 § KKL.

Behörigheterna C, CE, D och DE gäller efter det att körkorts-havaren har fyllt 45 år i perioder om högst tio år under förutsättning att körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för behörigheterna är uppfyllda enligt 3 kap. 12 § KKL.

I 3 kap. 13 § anges i vilka situationer ett körkort inte gäller. Ett körkort blir ogiltigt om det inte har förnyats efter föreläggande, det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap., det har ersatts med ett annat körkort, det har bytts ut mot ett utländskt körkort eller innehavaren dessutom har ett eller flera andra giltiga körkort utfärdade i andra stater inom EES och inte efter uppmaning anger vilket av körkorterna som ska behållas eller anger att ett annat än det svenska körkortet ska behållas.

KKF innehåller kompletterande upplysningar om utfärdande och förnyelse av körkort. Här framgår bl.a. att rätten att få ut ett körkort förfaller ett år efter det att ett bevis om körkort utfärdats (2 §). Det framgår också att vid utfärdande av körkort och vid förnyelse av körkort ska Vägverket skicka underlag till körkorts-havaren, en s.k. grundhandling, vilken körkortshavaren ska skicka tillbaka försedd med egenhändig namnteckning samt med ett välliknande fotografi. Om en ansökan om förnyelse av körkort inte getts in inom viss tid anges i 18 § KKF att Vägverket ska förelägga körkortshavaren att ansöka om förnyelse av körkortet. Föreläggandet ska innehålla en upplysning om att körkortet blir ogiltigt om inte föreläggandet följs. I de fall en körkortshavare har flera körkort utfärdade inom EES-området räcker det med en uppmaning till denna att uppge vilket som ska behållas eller om att annat än det svenska körkortet ska behållas. Uppmaningen ska också innehålla upplysning om att körkortet blir ogiltigt om inte svar ges inom en angiven tid (19 § KKF). Kravet på regelbundna läkarintyg för behörigheterna C, CE, D och DE infördes i KKL och i 20 § KKF sägs att om en sådan behörighet den 1 januari 1999 eller senare har blivit ogiltig på grund av att körkortshavaren inte visat att villkoren är uppfyllda ska Vägverket delge denne upplysningen att behörigheterna är ogiltiga.

Utredningen föreslår att behörighet för kategori AM, A1, A2, A, B, och BE ska fortsätta att gälla även om körkortet inte ersätts efter det att den administrativa giltighetstiden har gått ut. Vi



föreslår dock att behörighetshavaren ska kunna dömas till penningböter på grund av att körkortet inte har ersatts.

När det gäller de högre behörigheterna för kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE föreslår vi att behörigheten som gäller i fem år från beslut om behörighet därefter måste ersättas. För att sådan behörighet ska kunna ersättas krävs att de medicinska kraven är uppfyllda. Om behörigheten inte ersätts upphör den att gälla.

#### **5.4.1 Vad säger det tredje körkortsdirektivet om ett körkorts giltighet och förnyelse?**

Ett av huvudmålen med det tredje körkortsdirektivet är att införa ett harmoniserat system med administrativa giltighetstider för körkortet. Det finns några medlemsstater vars körkort inte har någon begränsning i den administrativa giltighetstiden, vilket innebär att ett körkort gäller för evigt. I direktivet tas de problem som detta innebär upp i den tredje och den sjunde beaktandesatsen. Enligt det andra körkortsdirektivet fick körkortens giltighetstid regleras i nationella bestämmelser, vilket medfört många varianter som enskilda och körkortsmyndigheterna haft svårigheter att förstå och överblicka. Körkortsförfalskningar har även varit relativt enkla att utföra. Genom det tredje direktivet införs administrativa giltighetstider för nya körkort bl.a. för att möjliggöra användandet av de senaste metoderna mot förfalskning och för att kunna genomföra medicinska kontroller. Det framgår i sjätte beaktandesatsen att medlemsstaterna bör kunna tillämpa den administrativa giltighetstid som anges i direktivet på ett körkort som är utfärdat i en annan medlemsstat och som saknar administrativ giltighetstid om innehavaren har varit bosatt under mer än två år på dess territorium.

#### **5.4.2 Bakgrund till föreslagna ändringar av KKL**

När det gäller giltighet och förnyelse av körkort innebär det tredje körkortsdirektivet att en tioårig giltighetstid gäller för körkortskategorierna AM, A1, A2, A, B, B1 och BE, se artikel 7.2 a). Eftersom Sverige redan har tioårig giltighetstid för körkort innebär denna reglering inget nytt.

Av andra stycket samma artikel och punkt framgår att en administrativ giltighetstid på upp till 15 år får fastställas för dessa körkort. Utredningen bedömer att detta inte är aktuellt för Sverige del eftersom det skulle vara ett avsteg från principen om att göra giltighetstiderna enhetliga.

Av artikel 7.2 b) framgår att från och med den 19 januari 2013 ska medlemsstaternas körkort i kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E ha en administrativ giltighetstid om fem år. Av c) i samma artikel och punkt framgår det att en förnyelse av ett körkort automatiskt kan komma att medföra en ny administrativ giltighetstid för en annan kategori eller andra kategorier som körkortshavaren har behörighet för i den utsträckning det överensstämmer med villkoren i direktivet.

För närvarande har Sverige tio års giltighetstid även för de högre behörigheterna C och D med och utan E-tillägget. Från och med den 19 januari 2013 införs fem års giltighetstid för dessa kategorier samt för de nya kategorierna C1, C1E, D1 och D1E.

För den som har tagit flera av de behörigheter som kräver fem års förnyelse under olika år finns det enligt vår mening möjlighet att förenkla förnyelsehanteringen på så sätt att en förnyelse av en C eller D-behörighet automatiskt gäller som förnyelse även för de andra behörigheterna såvitt förnyelsekraven är lika och uppfylls. För den som utöver de högre behörigheterna också har sådana behörigheter som endast kräver tio års förnyelse bör femårsförnyelserna också automatiskt innebära att dessa lägre behörigheter ersätts.

### 5.4.3 Närmare om de högre behörigheterna

Artikel 7.3 behandlar vilka krav som finns för att förnyelse av körkort ska få äga rum. Det finns både obligatoriska delar och fakultativa krav som medlemsstaterna får ställa upp vid förnyelse. I 7.3 a) anges att förnyelse av kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E förutsätter att sökanden uppfyller de minimikrav beträffande fysisk och psykisk lämplighet som anges i bilaga III. I 7.3 b) anges att permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att sökande sedan minst sex månader studerat där är ett krav. I det andra körkortsdirektivet finns också kravet på permanent bosättning eller studier sedan minst sex månader i utfärdandelandet, se artikel 7. 1

b). När det gällde läkarkontroller för de högre behörigheterna skulle sådana ske regelbundet enligt vad som fick föreskrivas nationellt.<sup>5</sup> Detta föranledde den s.k. 45-års regeln, vilken infördes vid den senaste översynen av KKL se prop. 1997/98:124 s. 52-53. Vid införandet beaktades att körkortshavarnas födelsedag borde styra tidsperioderna för att få en jämn spridning över året av läkarundersökningarna. Det noterades också att med beaktande av bestämmelsen om läkares anmälningsplikt i 10 kap. 2 § KKL framstod det från trafiksäkerhetssynpunkt som fullt tillräckligt att förnyelser av körkortet skedde i tioårsperioder.

Den s.k. 45-års regeln måste nu upphävas och ersättas med ett obligatoriskt förnyelsekrav med läkarundersökning vart femte år. Bestämmelsen ska enligt direktivet tillämpas på nya körkort utfärdade från och med den 19 januari 2013. Det innebär att det första år som femårsförnyelsen får genomslag är 2018 då de nya körkortet med högre behörigheter för första gången ska ersättas.

En viktig fråga i sammanhanget är om den femåriga giltighetstiden ska fastställas i fortsättningen vid förnyelse av sådana körkort som redan är utfärdade första gången innan den 19 januari 2013 när den (tioåriga) giltighetstid löper ut för dessa körkort. Artikel 7 är indelad i 3 moment. Det första handlar om *utfärdande* och talar om vilka materiella grundförutsättningar som måste vara uppfyllda för att utfärdande ska få ske. De är godkänt förarprov och medicinska krav enligt bilaga II och III samt, för vissa fordon, enbart kunskapsprov, möjlighet till särskilt körprov, körprov eller utbildning för A2 och A samt för den utökade B-behörigheten samt att permanent bosättning måste föreligga. I andra momentet anges de administrativa giltighetstiderna och det poängteras att från och med den 19 januari 2013 ska körkort med viss kategori ha tioårig respektive femårig giltighetstid. Tredje momentet upplyser om vad som krävs vid *förnyelse* av körkort. Här upprepas kravet på permanent bosättning som också framgår i moment 1d) angående utfärdande samt upplyses om de speciella krav på läkarintyg som ska krävas för fortsatt giltighet av de högre behörigheterna (C och D samt kombinationer med dessa och E).

Det sägs i den femte beaktandesatsen till direktivet att direktivet inte bör påverka befintlig *behörighet* att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning.

---

<sup>5</sup> Se bilaga III punkten 4 i det andra körkortsdirektivet.

Den tolkning som utredningen gör av artikel 7 är att harmoniseringen av giltighetstiderna innebär att när ett C-körkort som är utfärdat innan den 19 januari 2013 ska ersättas på grund av att den tioåriga giltighetstiden, vilken gällde när körkortet utfärdades, håller på att gå ut ska det nya körkort som då utfärdas ha en giltighetstid om fem år, dvs. följa de nya reglerna. På så sätt fasas körkort som följer det andra körkortsdirektivet ut successivt. Om man i stället endast lät de körkort som utfärdas första gången, dvs. för nya körkortshavare, omfattas av det tredje körkortsdirektivets bestämmelser skulle det uppstå parallella system med både tioårig och femårig giltighetstid för C och D-körkort, vilket skulle orsaka oklarhet hos körkortshavare samt administrativa problem för myndigheterna. En jämförelse mellan de olika språkversionerna av direktivet (engelsk och fransk) visar att utfärdande och förnyelse motsvaras av olika begrepp precis som i den svenska versionen. I Sverige utfärdas emellertid alltid ett nytt körkort vid förnyelse, vilket innebär att en förnyelse aktualiserar ett utfärdande på nytt av själva körkortet. Vid utfärdanden av körkort, inklusive förnyelser, som sker efter den i artikeln nämnda tidpunkten ska den nya femåriga giltighetstiden tillämpas enligt vår tolkning.

#### 5.4.4 Frivilliga krav

**Utredningens bedömning:** De frivilliga krav för att ersätta körkort som nämns i andra till sjätte styckena av punkten 3 i artikel 7 i det tredje körkortsdirektivet bör inte införas.

I artikel 7.3 andra till sjätte styckena nämns ett antal krav som medlemsstaterna *får* föreskriva, dvs. frivilliga krav.

I andra stycket anges att medlemsstaterna även för de lägre kategorierna får kräva en medicinsk kontroll med tillämpning av minimikraven i bilaga III i fråga om fysisk och psykisk lämplighet. Härmed menas att en läkarundersökning kan ställas upp som krav för förnyelse av de lägre behörigheterna i likhet med vad som gäller för C och D-behörigheterna. I Sverige har vi ett system med anmälningsplikt för läkare inom hela sjukvården avseende trafikfarliga sjukdomar, vilken framgår av 10 kap. 2 § KKL. Hur detta system kan förbättras analyserar utredningen i avsnitt 10. Utredningen menar att ett system med anmälningsplikt är

tillräckligt och kan utvecklas och förstärkas på sätt som framgår i avsnitt 10.

En annan möjlighet som nämns i tredje stycket av punkt 3 är att den administrativa giltighetstiden som nämns i punkt 2 (tio eller fem år) får begränsas för körkort av alla kategorier som utfärdas till nya körkortshavare i syfte att tillämpa särskilda trafiksäkerhets-höjande åtgärder riktade mot sådana körkortshavare.

I Sverige har vi två års prøvotid för ett körkort som har utfärdats efter godkänt förarprov, vilket anges på körkortet med en kod. Bestämmelserna härom finns i 3 kap. 18 § KKL. De personer som omfattas av den tvååriga prøvotiden är personer som tar körkort för första gången, personer som av olika anledningar har varit tvungna att avlägga ett nytt förarprov efter en återkallelse av ett tidigare körkort och personer som har ett utländska körkort som inte är utfärdat inom EES, Japan eller Schweiz och som måste ta körkort i Sverige för att köra här. Ett körkort med prøvotid har dock samma giltighetstid som alla andra körkort, dvs. 10 år. Körkortet måste inte bytas ut efter prøvotiden utan när prøvotiden har passerat fortsätter giltigheten av körkortet utan att körkortshavaren behöver göra något. Om däremot körkortshavaren under prøvotiden gör sig skyldig till någon handling som medför körkortsingripande enligt 5 kap. KKL i form av återkallelse, t.ex. trafikbrott, måste personen i fråga för att få tillbaka sin körkortsbehörighet alltid genomgå ett nytt förarprov enligt dagens regler. Något annat krav än att köra ”prickfritt” finns alltså inte och den enda påföljden för att inte ha gjort så är att ta om förarprovet. Utredningen analyserar närmare detta system i avsnitt 7 i enlighet med utredningsdirektiven. I vissa EES-stater t.ex. i Finland tillämpas tillfälliga körkort med begränsad giltighet för nya unga körkortshavare. Utredningen finner inte att några skäl har framkommit för att införa en kortare giltighetstid för de körkort som utfärdas till nya körkortshavare utan det skulle enbart bli en extra administrativ pålaga. Det finns andra trafiksäkerhets-höjande åtgärder som kan tillämpas för riskgruppen unga förare, t.ex. sådan riskutbildning som sedan den 1 oktober 2008 är ett obligatoriskt moment.

I fjärde stycket av punkten 3 i direktivet sägs att den administrativa giltighetstiden får begränsas för körkort i kategorierna C och D som utfärdas för första gången till nya körkortshavare för att tillämpa särskilda trafiksäkerhets-höjande åtgärder. Med samma

motivering som ovan finner utredningen att en förkortad giltighetstid inte bör införas för de högre behörigheterna.

I det femte stycket anges att medlemsstaterna också får begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort av alla kategorier om det anses nödvändigt att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis för dem som begår trafiköverträdelser. Enligt nu gällande KKL finns möjlighet enligt 3 kap. 10 § KKL att föreskriva olika slag av villkor, t.ex. att viss typ av läkarintyg ska lämnas, för personer vars körkortsinnehav bedöms kräva viss slags kontroll. Villkor kan föreskrivas när ett körkortstillstånd meddelas, när ett körkort utfärdas första gången eller under ett löpande körkortsinnehav. Indikationen för att föreskriva villkor kan vara en anmälan från läkare, den enskilde eller från en polismyndighet. Villkor kan också föreskrivas i fall då ett körkort har varit återkallat på grund av trafiknykterhetsbrott. Länsstyrelsen beslutar om villkor. Om ett villkor inte uppfylls återkallas körkortet enligt 5 kap. 3 § 8 KKL. Det finns således redan ett sätt att i det enskilda fallet kräva specifika intyg för fortsatt körkortsinnehav. Enligt utredningen är dessa individuellt anpassade möjligheter att föredra framför ett system med begränsad giltighet av körkortet.

I det sjätte stycket av punkten 3 i direktivet anges att i syfte att tillämpa tätare medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder, exempelvis repetitionskurser, får medlemsstaterna förkorta den administrativa giltighetstiden som anges i punkten 2 för innehavare bosatta på deras territorium som har uppnått 50 års ålder. Den förkortade giltighetstiden får endast tillämpas efter förnyelse av körkort. Inte heller i denna del finner utredningen skäl att förändra gällande regler. Se även avsnitt 10.8.

I punkten 4 i direktivet sägs att medlemsstaterna får för utfärdande av körkort tillämpa bestämmelser i sin nationella lagstiftning som rör andra förhållanden än de som avses i direktivet under förutsättning att det inte påverkar tillämpningen av nationell straffrätt och ordningsbestämmelser. Även det andra körkortsdirektivet innehöll denna möjlighet, i artikel 7.4. De svenska bestämmelserna om krav på personlig lämplighet är exempel på sådana krav som i Sverige ställs upp för körkortsinnehav men som inte omtalas i direktivet.

## 5.5 Giltighet för förarbevis

**Utredningens förslag.** De nationella förarbevisen ska ha en administrativ giltighetstid om tio år och ersättas på samma sätt som körkort.

Förarbevis finns för moped klass II och för terrängskoter, vilket inkluderar både snöskoter och terränghjuling. De har ingen begränsning i sin giltighetstid. Från och med den 1 oktober 2009 kommer reglerna härom att förändras och begreppet terrängskoter kommer att försvinna. Eftersom förarbevisen är nationella behörigheter behöver de inte följa några EU-regler beträffande giltighet, förnyelse etc.

Förarbevisutredningen föreslog tio års giltighet för förarbevisen och en hantering som överensstämmer med körkortshanteringen. Utredningen instämmer i detta förslag.

## 5.6 Prövotid

I 3 kap. 18 § KKL finns bestämmelsen om prövotid. Där anges att för ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet. I avsnitt 7 behandlar vi ett förslag från Vägverket om ändrade regler för prövotid. Till följd av vårt ställningstagande till det förslaget finner vi att bestämmelserna om prövotid såsom de nu lyder ska kvarstå.

## 6 Övningskörning

### 6.1 Allmänt om övningskörning

Bestämmelser om övningskörning och härmed sammanhängande frågor som handledarskap och introduktionsutbildning återfinns i kapitel 4 KKL. Begreppet övningskörning definieras inte uttryckligen i KKL eller i någon annan författning men av 4 kap. 1 § KKL framgår att den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra om vissa förutsättningar är uppfyllda. Övningskörning kan ske på olika sätt; i trafikskola, i gymnasieskola, genom kommunal vuxenutbildning, i fristående skola, inom Försvarsmakten, inom polisväsendet eller som privat övningskörning.

Det tredje körkortsdirektivet innehåller inte några bestämmelser som berör övningskörning. Övningskörning i privat regi förekommer inte i alla EES-länder. Exempel på länder som har ett system som liknar det svenska med tillåtande av privat övningskörning är Frankrike, Storbritannien, Österrike, Belgien, Norge och Finland.

I 4 kap. KKF finns kompletterande bestämmelser om övningskörning.

Det svenska utbildningssystemet för körkort bygger på att utbildning i trafikskola inte är ett nödvändigt inslag och i linje med den svenska traditionen tillåts privat övningskörning. I stället är körprovet den "examen" i vilken eleven måste bli godkänd, utöver de få obligatoriska utbildningstimmarna som motsvaras av introduktionsutbildning och riskutbildning. För att garantera trafiksäkerheten ställs vissa krav på handledaren vid övningskörning och vid privat övningskörning för B-behörighet ska handledare och elev tillsammans genomgå en introduktionsutbildning.



### 6.1.1 Reformbehov avseende övningskörning

Körkortslagens bestämmelser om övningskörning är till en del svårlästa och det finns bestämmelser som bör flyttas från lag till förordning och tvärt om.

De grundläggande kraven för att få övningsköra ska klargöras. Med tanke på att den privata övningskörningen är utbredd bör reglerna härom få en framträdande plats i kapitlet. Begreppet privat övningskörning används i stor utsträckning i dagligt tal och bör kunna användas också i lagtexten. Det ska tydligt framgå för den enskilde om kraven för att få övningsköra eller för att vara handledare är uppfyllda.

De bestämmelser som rör tillstånd till och tillsyn över introduktionsutbildningen riktar sig till myndigheter och utbildare inom området och bör flyttas till ett annat kapitel i KKL.

## 6.2 Övningskörning för körkort

### 6.2.1 Körkortstillstånd

Det finns två formella krav på den som ska övningsköra; innehav av körkortstillstånd samt viss ålder beroende på fordon, se 4 kap. 1 och 2 §§ KKL. Undantag från kravet på körkortstillstånd gäller den som redan har ett körkort med behörigheten B villkorat till personbil med automatisk växellåda, utan några medicinska skäl till villkoret, och vill övningsköra för kategori B utan detta villkor (4 kap. 1 § KKL). I prop. 2008/09:60 *Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulningar* föreslås att körkortstillstånd ska krävas för att kunna få körkort i kategori AM. Det är enligt det tredje körkortsdirektivet (artikel 7.1 b) frivilligt för medlemsstaterna att införa medicinska och personliga lämplighetsprövningar för kategori AM. I propositionen föreslås att övningskörning i trafik ska vara ett obligatoriskt inslag i utbildningen till förare av moped klass I (AM). Utredningen som delar den bedömningen föreslår därför att det i KKL ska framgå att det krävs körkortstillstånd för övningskörning för AM.

### 6.3 Justerade ålderskrav

**Utredningens förslag:** Lägsta tillåtna ålder för att få övningsköra för kategori AM ska vara 14 år och nio månader, för kategori A1 och B 16 år och för kategori A2 17 år och 6 månader. För kategori A vid stegvis tillträde ska lägsta tillåtna ålder vara 20 år och för A vid direkttillträde ska den lägsta åldern vara 23 år och 6 månader. Lägsta tillåtna ålder för att övningsköra för utökad B-rätt, C1 och C1E ska vara 18 år, för övningskörning för behörigheterna C, CE, D1 och D1E 20 år och för övningskörning för behörigheterna D och DE 23 år. Övriga nu gällande krav för övningskörning ska kvarstå.

Varken det tredje körkortsdirektivet eller de tidigare två körkortsdirektiven innehåller några bestämmelser om övningskörning. De nya kategorier som blir obligatoriska enligt det tredje körkortsdirektivet föranleder dock överväganden avseende ålderskrav för övningskörning. De ändrade minimikraven för lägsta ålder för att förvärva vissa av de kategorier som vi redan har i Sverige föranleder också överväganden om nya ålderskrav för övningskörning. Nedan framgår de nya kategorierna och de nya åldersgränserna samt utredningens förslag på ålderskrav och i vissa fall annan behörighet som krav för övningskörning.

**Tabell 6.2 Förslag angående ålderskrav för övningskörning**

Behörighet-kategori	Minimiålder för förvärv	Förslag minimikrav för övningskörning
AM	15	14 år 9 månader
A1	16	16
B	18	16
A2	18	17 år 6 månader
A	20 stegvis	20 år
	24 direkttillträde	23 år och 6 månader
B+	18	18
C1	18	18
C1E	18	18
C	21	20
CE	21	20
D1	21	20

Behörighet- kategori	Minimiålder för förvärv	Förslag minimikrav för övningskörning
D1E	21	20
D	24	23
DE	24	23

En allmän utgångspunkt enligt utredningen är att i så stor utsträckning som möjligt behålla de minimikrav för övningskörning som gäller. När nya ålderskrav ska bestämmas bör trafiksäkerhetsaspekter och praktiska aspekter vara vägledande. Härvid ska den ålder fastställas som är lämplig med hänsyn till den mognad som en ung person typiskt sett kan antas ha uppnått vid respektive ålder och med hänsyn tagen till vad fordonet i sig kräver på grund av fartresurser m.m.

Enligt nu gällande regler får övningskörning med kategori A1 inte ske förrän 16 års ålder har uppnåtts vilket också är kravet för att förvärva behörigheten. Ålderskravet motiveras av de höga olyckstal som råder för motorcykelkörning för de yngre förarna. Övningskörningsålder för B-behörigheten är två år innan minimiåldern för förvärv av behörigheten. Det har motiverats med hänsyn till att kategori B är den vanligaste behörigheten och att mängdträning och den erfarenhet som sådan medför är en olycksreducerande faktor för unga förare. I övrigt är ålderskraven satta så att det ska gå att övningsköra från cirka ett halvår till ett år innan behörighetsåldern inträder.

Kategori A2 motsvarar ungefär den behörighet inom A som i dag kallas "begränsad" A för vilken 17 år och 6 månader krävs. Enligt utredningen kan därför tidpunkten för att övningsköra kategori A2 bestämmas till samma ålder.

Den nya justerade behörigheten A kan förvärvas på två olika sätt; genom stegvis tillträde eller genom direkttillträde. Eftersom det stegvisa tillträdet kräver innehav av A2 i två år och A2 tidigast kan förvärvas vid 18 års ålder, kan ålderkravet inte sättas lägre än 20 år.

Då det gäller övningskörning för att köra yrkesmässigt kan andra ålderskrav gälla. Utredningens förslag i denna del redovisas i avsnitt 12.

### 6.3.1 Justering av krav för övningskörning för högre behörigheter

**Utredningens förslag:** Kravet på innehav av kategori B i minst tre år före övningskörningen för högre behörigheter tas bort. Det är tillräckligt att man tidigare har haft kategori B eller kategori B och den högre behörighet som övningskörningen avser.

För samtliga högre behörigheter (C, CE, D och DE) krävs det enligt nu gällande regler att man har B-behörighet eller *inom tre år före övningskörningen har haft* körkort för det slag av fordon med vilket körningen sker, vilket framgår av 4 kap. 4 § KKL.

Av 3 kap. 6 § i KKL framgår att körkort med behörighet C eller D får utfärdas endast för den som har körkort med behörighet B men att om sökande *tidigare har haft* körkort med behörigheten BC, BD eller BCD får ett körkort med motsvarande behörigheter utfärdas samtidigt. Av 3 kap. 7 § KKL framgår att körkort med behörigheten BE, CE eller DE endast får utfärdas för den som har behörighet för dragfordonet men om sökanden *har haft* körkort med behörighet för dragfordon och släpfordon av det slag som ansökan avser får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt. Dessa bestämmelser är i överensstämmelse med artikel 6.1 a) och b) i det tredje körkortsdirektivet och motsvarande bestämmelser fanns också i det andra körkortsdirektivet. I direktivet finns inte någon tidsgräns angiven för innehaven. Tidigare fanns i körkortslagen tidsgränsen på tre år angiven både i 3 kap. 6 och 7 §§ KKL och i 4 kap. 4 § KKL. Den treåriga tidsgränsen togs emellertid bort från 3 kap. 6 och 7 §§ KKL i och med vissa lagstiftningsåtgärder som genomfördes genom SFS 2003:216. I förarbetena till dessa, prop. 2002/03:55, angavs att kraven på innehav av B-behörighet respektive högre behörighet inom en tidsram om tre år skulle tas bort eftersom de inte hade någon motsvarighet i det andra körkortsdirektivet och att bestämmelserna kunde förenklas genom att de slopades. Även tidsramar i 3 kap. 1 § och 5 kap. 14 § KKL togs bort vid detta tillfälle, se avsnitt 5 och 7.

Med hänsyn till att kravet på att inom tre år ha haft B-behörighet eller aktuell högre behörighet inte är föreskrivet i det tredje körkortsdirektivet och då det redan är borttaget i 3 kap. 6 och 7 §§ KKL och inte heller kan motiveras från trafiksäkerhets-

synpunkt, anser utredningen att kravet inte längre bör finnas kvar i 4 kap. 4 § KKL.

## 6.4 Uppsikt under övningskörning

Det svenska utbildningssystemet för olika förarbehörigheter bygger av tradition på att privat övningskörning får ske under reglerade former. Innan den nuvarande körkortslagen trädde i kraft reglerades uppsikt under övningskörning i 74 § gamla körkorts-förordningen (1977:722). Nytt i den nuvarande körkortslagen var att all privat övningskörning skulle ske under uppsikt av handledare. Tidigare upphörde handledarskap att gälla när den som körde hade uppnått en ålder av 17 år och 6 månader. I prop. 1997/98:124 angavs som motivering till att all privat övningskörning skulle ske under uppsikt av en handledare att kontrollen över övningskörningen bör omfatta även den som övervakar övningskörningen eftersom det är denna person som anses vara förare vid körningen.

### 6.4.1 Gällande rätt

I 4 kap. 5–8 §§ KKL finns bestämmelser samlade om uppsikt under övningskörning. De kompletteras av bestämmelser i KKF om övningskörning, vilka finns under rubrikerna Övningskörning i gymnasieskola, komvux och fristående skola med motsvarande utbildning och Övningskörning i andra fall. Dagens regler innebär i korthet följande.

I 4 kap. 5 § KKL anges den generella regeln att övningskörning ska ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Det är alltid den som har uppsikt över övningskörningen som anses vara föraren i en övningskörningssituation. Det gäller oavsett om den sker i trafikskola, inom Försvarsmakten, polisväsendet eller inom utbildning eller i andra fall, vilket framgår av 3 och 7 §§ KKF.

Vilka krav som ställs på den som ska ha uppsikt över övningskörningen framgår av 4 kap. 5 § KKL. Sker övningskörningen i trafikskola är kravet att den som har uppsikt är utbildningsledare eller trafiklärare. För att få en sådan befattning krävs enligt 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL, lägst 21 års ålder samt

innehav av körkort med behörigheten B sedan minst tre år samt den behörighet som utbildningen avser. Ett körkort utfärdat i en annan stat inom EES likställs med ett svenskt körkort i detta fall. Det ska observeras att det i 4 § andra stycket TskL angående kraven för trafiklärare och utbildningsledare görs en hänvisning till de hinder som anges i 4 kap. 6 § KKL, vilket innebär samma hinder på grund av körkortsåterkallelse som gäller för den som har uppsikt inom polisväsendet eller Försvarsmakten. För övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten krävs det av den som utövar uppsikt att denne har fyllt 21 år, har körkort för den behörighet som övningskörningen avser och har haft ett sådant under minst tre av de senaste tio åren samt att körkortet under de senaste tre åren inte har varit återkallat enligt 5 kap. 3 § 1 KKL (grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller grovt rattfylleri) 5 (opålitlighet i nykterhetskänseende), eller 6 (allmän brottslighet) eller enligt 5 kap. 3 § 2–4 om den sammanlagda spärtiden överstiger tre månader. Med återkallelse jämföras återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § KKL.

Slutligen anges i tredje punkten i 5 § vad som gäller för uppsikt under övningskörning i andra fall. Under denna punkt hänförs den övningskörning som i dagligt tal kallas privat övningskörning. För sådan övningskörning ska förutsättningarna som anges i 7 § vara uppfyllda. Det innebär följande. Den som har uppsikt ska vara godkänd som handledare, vilket kräver en ålder av lägst 24 år, innehav av körkort för fordon av det slag som körningen avser och innehavet ska ha varat under minst fem av de senaste tio åren. Om övningskörningen gäller behörigheten B ska den tilltänkte handledaren och den som ska övningsköra genomgått en introduktionskurs tillsammans. Dessutom får inte den tilltänkte handledarens körkort ha varit återkallat under de senaste tre åren i enlighet med vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.

Av 8 § framgår att om en handledare för privat övningskörning får sitt körkort återkallat enligt 5 kap. 3 § eller återkallat tills vidare enligt 5 kap. 5 § KKL upphör godkännandet att gälla. Ett godkännande som handledare upphör också att gälla om handledaren eller eleven begär det enligt andra stycket.

### 6.4.2 Yrkesanknuten uppsikt

**Utredningens förslag:** Bestämmelserna om vad som krävs av den som i sin yrkesutövning håller uppsikt under övningskörning ska föras över till körkortsförordningen.

Kraven för att få ha uppsikt under övningskörning som sker i trafikskola, inom Försvarsmakten, polisväsendet och inom utbildning anges i KKL. Vi anser att det är lämpligare att ange kraven i körkortsförordningen då det inte rör förhållandet mellan enskild och det allmänna.

### 6.4.3 Körkortskrav

Ett gemensamt krav för handledarskap är att handledaren har "körkort för fordon av det slag körningen avser". Det har framkommit att det i vissa fall kan ifrågasättas vad som avses härmed. Som exempel kan nämnas att den som har haft ett körkort med behörigheten A1 för lätt motorcykel i två år och därefter har haft behörigheten A utan begränsning i tre år frågar sig om han eller hon är behörig att bli handledare för A-behörighet. Den som har A-behörighet men bara har rätt att köra en s.k. begränsad motorcykel i två års tid kan med fog få svårt att förstå om tiden med den begränsade A-behörigheten räknas in i femårsperioden för innehav av A och därför ger rätt att vara handledare för A-behörighet.

Genom det tredje körkortsdirektivet tillkommer kategori A2 och rättigheten att med B-körkort få dra en något tyngre kombination av dragbil och släp (utökad B-rätt) och C1, C1E, D1 och D1E. Det bör klart framgå av lagtexten vad som krävs i fråga om behörighet av handledaren.

Utredningen anser att utgångspunkten bör vara att handledaren ska ha rätt att köra det fordon med vilket övningskörningen sker och ska ha haft den rätten under en viss tidsperiod. Det ska alltså inte vara nödvändigt att han eller hon har den kategori som eleven avser att förvärva. Övningskörningen kan ju ske med en annan typ av fordon. Huvudsaken är att handledaren har behörighet att köra fordonet, vilket är naturligt eftersom det är handledaren som är förare vid en övningssituation. Handledaren kan t.ex. ha en högre behörighet än den som eleven avser att förvärva. En högre

behörighet täcker en lägre behörighet, vilket regleras i det tredje körkortsdirektivets artikel 6.2. Av artikeln framgår att kategorierna C1E, CE, D1E och DE även gäller för fordonskombinationer i kategori BE. Körkort med kategori CE gäller även för DE om innehavaren har D, vilket innebär att behörigheten för tungt släp med lastbil även gäller för kombinationen av tungt släp och buss. Kategorierna CE och DE gäller också för kategorierna C1E och D1E, dvs. tyngre kategorier med släp täcker underkategorier med släp. Samtliga körkort ger behörighet att föra fordon i kategori AM, dvs. moped klass I. Körkort i kategori A2 gäller också för kategori A1 och körkort för kategorierna A, B,C eller D ska även gälla för A1, A2, B1 C1 eller D1.

Den som har körkort med en underkategori såsom A1 eller C1 har inte rätt att köra fordon som kräver huvudkategorin A eller C. Det innebär att den som avser att bli handledare för kategori A inte får räkna in innehav av rätt att köra A1 i den innehavstid som krävs (5 år) och som ger rätt att vara handledare för A. Även den utökade B-rätten är att jämställa med en underkategori till BE i detta hänseende.

#### 6.4.4 Krav på erfarenhet och omdöme enligt gällande regler

Krav på både erfarenhet och omdöme finns föreskrivet för att få utöva uppsikt över övningskörning. I prop. 2003/04:160 *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* uttalades att erfarenhetskravet ansågs tillförsäkrat genom kravet på minst fem års körkortsinnehav inom den senaste tioårsperioden (s. 92–93). Vid den beräkningen räknas alla innehavsperioder under tioårsperioden in. Ett avbrott i innehavet har enligt förarbetena ingen annan betydelse än att någon tid inte räknas (a. prop. s. 167).

Vid bedömningen av omdömesgillheten hos den som ska utöva uppsikt över övningskörning ansågs en treårig period vara lämplig. Återkallelse av körkortet på grund av grov vårdslöshet i trafik, grovt rattfylleri, rattfylleri, onykterhet i järnvägstrafik, opålitlighet i nykterhetshänseende och allmän brottslighet, oavsett spärrtidens längd, inom en treårsperiod utgör hinder för handledarskap. Motivet härför angavs vara att körkortshavaren redan genom typen av det handlande som orsakade återkallelsen har visat prov på så dåligt omdöme att denne är olämplig att utöva handledarskap. Det gäller också den vars körkort är villkorligt återkallat enligt 5 kap.



12 § KKL. En villkorlig återkallelse föregås av en återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och kan enligt gällande regler inte komma i fråga när en återkallelse är slutligt avgjord.

När det gäller återkallelser av körkort enligt 5 kap. 3 § 2–4 punkten, dvs. obehörigt avvikande från trafikolycksplats, upprepade trafikbrott och brott mot en väsentlig trafiksäkerhetsregel kan de också utgöra hinder mot handledarskap under förutsättning att körkortet under de senaste tre åren har varit återkallat på grund av en sådan punkt och spärrtiden har uppgått till minst tre månader sammanlagt. Längden på spärrtiden bestämdes utifrån praxis för spärrtid för mindre allvarliga förseelser, ofta två månader, och inkluderar också fall då mer än en förseelse har ägt rum, vilket ofta resulterar i en spärrtid om tre månader.

Den som har haft sitt körkort återkallat av medicinska skäl eller av formella skäl (5 kap. 3 § 7–8 §§) under en treårsperiod förhindras inte med detta system att bli handledare, vilket enligt prop. 2003/04:160 s. 94 också var följdriktigt. Det föreligger ju inte någon omdömeslöshet som har betydelse i trafiksäkerhets hänseende bakom sådana återkallelser. Om ett körkort har blivit ogiltigt på andra grunder än att det har blivit återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. KKL innebär det inte heller en diskvalifikation för handledarskap.

För den som utövar uppsikt under övningskörning inom Försvarmakten, polisväsendet och för den som ska godkännas som trafiklärare eller utbildningsledare ställdes samma krav, med den skillnaden att tiden för minsta sammanhängande körkorts-innehav ansågs kunna fastställas till tre år

#### 6.4.5 Tillämpningsproblem

Vid kontakter med Vägverket och länsstyrelser har utredningen uppmärksammat på att det finns ett behov av förtydligande avseende beräkningen av innehav av körkort i bl.a. 4 kap. 5, 6 och 7 §§ KKL. Ett gemensamt problem är hur man ska bedöma en situation där en person har haft sin körkortsbehörighet återkallad inom bedömningsperioderna och efter att spärrtiden har löpt ut inte ansökt om eller medverkat till att ett nytt körkort har utfärdats. Vad ska den körkortslösa perioden som då följer anses vara; ska den jämföras med spärrtid och följaktligen inte räknas

med som innehavsperiod eller ska den räknas som en period då personen i fråga har haft körkortsbehörighet?

Vid en återkallelse av en körkortsbehörighet bestäms en spärrtid, utom om återkallelsen sker på grund av medicinska skäl eller av formella skäl. När en körkortsbehörighet är återkallad ska körkortet skickas in till länsstyrelsen, där det förstörs. När spärrtiden har gått ut är den grundläggande tanken att personen i fråga vill ha ett nytt körkort och därför ansöker om ett sådant. Beroende på vilken återkallelsepunkt som är aktuell och beroende på spärrtidens längd kan det, utöver själva ansökan om utfärdande av ett körkort, behövas ett nytt körkortstillstånd och i vissa fall ett nytt förarprov. Om återkallelsen är föranledd av rattfylleribrott kan länsstyrelsen förelägga personen att ge in läkarintyg för att styrka att de medicinska förutsättningarna är uppfyllda. Innan det är klarlagt att personen har rätt att få ett nytt körkort igen efter en återkallelse saknar personen giltig behörighet. Denna period kan bli lång, vilket kan bero på att personen inte behöver sitt körkort eller inte medverkar till utredningen om hälsa eller lämplighet. Under den körkortslösa perioden kan det hävdas att körerfarenheten inte upprätthålls eftersom praktisk körning inte kan ske utan körkortsbehörighet. Bedömningen av om en sådan period ska räknas som period med körkortsbehörighet eller period med återkallad körkortsbehörighet varierar bland länsstyrelserna.

#### 6.4.6 Utredningens förslag avseende erfarenhet och lämplighet

**Utredningens förslag:** Reglerna avseende den som har uppsikt över övningskörning ska förtydligas.

Utredningen anser att det i lagtexten bör göras vissa förtydliganden. Uttrycket ”vana och skicklighet” kan bytas ut mot ett krav på erfarenhet av att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Någon skicklighetsbedömning av handledaren sker inte enligt dagens regler och kan inte heller praktiskt komma till stånd. Omdöme kan ersättas med lämplighet.

*Erfarenhet*

För den privata övningskörningen gäller i dag fem års innehav av körkort under den närmaste tioårsperioden. Det angavs i departementspromemorian *Vissa ändrade regler om körkort och alkohol* (Ds 2002:17) att fem år var en lämplig period ur trafiksäkerhets-synpunkt. För den yrkesmässiga uppsikten i trafikskolor m.fl. utbildningar gäller ett krav på tre års körkortsinnehav. Skillnaden mot privat övningskörning motiverades av att det gällde yrkesutbildning och yrkesanknuten uppsikt under övningskörning (se Ds 2002:17 och prop. 2003/2004:160 s. 94).

Utredningen ansluter sig till tidigare bedömningar om omfattningen av körkortsinnehav.

Utredningen anser dock att ålderkravet 24 år kan tas bort. Det saknar självständig betydelse i förhållande till kravet på innehav av körkortsbehörighet.

En körkortslös period för en person som ska provas som handledare eller för att ha uppsikt under övningskörning kan ha blivit längre än själva spärrtiden som beslutats av länsstyrelsen eller av domstol. Enligt utredningens uppfattning bör en körkortslös period efter en återkallelse innebära att personen i fråga inte har haft behörigheten. Erfarenheten av att köra har ju inte kunnat upprätthållas under den perioden.

*Exempel:*

En person ansöker den 1 november 2008 om att bli handledare. Han uppfyller ålderkravet och har nu körkort. Erfarenhetskravet ska avse en tioårsperiod bakåt i tiden dvs. från och med den 1 november 1998. Om personens körkort har varit återkallet under ett år inom denna period och personen därefter inte velat ha ett nytt körkort eller inte kvalificerat sig till ett nytt körkort under fem år ska perioden av sex år räknas som en period utan behörighet och erfarenhetskravet kan inte uppfyllas då det krävs minst fem års innehav av behörigheten.

*Lämplighet*

Lämpligheten bör liksom i dag avse de närmaste tre åren före ansökan och en spärrtid som överstiger tre månader bör liksom nu diskvalificera för uppsikt.

Hur ska en körkortslös period påverka omdömesgillheten? Av prop. 2003/04:160 s. 94 framgår det att tanken vid tillkomsten av nuvarande bestämmelser om kravet på omdöme var att endast den faktiska spärrtiden vid en återkallelse skulle räknas som körkortslös tid. Det sägs i förarbetena att återkallelse utan spärrtid på grund av medicinska eller formella skäl inte hindrar handledarskap, vilket är följdriktigt eftersom det i sådana fall inte typiskt sett finns någon omdömeslöshet bakom återkallelsen. Det sagda ska också gälla i de andra fall när ett körkort blivit ogiltigt på andra grunder än att det är återkallat eller omhändertaget.

Utredningen ansluter sig till det resonemang som förs fram i nämnda proposition. Det kan tilläggas att de tillämpningsproblem som nämns ovan har sin grund i att ett körkort måste nytillverkas efter en återkallelse och att den processen kräver medverkan och aktivitet från den enskilde. Tidigare fanns ett system som innebar att vid en återkallelse skickades körkortet in till Vägverket och när spärrtiden var slut skickades det tillbaka till den enskilde igen i de fall då krav på körkortstillstånd och/eller förarprov inte gällde. Eftersom nytillverkning sker måste ansökan om nytt körkort ges in och det krävs nytt foto och ny namnteckning.

## 6.5 Introduktionsutbildning

För att bli handledare krävs det att man tillsammans med körkortsaspiranten genomgår en introduktionsutbildning om det är fråga om övningskörning för körkort i kategori B. Detta krav infördes liksom justeringarna i handledarskapsbestämmelserna genom SFS 2004:1087, se prop. 2003/04:160 s. 96–100.

Introduktionsutbildningen går till på följande sätt. Den som vill ta körkort ska tillsammans med den som avser att bli handledare genomgå en kurs om tre timmar. Kurserna hålls av någon som har blivit godkänd för ändamålet enligt 4 kap. 9 § KKL. Efter genomgången kurs får den som har gått utbildningen ett utbildningsbevis som gäller i fem år. Beviset ska ges in till länsstyrelsen vid ansökan om handledarskap.

En handledare får ha högst 8 elever. Den nedre åldersgränsen för att få gå utbildningen är 15 år och 9 månader, vilket framgår av Vägverkets föreskrifter om introduktionsutbildning, VVFS 2005:76.

Tillsynen över utbildningen sker av Vägverket enligt 4 kap. 11 §. Tillstånd att ge introduktionsutbildning får återkallas under de förutsättningar som anges i 4 kap. 10 § KKL.

### **6.5.1 Bör introduktionsutbildning krävas för samtliga behörigheter?**

Utredningen har behandlat frågan om introduktionsutbildning borde krävas för övningskörning för samtliga körkortsbehörigheter. Det kan konstateras att när introduktionsutbildningen skulle införas fanns det förslag från olika remissinstanser om att den skulle krävas för samtliga behörigheter. Som motivering till att inte föreskriva sådan utbildning för andra behörigheter än B angavs att det hade konstaterats brister i den privata övningskörningen och att introduktionsutbildningen syftade till att ge eleven och handledaren hjälp med planering, struktur och innehåll för övningskörningen. Behovet av sådan utbildning ansågs främst finnas vid utbildning till behörigheten B. För högre behörigheter, såsom C, D och E sker övningskörningen ofta i en situation där den person som är handledare gör det i sin anställning och har flera elever att övningsköra med. Att kräva introduktionsutbildning för handledare i dessa fall skulle kunna leda till svårigheter. Att kräva introduktionsutbildning för A-behörigheten skulle enligt uttalande i förarbetena inte vara försvarligt ur ett administrativt perspektiv mot bakgrund av att trafiksäkerhetsvinsterna till helt övervägande del ansågs uppnås genom att avgränsa utbildningskravet till B-behörigheten. Privat övningskörning för A-behörighet sker inte i någon stor omfattning. För att ta de högre behörigheterna krävs som utgångspunkt innehav av B-behörighet. Det bör räcka med att ha genomgått introduktionsutbildningen vid ett tillfälle. Ett ytterligare argument för att behålla nuvarande ordning är det från och med våren 2008 har införts ett krav på fler moment i riskutbildningen för körkortsbehörigheterna A och B.

Sammanfattningsvis finner utredningen inte skäl att utvidga kravet på introduktionsutbildning till fler behörigheter än B.

### 6.5.2 Ska eleven behöva gå utbildningen med varje handledare?

**Utredningens förslag:** En elev ska bara behöva gå introduktionsutbildningen tillsammans med en av sina handledare om flera ska godkännas. Samtliga handledare måste dock ha gått utbildningen.

Kritik har riktats mot att en elev kan bli tvungen att gå introduktionsutbildningen flera gånger på grund av att han eller hon vill ha flera handledare som kan bo långt ifrån varandra. Ett vanligt exempel är att en elev har föräldrar som bor på två olika orter, vilket medför att eleven måste gå utbildningen dels med den ena föräldern på en ort, dels med den andra på annan ort. Kravet på att handledaren och eleven ska gå utbildningen tillsammans har en pedagogisk poäng, eftersom den faktiska övningskörningen ska genomföras tillsammans. Detta lyftes fram i prop. 2003/04:160 s. 98. Dock påpekades det att eleven i allmänhet inte skulle behöva genomgå utbildningen mer än två gånger eftersom det ofta är föräldrar eller annan släkting som ska övningsköra med eleven.

Utredningen instämmer i att det måste anses vara viktigt att elev och handledare går tillsammans och får utbildningen vid samma tillfälle. Det vanligaste är att det är en släkting som vill vara handledare t.ex. föräldrarna eller mor- och farföräldrar, men det förekommer också att man som handledare vill anlita någon bekant utanför familjen.

Det bästa sättet för att lösa problemet är om samtliga handledare och eleven kan gå utbildningen vid samma tillfälle. Utredningen finner att det är rimligt att eleven endast ska behöva gå utbildningen en gång med en av sina handledare. Om andra handledare ska finnas bör de kunna gå utbildningen utan eleven. Det ska vara möjligt men inte nödvändigt för en elev att gå introduktionsutbildningen mer än en gång.

Lägsta ålder för att gå utbildningen är 15 år och 9 månader. Det är alltså möjligt att flera syskon går utbildningen tillsammans med en gemensam tilltänkt handledare om eleverna uppfyller ålderskravet.

Vid ansökan om handledarskap får den som vill bli handledare inte åberopa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år.

Om inte ovanstående möjlighet utnyttjas kan en förälder bli tvungen att gå om kursen med ett annat barn kort tid efter tidigare genomgång kurs. När reglerna infördes ansågs det inte alltför betungande för handledaren. Utbildningens värde ligger i att den är färsk och att den genomförs med tilltänkt elev. Utredningen finner att det inte finns skäl att ändra kravet på att en handledare, t.ex. en förälder måste gå utbildningen med varje barn även om personen i fråga har varit handledare tidigare för ett annat barn.

## 6.6 Övningskörning för förarbevis

**Utredningens förslag:** Den som ska övningsköra i utbildningen med moped klass II ska ha uppnått åldern 14 år och nio månader. Motsvarande ålder ska för snöskoter och terränghjuling vara 15 år och nio månader. Den som ska ha uppsikt över övningskörningen i utbildningen ska vara godkänd utbildare för respektive fordon. Den som har uppsikt anses vara förare.

I prop. 2008/09:60 föreslås att för kategori AM ska övningskörning i trafik ingå som ett led i den obligatoriska utbildningen som föreslås för dessa fordon. Privat övningskörning föreslås inte för AM.

I samma proposition föreslås också att övningskörning inom ramen för utbildningen av förare av snöskoter och terränghjuling samt moped klass II ska kunna ske, men inte vara obligatoriskt. För moped klass II föreslås att behörighetsåldern ska vara 15 år och för snöskoter och terränghjuling 16 år. Om utbildaren vill så ska övningskörning i trafik kunna ske inom ramen för utbildningen. Ingen privat övningskörning föreslås. Krav på körkortstillstånd för dessa behörigheter föreslås inte heller. Utredningen anser att lägsta ålder för övningskörning bör vara 14 år och nio månader respektive 15 år och nio månader.

Den övningskörning som kan bli aktuell kommer inte att bli så omfattande att den kan likställas med den som sker för körkortsbehörigheterna. Övning på inhägnat område bör ha skett innan övningskörning sker i trafik. Det är därför rimligt att inte ställa hårdare krav än de som gäller för att bli godkänd utbildare.

## 7 Behörighetsingripande

### 7.1 Allmänt om behörighetsingripande

Bestämmelserna om körkortsingripande intar tillsammans med bestämmelserna om körkortstillstånd en central plats i körkorts-lagstiftningen. Dagens bestämmelser om körkortsingripande vilar, liksom bestämmelserna om körkortstillstånd, på principer som utformades redan i det lagstiftningsarbete som fullbordades 1958 (prop. 1958:69) och som byggde på 1953 års trafiksäkerhets-utrednings betänkande *Trafiksäkerhet II* (SOU 1957:18). Den reform som då genomfördes innebar en betydande skärpning av reglerna om återkallelse och omhändertagande av körkort. Reglerna om lämplighetskrav för körkort och traktorkort å ena sidan och reglerna om ingripande mot behörigheterna å andra sidan svarar mot varandra på så sätt att de syftar till att endast lämpliga förare tillåts vistas ute i trafiken. Olämpligheten framgår antingen vid ansökan om körkortstillstånd eller senare genom trafikbrott eller på annat sätt. Huvudlinjen som gällde när bestämmelserna infördes var att olämpliga personer skulle hindras från att uppträda som förare i trafiken. Den som en gång blivit fråntagen sitt körkort skulle endast efter lång tid och efter att ha genomgått en restriktiv prövning på nytt kunna förvärva ett körkort. Härigenom skulle trafiksäkerheten för övriga trafikanter öka. Genom ett fortlöpande lagstiftningsarbete har denna huvudlinje i körkortssammanhang kommit att förändras från tanken på att ta bort olämpliga förare från trafiken till ett synsätt som i stället går ut på att förarens beteende i trafiken i första hand ska förbättras. Det har kommit till uttryck genom den mer nyanserade och individualiserade bedömning som numera görs i körkortsärenden, jfr. uttalanden i prop. 1975/76:155 och prop. 1976/77:133. Detta framgår bland annat i myndigheternas möjligheter att underlåta återkallelse i vissa fall, att ändra återkallelsebeslut och att undersöka om bristerna



beror på dåliga trafikkunskaper eller medicinska förhållanden. Möjligheter att villkora körkortet har också införts.

Körkortsingripande kan ske genom återkallelse, varning eller villkorlig återkallelse. En återkallelse innebär att föraren mister den behörighet som har återkallats genom beslutet. Körkortet ska då ges in till länsstyrelsen och förstöras. Vid återkallelse ska en spärrtid bestämmas, utom i de fall när återkallelsen beror på sjukdom eller på att körkortshavaren inte har följt ett föreläggande om att ge in ett läkarintyg eller ett bevis om godkänt förarprov. Spärrtid är tid under vilken ett körkort inte får utfärdas. Efter det att spärrtiden har löpt ut måste ett nytt körkort tillverkas, vilket kräver aktivitet av föraren samt i vissa fall en ny lämplighetsprovning av föraren. Varning är den lindrigaste formen av körkortsingripande eftersom rätten att köra kvarstår. En ny förseelse som inträffar inom viss tid efter att en varning har meddelats påverkar dock det nya körkortsingripandet i skärpande riktning.

En villkorlig återkallelse innebär att behörigheten att köra fordonet får behållas under villkor att ett s.k. alkoholås används i fordonet enligt särskilda bestämmelser, se vidare kap. 11. En villkorlig återkallelse kan omvandlas till en vanlig återkallelse som då medför att personen mister behörigheten. Se närmare om alkoholås i avsnitt 11.

Även den som kör motorfordon i Sverige med ett utländskt körkort omfattas av de svenska reglerna om körkortsingripande. I stället för att återkalla ett utländskt körkort beslutas att körkortet inte längre gäller i Sverige under viss tid. Detta regleras i 6 kap. 5 § KKL. Körkortet ges tillbaka till föraren vid dennes utresa från Sverige. Ett trafikbrott som en innehavare av ett svenskt körkort gör sig skyldig till utomlands kan under förutsättning att trafikbrottet har sin motsvarighet i Sverige leda till körkortsingripande i Sverige med stöd av lagen (1971:965) om straff för trafikbrott som begåtts utomlands.

## 7.2 Det svenska systemet i ett internationellt perspektiv

### 7.2.1 Parallella sanktionssystem

Det svenska systemet innebär att polis, åklagare och allmän domstol har hand om den straffrättsliga följden av ett trafikbrott medan länsstyrelsen och de allmänna förvaltningsdomstolarna har hand om körkortsingripandena, dvs. de konsekvenser som ett trafikbrott har för rätten att köra motorfordon. Systemet har varit föremål för ett flertal utredningar under åren. En invändning mot systemet som har anförts tidigare har rört frågor om det är förenligt med den europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) att ha två reaktionssystem mot samma förseelse, dvs. om systemet är förenligt med artikel 4.1 i det sjunde tilläggsprotokollet till Europakonventionen som innehåller ett förbud mot att lagföra och straffa en person flera gånger för en och samma sak. Europadomstolen för de mänskliga rättigheterna har år 2005 vägrat prövningstillstånd avseende ett svenskt körkortsmål där frågan var om det förhållandet att ett trafikbrott leder till både en brottmålsrättegång och ett körkortsingripande enligt två olika rättssystem skulle innebära att man blir dömd två gånger för samma sak.<sup>1</sup> Domstolen fann att körkortsingripandet var ett av de sanktionssystem som fanns för de aktuella trafikbrotten och att det därför inte var frågan om någon ny procedur när körkortsingripandet aktualiserades. Det är nämligen tillåtet att föreskriva flera sanktioner för ett och samma brott. Körkortsingripandet bör alltså ses som en sanktion av flera som kan följa på ett trafikbrott. Att ingripandet i första instans sker av en administrativ myndighet och inte en domstol strider inte heller mot Europakonventionen såvida vissa grundläggande rättigheter tillförsäkras den enskilde i förfarandet. Dessa är rätten att yttra sig, rätten till muntlig förhandling och rätten att överklaga till en domstol. Dessa rättigheter finns garanterade i det svenska systemet. Utgången i målet, visar enligt utredningens mening på att det inte enligt europarättslig praxis finns skäl att ifrågasätta det svenska systemet som sådant. Frågan om att flytta över körkortsingripandena från förvaltningsmyndigheter och förvaltningsdomstolar till de allmänna domstolarna har också utretts flera gånger. Någon sådan reform har aldrig kommit till stånd. Remissyttrandena vid den

<sup>1</sup> Europadomstolens beslut den 13 december 2005 i mål nr 73661/01.

senaste utredningen, *Körkortsingripanden* (SOU 2000:26) gick i huvudsak ut på att den gällande ordningen för körkortsingripanden på grund av brott är mycket väl inarbetad och att det därför måste finnas starka principiella skäl som talar för en annan ordning om en sådan ska införas. Utredningen hade inte visat att fördelarna med ett sådant system övervägde nackdelarna på ett övertygande sätt, se departementspromemorian *Alkolås och vissa körkortsfrågor*, Ds 2002:17, s. 19–20.

Utredningen finner med stöd av det ovanstående resonemanget inte anledning att nu åter ta upp frågan om en överflyttning av körkortsingripandena till de allmänna domstolarna.

### 7.2.2 Pricksystem

Inom EU finns olika nationella system för körkortsingripanden. I vissa länder administreras körkortsingripandena som följer på rena trafikbrott i brottmålsprocessen och andra ingripanden av något annat organ, t.ex. polismyndigheten eller en lokal myndighet. Ett flertal länder har s.k. pricksystem för det administrativa förfarandet som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelse på i förväg bestämt vis. När en viss nivå uppnåtts inträffar en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet. Något gemensamt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU har inte skapats. Det tredje körkortsdirektivet förstärker däremot tankarna om ett gemensamt erkännande av körkortsåterkallelser av körkort inom gemenskapen. Det kommer till uttryck på så sätt att den som har fått sitt körkort återkallat i ett medlemsland inte ska kunna få ett nytt körkort utfärdat i ett annat medlemsland.

Frågan om att införa ett pricksystem i Sverige har utretts tidigare, senast i SOU 2000:26. På grund av invändningar från vissa remissinstanser avseende förenligheten med grundlagen ledde inte utredningens förslag till lagstiftning, se Ds 2002:17 s. 20.

## 7.3 Körkortsingripande

### 7.3.1 Återkallelsegrunderna

I 5 kap. 3 § KKL anges i vilka situationer ett körkort kan återkallas. Härav framgår följande.

Ett körkort ska återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, TBL, eller, mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller mot 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),
2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § TBL och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. om körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. om körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhets-hänseende inte bör ha körkort,
6. om det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
7. om körkortshavarens förutsättningar för att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom,

skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

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

En återkallelse enligt 3 § får begränsas till att avse en eller flera behörigheter, vilket framgår av 5 kap. 4 § KKL.

I vårt lagförslag återfinns bestämmelserna om ingripande i kapitel 6. Som en konsekvens av att vi föreslår att rättigheten att köra, behörigheten, skiljs från dokumentet, körkortet eller förarbeviset, föreslår vi att det ska vara behörigheten som återkallas. När en behörighet är återkallad blir körkortet respektive förarbeviset ogiltigt, vilket framgår av 3 kap. 20 § och 4 kap. 10 § i vårt lagförslag. Kapitel 6 i lagförslaget omfattar ingripande mot både körkortsbehörighet och förarbehörighet och därför har kapitlet fått rubriken Behörighetsingripande. Vi föreslår några ändringar avseende ingripandereglerna, både av redaktionell karaktär och med materiell innebörd, vilka framgår nedan. Till stor del finner vi dock att de gällande bestämmelserna, som nu anges i 5 kap. KKL, ska kvarstå med oförändrad materiell innebörd.

### 7.3.2 Redaktionella ändringar

**Utredningens förslag:** För att underlätta den praktiska tillämpningen bör den återkallelsepunkt som avser vissa trafikbrott förses med underkategorier.

Återkallelsegrunderna återfinns i 6 kap. 4 § i vårt lagförslag. Ordningföljden för punkterna 1–5 är densamma som enligt nuvarande KKL. Den första punkten som rör olika trafikbrott bör delas upp på så sätt att de olika trafikbrotten grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri, grovt rattfylleri och brott mot 30 § första – tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårvagn eller mot 10 kap. 2 § första – tredje stycket järnvägslagen (2004:519) bör hänföras till varsin underkategori. Anledningen till att underkategorier bör införas är att möjligheten att ta ut statistik

avseende återkallelsegrunderna underlättas om det går att skilja de olika grunderna i vägtrafikregistret.

### 7.3.3 Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt

**Utredningens förslag:** Allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt utgår som en särskild grund för återkallelse. Olovlig körning och tillåtande av olovlig körning ska hänföras till återkallelsepunkten 4.

Av 5 kap. 3 § sjätte punkten KKL framgår att återkallelse av körkortet ska ske om det med hänsyn till annat brott kan antas att körkortshavaren inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Detsamma gäller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Bakgrunden till bestämmelsen var enligt SOU 1957:18 s. 117 att undersökningar visar att personer som i sin allmänna livsföring brister i hänsyn till andra eller som på annat sätt visar prov på en ansvarslös inställning och en bristande social anpassning påfallande ofta visar samma negativa egenskaper när de uppträder i trafiken. Frågan om körkortet ska återkallas på grund av allmän brottslighet ska prövas efter en helhetsbedömning av körkortshavarens person och hur han eller hon kan förväntas uppträda i trafiken. Stor vikt ska läggas vid de personliga förhållandena och hur bilden av personens framtid ter sig. Förhållandena belyses ofta genom yttranden från frivårdsmyndighet, övervakare eller kriminalvårdsanstalt. Vid kvalificerad brottslighet – som t.ex. har bedrivits yrkesmässigt eller varit särskilt grov, långvarig eller hänsynslös – bör innehav av körkort i regel vägras. Även kombinationen av allmän brottslighet och trafikbrottslighet bör uppmärksammas (prop. 1975/76:155 s. 72). I helhetsbedömningen ska också valet av påföljd beaktas och återkallelse bör ofta kunna underlåtas beträffande personer som har dömts till böter, villkorlig dom, skyddstillsyn eller till kortare fängelsestraff. När det gäller vilka brott som kan leda till återkallelse har tonvikten lagts på våldsbrott och narkotikabrott. Vägledning om vilka brott som kan föranleda körkortsingripande kan hämtas i den uppräkningslista som finns i 5 kap. 2 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och som anger

vilka straffrättsliga avgöranden som Rikspolisstyrelsen ska underrätta Vägverket om.

Till personliga förhållanden i övrigt har ibland hänförts t.ex. narkotikabrott, där föraren varit narkotikaberoende och körkortsinnehav därför inte ansetts lämpligt. I fråga om spärrtidens längd vid återkallelser enligt denna punkt gäller liksom vid trafiknykterhetsbrotten att helhetsbilden av föraren är utslagsgivande. Rehabiliteringssynpunkter ska också vägas in, vilket t.ex. innebär att spärrtidens längd – om det är godtagbart från trafiksäkerhets-synpunkt – bör anpassas till när tiden för frigivningen från fängelsestraffet inträffar (jfr prop. 1975/76:155 s. 101).

Regeringsrätten har i RÅ 2006 ref. 48 som rörde återkallelse av körkort med stöd av punkten 6, uttalat att syftet med ett körkortsingripande var att främja trafiksäkerheten genom att hos den körkortshavare som felat inskräpa kravet att iaktta trafikreglerna. Brottets art och omständigheterna vid tillfället då det begicks ger en indikation på hur sträng åtgärd som behövs för att nå syftet; ju allvarligare brott och sämre ansvarsmedvetande hos föraren, desto strängare åtgärd för att väcka och vidmakthålla förarens ansvarskänsla. Enbart omständigheterna vid brottet kan dock inte läggas till grund för bedömningen av vad som fordras för att nå inskräpningseffekten. Förarens allmänna insikt om sitt ansvar i trafiken och hans eller hennes förmåga och vilja att ta hänsyn och iaktta omsorg i allmänhet såsom trafikant måste också beaktas. En av många omständigheter som därvid bör kunna tillmätas betydelse är hur lång tid som förflutit mellan brottet och körkortsingripandet utan att ytterligare trafikbrott blivit kända för körkortsmyndigheten.

Utredningen ifrågasätter om återkallelse ska ske enbart på grund av allmän brottslighet eller personliga förhållanden i övrigt på nu gällande sätt. Den bakomliggande presumtionen för att ha denna återkallelsegrund är att ”man kör som man lever”. Enligt utredningen är det oklart i vilken mån trafiksäkerheten gynnas av att den som har begått ett grovt brott och därmed måste avtjäna ett fängelsestraff, ofta på mer än ett år, blir fräntagen rätten att köra under motsvarande tid. Det finns ingen nyare undersökning som bekräftar sambandet mellan brott i allmänhet och ett bristande beteende i trafiken. Med nu gällande system blir återkallelsen av körkortet i dessa fall, eftersom det inte finns något samband mellan brottet och trafiksäkerhet närmast en ytterligare sanktion för ett brott som de allmänna domstolarna redan bestämt en påföljd för.

Domstolspraxis varierar avseende tillämpningen av punkten 6. Det finns t.ex. några domar från Regeringsrätten i vilka våldtäkt inte har lett till återkallelse (R 79 2:45 I, R 79 2:45 II och RÅ 83 2:90). Det finns också en kammarrättsdom där våldtäkt efter drogning av offret, som var i beroendeställning till förövaren, inte ledde till körkortsingripande (KR Sundsvall 2006-12-15 mål nr 2675-06). I en dom från Kammarrätten i Göteborg ledde grov våldtäkt mot barn under längre tid, vilket gav sex års fängelse, till körkortsåterkallelse på 18 månader (KR Göteborg 2007-03-08, mål nr 6700-06).

Under 2007 beslutade länsstyrelserna om 650 återkallelser på grund av punkt 6, vilket är cirka två procent av alla återkallade körkort under året. Antalet återkallade körkort enligt punkt 6 har varit ungefär detsamma under åren 2003-2006.

Enligt utredningen kan det ifrågasättas om det från trafik-säkerhetssynpunkt finns något stöd för att ha kvar återkallelse-grunden allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt. Presumtionen att den som begår ett brott som är sådant som nämns i förarbetena är farligare i trafiken än andra är inte helt övertygande. Tillämpningen är dessutom sådan att den spärttid som bestäms överensstämmer med tiden för frihetsberövande. Sådana fall som i dag hänförs till personliga förhållanden, såsom eget bruk av narkotika, kan i stället bedömas utifrån medicinska grunder och återkallelsepunkten för sjukdom. Grunden allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt föreslås därför utgå.

Vårt förslag innebär att brottet tillåtande av olovlig körning, vilket regleras i 3 § tredje stycket trafikbrottslagen (1951:649) och som nu enligt praxis (RÅ 82 2:79 och RÅ 2006 ref. 48) hänförs till punkten 6 i fråga om grund för återkallelse behöver regleras. Olovlig körning, som också regleras i 3 § TBL, nämns inte under någon särskild återkallelsepunkt i KKL. Om den olovliga körningen är av allvarlig natur ligger punkten 4 närmast till hands. Rör det sig om upprepade förseelser kan punkten 3 bli tillämplig. Olovlig körning bedöms som grov om föraren kör på ett trafikfarligt sätt på grund av bristande kompetens eller om körkortet är återkallat. Exempel från praxis som visar att punkten 4 är tillämplig vid olovlig körning är RÅ 1990 ref. 98 och RÅ 1989 ref. 94.

Vi föreslår att såväl olovlig körning som inte är ringa som tillåtande av olovlig körning uttryckligen ska hänföras till en återkallelsegrund.



Kraven för körkortstillstånd korresponderar med återkallelsegrunderna i nuvarande KKL. Vårt förslag att ta bort allmän brottslighet och personliga förhållanden från återkallelsegrunderna leder till frågan om kravet på personlig lämplighet och den kontroll som nu sker i misstanke- och belastningsregistret inför prövningen av frågan om körkortstillstånd också ska tas bort. Utredningen finner det rimligt att ha en strängare bedömning för att komma in i systemet och presumtion utifrån tidigare allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt är då mer relevant. Den person som provas för körkortstillstånd har inte varit ute i trafiken och att i det fallet beakta brott som begåtts som en varningssignal är inte orimligt. Utredningens slutsats blir att kravet på personlig lämplighet inför körkortstillståndsprövningen bör kvarstå oförändrat även om återkallelsegrunden tas bort.

#### 7.3.4 Medgivande

**Utredningens förslag:** Kravet på att ett medgivande att köra efter ett omedelbart omhändertagande kan ges endast om det bedöms kunna ske utan fara för trafiksäkerheten återinförs.

I KKL anges i 5 kap. 7 § andra stycket att om ett körkort ska omhändertas på grund av brott som avses i 3 § 4 KKL får körkortshavaren medges rätt att under 48 timmar närmast efter omhändertagandet köra det slag av fordon som körkortet berättigar honom till.

I 1977 års körkortslag angavs uttryckligen att ett medgivande att köra skulle kräva att det kunde ges utan fara för trafiksäkerheten. I KKL sägs inte längre att en förutsättning för medgivande ska vara att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Enligt vad utredningen har inhämtat har detta inneburit vissa tillämpningsproblem.

Enligt utredningen bör det därför i förtydligande syfte åter skrivas in i KKL att en förutsättning för medgivande är att körning bedöms kunna ske utan fara för trafiksäkerheten.

### 7.3.5 Villkorlig återkallelse – alkoholås

Närmare bestämmelser om villkorlig återkallelse finns i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Försöksverksamheten infördes 1999 i tre län och har under 2003 utökats till att omfatta hela landet. Verksamheten pågår enligt nuvarande bestämmelser t.o.m. den 31 januari 2009 och gäller för körkortsbehörigheterna kategori B, BE, C, CE, D och DE. I avsnitt 11 redogör vi för vissa frågor om alkoholås som vi enligt våra tilläggsdirektiv har att ta ställning till.

## 7.4 Nytt körkort efter återkallelse

Reglerna om hur man återfår körkortsbehörigheten efter en återkallelse finns i 5 kap. 13–15 §§ KKL och innebär sammanfattningsvis följande. Den som vill ha tillbaka sin behörighet efter en återkallelse måste ansöka om utfärdande av ett nytt körkort. Vid återkallelse ska körkortet ges in till länsstyrelsen och makuleras. När spärrtiden har löpt ut ska ett nytt körkort tillverkas efter ansökan om personen i fråga uppfyller de krav som gäller för innehavet. En sådan ansökan får inte prövas innan giltighetstiden för återkallelse tills vidare eller spärrtid löpt ut (13 §). Som huvudregel gäller att ett nytt körkort får utfärdas endast för den som har ett körkortstillstånd och har avlagt ett godkänt förarprov och även i övrigt uppfyller kraven i 3 kap. 1 § KKL (14 § första stycket). Kravet på körkortstillstånd och nytt förarprov gäller dock inte om spärrtiden är högst ett år och återkallelsegrunden är någon av dem som anges i 5 kap. 3 § punkterna 2–4 KKL. Om spärrtiden har bestämts till högst ett år och återkallelsegrunderna är någon av de som återfinns i 5 kap. 3 § första stycket punkterna 1, 5–6 KKL eller om körkortet har återkallats med stöd av 3 § punkterna 7–8 krävs det bara körkortstillstånd.

Prövotid gäller för ett körkortsinnehav i två år från dagen för godkänt förarprov, 3 kap. 18 § KKL. För att få tillbaka behörigheten efter en återkallelse som grundar sig på en omständighet som har inträffat *under prövotiden* krävs det alltid körkortstillstånd och förarprov, 5 kap. 15 § KKL. Prövotid behandlas i avsnitt 7.5.

Tabell 7.1 Att få tillbaka behörigheten efter återkallelse

Grund i 5 kap. 3 § KKL	Ansöka om utfärdande	Körkortstillstånd	Förarprov
punkten 1	Ja	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 2	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 3	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 4	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 5	Ja	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 6	Ja	Ja	Ja om spärrtid > 12 mån.
punkten 7	Ja	Ja	
punkten 8	Ja	Ja	
om omständigheten inträffat under prövotiden, oavsett punkt	Ja	Ja	Ja

Andra krav för att få tillbaka behörigheten än de som anges i 13–15 §§ kan bestämmas i beslutet om återkallelse eller efter beslutet men innan spärrtiden har löpt ut (5 kap. 15 § andra stycket KKL). Även i de fall där grunden för återkallelsen är någon av punkterna 2–4 i 3 § och spärrtiden är kortare än 12 månader får länsstyrelsen besluta att ett körkortstillstånd ska ges in i samband med ansökan om utfärdande av ett nytt körkort. Detta är aktuellt om det före utfärdandet har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd (5 kap. 15 § tredje stycket KKL). Vid återkallelser enligt 7 och 8 punkterna fastställs inte någon spärrtid i beslutet.

### 7.4.1 Ny behörighet efter återkallelse

**Utredningens bedömning:** I lagtexten bör fortsatt anges att ett nytt förarprov ska avläggas om spärrtiden överstiger 12 månader.

Utredningen gör följande bedömning. Reglerna om hur behörighet återfås efter återkallelse ska vara tydliga och ändamålsenliga. Det grundläggande skälet för att återkalla ett körkort är trafiksäkerheten. Den som har åsidosatt de grundläggande trafikreglerna på sådant sätt att skäl för återkallelse föreligger bör "tas ur trafik". Spärrtidens längd ska avspegla hur allvarligt samhället ser på förseelsen. Ju allvarligare förseelse desto längre spärrtid. I prop. 1975/76:155 diskuterades att vid en spärrtid om sex månader eller längre skulle ett nytt förarprov krävas. Härvid uttalades att även vid kortare spärrtider kunde förarprov bli aktuellt, om t.ex. personens bristande färdigheter, teoretiska eller praktiska motiverar det eller personens attityder till trafiken är sådana att det är befogat. Sexmånadersgränsen för när förarprov krävs har senare ändrats till 12 månader. Som ytterligare krav gällde tidigare att om det hade förflutit mer än 14 månader sedan körkortet blev ogiltigt när ansökan om nytt körkort gavs in, skulle kravet på nytt förarprov ändå gälla. Tiden löpte från och med det att spärrtiden eller giltighetstiden för återkallelsen börjat löpa eller, om det gällde en återkallelse på grund av sjukdom eller ej följt föreläggande från och med delgivningsdagen. I förarbetena till den bestämmelsen uttalades bl.a. att den ordning som gällde för att få tillbaka ett körkort efter en återkallelse, vilken i stort är den som också gäller i dag, var ändamålsenligt och välfungerande. Det krävs aktivitet av olika slag från den enskildes sida för ett nytt utfärdande. De grundläggande villkoren för att få körkort bedömdes också fylla en viktig funktion för att vidmakthålla trafiksäkerheten. Emellertid togs tidsfristerna för att söka nytt körkort bort eftersom dessa hade föranlett kritik av Justitieombudsmannen (JO). Kritiken gick ut på att det var svårt för den enskilde att förstå vad som gällde. Fristen om 14 månader för ansökan om körkort kunde passeras på grund av utdragen administration, t.ex. i samband med ansökan om körkortstillstånd eller på grund av svårigheterna att få en läkartid. Det uttalades också att det kunde ifrågasättas om tidsgränserna kunde motiveras utifrån resonemanget att sökandens körvana var

bristande i den situationen att tidsfristen försumt när körvana i andra fall inte är en förutsättning för att få ha körkort. Tidsfristerna kunde tas bort utan att trafiksäkerheten eftersattes. Det uttalades också att det var ovanligt att en person väntade avsevärd tid med att söka ett nytt körkort efter en återkallelse. En yttersta garant för trafiksäkerheten ansågs också vara att kravet på körkortstillstånd och förarprov fanns kvar för de allvarliga trafikbrotten.

Utredningen finner att de befintliga kraven på vad som ska gälla för att få tillbaka ett körkort efter en återkallelse även ska gälla i fortsättningen men att de kan uttryckas tydligare i lagtexten.

#### 7.4.2 Särskilt om korta spärrtider

Näringsdepartementet har till utredningen överlämnat en skrivelse från Kammarrätten i Sundsvall angående vissa problem vid hanteringen av spärrtider. Av skrivelsen framgår att en enskild kan drabbas negativt i de fall länsstyrelsen beslutar en spärrtid, t.ex. två månader, som sedan efter överklagande sätts ned av överinstans till en månad och därefter återigen efter överklagande av andra parten förlängs av högre instans till två månader. Efter länsstyrelsens beslut kan personen i fråga ansöka om ett nytt körkort. Om det är någon av grunderna i 5 kap. 3 § 2–4 punkterna KKL behövs inget körkortstillstånd utan en ansökan räcker. Körkort beviljas och lämnas ut till den enskilde som får bekosta det nya körkortet (120 kr). Enligt en dom i Regeringsrätten den 12 september 2002 (mål nr 6541-2001) ska den enskilde på nytt få sitt körkort återkallat efter den högre instansens beslut. Domen får förstås så att det är det nya körkortet, som är utfärdat efter länsrättens dom som nu ska återkallas. Från spärrtiden på två månader avräknas en månad. Körkortshavaren drabbas alltså av dubbla kostnader för nytt körkort till följd av att han eller hon har överklagat länsstyrelsens beslut. Ett annat tillämpningsproblem som också framgår av skrivelsen är följande. Länsstyrelsen bestämmer två månaders spärrtid, den enskilde överklagar till länsrätten som sätter ned spärrtiden till en månad. När en månad och t.ex. 12 dagar har gått av spärrtiden överklagas målet av länsstyrelsen till kammarrätten som bestämmer två månaders spärrtid. Frågan är hur lång tid som ska avräknas från de två månaderna? Ska utöver en månad och 12 dagar, den tid som löpt under handläggningstiden innan

personen i fråga fått ut sitt körkort efter länsrättens dom avräknas? Han eller hon har då varit fråntagen rätten att köra ett antal dagar på grund av de administrativa processerna vid tillverkningen av körkortet. Regeringsrätten har vägrat prövningstillstånd i ett mål med liknande fråga (mål nr 5761-2001).

En lösning till de beskrivna olägenheterna vore att återinföra det tidigare system som gick ut på att körkort inte makulerades utan förvarades hos Vägverket under spärrtiden och sedan återställdes. Utredningen anser emellertid att ett återinförande av detta administrativt betungande system skulle medföra ökade kostnader och merarbete i en omfattning som framstår som omotiverat i förhållande till de beskrivna problemen.

### 7.4.3 Ingripande mot förarbehörigheter

**Utredningens förslag:** Förarbehörigheterna ska kunna bli föremål för ingripande enligt KKL vid vissa trafikbrott.

Av prop. 2008/09:60, *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling*, s.101 framgår bl.a. följande. Moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska omfattas av återkallelsegrunderna i 5 kap. 3 § 1–4 KKL som avser olika typer av trafikbrott.

Vi har i vårt förslag till ny KKL arbetat in de förslag som anges i ovannämnda proposition.

### 7.5 Prövotid

En särskild del av vårt uppdrag handlar om prövotid. Vi ska analysera ett förslag om förändringar i prövotidsreglerna som Vägverket har lämnat i sin rapport *Förslag till en ändrad prövotid*.<sup>2</sup> Nedan redovisar vi först gällande rätt, därefter huvuddragen i Vägverkets rapport samt en del kompletterande utredning som vi har inhämtat och slutligen redovisas vår bedömning.

---

<sup>2</sup> Rapporten är daterad den 28 april 2006, FT 10 A 05;13509.

### 7.5.1 Nu gällande regler

Av 3 kap. 18 § KKL framgår att för ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, ska prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

Vid en återkallelse av ett körkort är huvudregeln att för att på nytt få behörigheten måste ett förarprov avläggas, enligt 5 kap. 14 §. Det finns emellertid undantag från denna huvudregel, vilka nämns i andra stycket och utgörs av de fall då återkallelsen grundas på punkterna 2–4 och spärrtiden är högst ett år. I 15 § KKL anges att den som under prøvotiden får sitt körkort återkallat med spärrtid (punkterna 1–6 i 5 kap. 3 § KKL) under prøvotid inte omfattas av undantaget från kravet på förarprov. De måste alltså alltid göra om förarprovet.

Prövotidsreglerna träffar inte bara yngre personer utan också personer som av någon anledning har varit tvungna att avlägga nytt förarprov efter en återkallelse av tidigare körkort och personer med utländskt körkort som efter viss tid måste ta svenskt körkort för att få köra i Sverige.

Den som efter en återkallelse får en spärrtid på mer än 12 månader måste alltid göra om förarprovet, oavsett prøvotid.

### 7.5.2 Motiv för införandet av prøvotid

Regler om prøvotid infördes den 1 januari 1990. Bakgrunden var att TSV 1987 hade lämnat in förslag till Kommunikationsdepartementet om bl.a. rätt att införa en provisorisk körkortsbehörighet under två år för nya körkortshavare och krav på att därefter genomgå ett nytt förarprov. En rehabiliteringskurs föreslogs också för dem som hade brutit mot vissa väsentliga trafikregler. Förslagen bedömdes av departementschefen medföra allt för höga kostnader för den enskilde och genomfördes i huvudsak inte med undantag för prøvotiden, vilken ansågs viktig för att markera att samhället inte ansåg de nyblivna körkortshavarna helt fullärda direkt när körkortet utfärdats. Om andra förseelser än rent bagatellartade inträffade under prøvotiden skulle det krävas att körkortshavarna inhämtade det som visats saknas och vid ett nytt prov visade att man kunde anförtros rätten att köra igen.

### 7.5.3 Vägverkets förslag

Vägverkets förslag går ut på att ersätta kravet på att genomföra ett nytt förarprov efter en återkallelse när en förseelse har skett under prøvotid med krav på deltagande i program anpassat till det bakomliggande trafikbrottet. Syftet med de åtgärder som Vägverket föreslår är att de dels ska ge en preventiv effekt, dels minska återfallsfrekvensen. Utgångspunkten för att föreslå en förändring är enligt Vägverket att något inhämtnande av kunskaper inte sker genom kravet på nytt förarprov och det är därför inte ändamålsenligt.

Vägverket föreslår följande. Den som under prøvotid gör sig skyldig till förseelse som leder till återkallelse på grund av grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller grovt rattfylleri (punkten 1), smitning (punkten 2), upprepade trafikbrott (punkten 3) eller allvarligt trafikbrott (punkten 4) ska i stället för att göra om förarprovet genomgå speciell programverksamhet som krav för att återfå behörigheten. För återkallelser enligt punkterna 5 (opålitlighet i nykterhetshänseende) och 6 (annat brott av allvarligt slag) föreslås ingen förändring med motiveringen att grunden för återkallelse inte är trafikbrott. Punkterna 7 och 8 omfattas inte heller på grund av att spärrtid inte fastställs vid dessa.

De program som föreslås har två huvudinriktningar; ett utbildnings- och påverkansprogram inriktat på trafikbrott utan samband med droger och ett behandlingsprogram inriktat på rattfylleribrotten. Det utbildningsprogram som inte har samband med rattfylleribrotten skulle ha som målsättning att ändra förarens attityd i trafiken, bl.a. till höga hastigheter, körförhållanden och mänskliga felhandlingar. Det finns sådana utbildningar i dag som försöksverksamhet på olika håll i landet, t.ex. kampanjen "Själv Säker" som är en utbildning som vänder sig till ungdomar på olika praktiska gymnasieprogram genom uppsökande verksamhet. Utbildningen är utformad i samarbete mellan ett flertal aktörer, bl.a. Vägverket, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) och Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP) och "PILOT – vidareutbildning av unga bilförare" som har utvärderats 2002.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Se PILOT – vidareutbildning av unga förare, slutrapport, VTI 457, 2002.



För rattfyllerister föreslås ett annat program, som är inriktat på rehabilitering och ska bygga på den s.k. Skellefteåmodellen.<sup>4</sup> Det är en modell bland flera som har till syfte att genom samverkan mellan olika aktörer; polisen, socialtjänsten i en kommun, landstinget genom beroendevården, länsstyrelsen och kriminalvården, minska antalet alkoholpåverkade förare genom minskat antal återfall i rattfylleri. Modellen bygger på att förarna så snabbt som möjligt ska motiveras att ta itu med sitt alkoholmissbruk. Modellen bygger på kunskapen att den som ertappas för rattfylleri är mer mottaglig att ta emot hjälp för sitt missbruk om erbjudandet kommer snabbt efter händelsen. Erfarenhet visar nämligen att även bland dem som ertappas med låga alkoholkoncentrationer, finns ofta ett alkoholmissbruk. År 2006 använde sig 60 av landets kommuner av modellen på så sätt att en polis som stoppar en person som visar sig ha alkohol i kroppen antingen skickar en rapport till socialtjänsten som tar kontakt med personen inom 24 timmar eller skjutsar personen direkt till beroendevården. Polisen mäter alkoholhalten i utandningsluften, alternativt begär blodprov, håller förhör samt fyller i ett formulär i vilket föraren accepterar eller avböjer hjälp att genom projektet komma till rätta med sina alkoholproblem. Lämpliga behandlingsformer diskuteras men i dag bygger metoden på frivillighet, dvs. ingen kan tvingas delta i något samtal.

#### 7.5.4 Vissa förslag från rattfylleriutredningen

Rattfylleriutredningen har i betänkandet *Rattfylleri och sjöfylleri* (SOU 2006:12) dels redogjort för olika påföljder vid rattfylleribrott, dels givit några förslag som tangerar sådant rehabiliteringsprogram som nu är i fråga. Rattfylleriutredningen beskriver hur påföljdssystemet ser ut i dag för rattfyllerister och anger bl.a. att vid grovt rattfylleri är praxis att påföljden blir fängelse. Det krävs särskilda skäl för att döma till en påföljd som inte är frihetsberövande. Under år 2004 dömdes 55 procent av de grova rattfylleristerna till fängelse, 22 procent till villkorlig dom med samhällstjänst och 21 procent till skyddstillsyn. Verkställigheten av fängelsestraff för rattfyllerister på anstalt sker på speciella anstalter med påverkansprogram för rattfyllerister. De flesta men inte alla i

---

<sup>4</sup> Se *Nationell samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Skellefteåmodellen*, Vägverket, Broschyr 88538 och 88539.

anstalt genomgår påverkansprogrammet. Cirka hälften av de dömda verkställer påföljden utanför anstalt med intensivövervakning med elektronisk kontroll (fotboja). Även dessa genomgår påverkansprogram mot alkohol och droger under några timmar per vecka. Rattfylleriutredningen ansåg att skyddstillsyn med kontraktsvård bör förekomma i större utsträckning. Härvid grundade sig utredningen på vad som framkommit i det s.k. KAPUBRA-projektet och behovet av alkoholrelaterad vård för rattfyllerister.

### 7.5.5 Några internationella jämförelser

Vägverkets utredning innehåller några internationella jämförelser av olika påverkansprogram eller DI-program (driver improvement). Utredningen har också tagit del av resultatet av olika projektutvärderingar på området vilka återges i korthet nedan.

EU-projektet GADGET gav mycket kort slutsatsen att ett DI-program ska vara av hög kvalitet och ha lärare med psykologisk utbildning och vara en del av varje förarutbildningssystem för att vara framgångsrikt.<sup>5</sup> I EU-projektet DAN beskrivs ett flertal DI-program som finns i Europa för nya förare i syfte att jämföra de olika programmen med varandra och peka på för- och nackdelar med de olika programmen för nyblivna förare.<sup>6</sup> I EU-projektet ANDREA har de program som förekommer i Europa utvärderats och satts i ett större sammanhang, varvid kan utläsa olika aspekter på vad som krävs för att ett program ska få ett positivt resultat.<sup>7</sup>

### 7.5.6 EU projektet ANDREA

Av ANDREA-rapporten framgår följande. Ett rehabiliteringsprogram definieras som ett systematiskt program för att behandla trafikbrottslingar, vilket syftar till att ändra beteendet hos dem för

---

<sup>5</sup> Driver Training, Testing and Licensing – towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of EU-Projects GADGET, Work Package 3. bfu-Report 1999.

<sup>6</sup> Se DAN-report, Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers, Bartl, G. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 2000.

<sup>7</sup> Analysis of Driver Rehabilitation Programmes, EU-project, Bartl, G, Assailly, J-P, chanter, F, Hatakka, M, Keskinen, E och Willmes-Lenz, G, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 2002.

att förhindra framtida trafikbrott och få dem att kunna behålla körkortet.

Utgångspunkten är att vid trafikbrott såsom rattfylleri och hastighetsöverträdelser räcker inte straff och indragning av körkort för att förhindra nya överträdelser. Socialt ansvarstagande krävs också. Det är orsaken till att påverkansprogram utarbetats och provats i vissa EU-länder.

Sammanfattningsvis anges i ANDREA projektet att det har visats i olika oberoende utvärderingar av program att antalet återfall för rattfyllerister halverats för dem som deltagit i program jämfört med personer som inte gjort det. Det gäller under en period om 2–5 år efter det första brottet. Efter fem år visar en utredning att minskningen av återfall gått ned.

För att programmen ska vara framgångsrika bör de inriktas på trafiksäkerhetsproblemen i det aktuella landet. Som exempel nämns i rapporten att i de nordiska länderna beror rattfylleri ofta på personliga alkoholproblem medan genomsnittsföraren har en strikt inställning till att alkohol och körning inte passar ihop. I medelhavsländerna, där rattfylleri inte ses som ett så allvarligt brott, är rattfylleri inte heller så förknippat med personliga alkoholproblem. Detta påverkar mål och pedagogiskt upplägg på en kurs. Det går inte att utan vidare ta ett system från ett land och införa det i ett annat. Det måste passa in i det aktuella landets struktur osv. Ett incitament för att gå ett program, t.ex. en kortare körkortsindragning än annars, rekommenderas.

Enligt ANDREA-rapporten bör en myndighet vara ansvarig för kvaliteten på programmen även om kurserna hålls av privata subjekt.

Målgruppen är inte homogen och det har inte visats att personer med en högre promillehalt återfaller oftare. I teorin kan programmen bara vara effektiva för dem utan alkoholberoende eftersom de syftar till att separera drickandet från körandet. För dem som är beroende bör långtidsprogram vara bättre än de korta vanliga programmen.

Följande likheter kunde konstateras bland de program som reducerade återfallen till hälften: Deltagarantalet var maximalt 10 personer, programmen var 3–8 veckor långa och uppdelade på 3–6 sessioner om vardera 2–3 timmar. Lärarna hade kompetens för att kunna diskutera alkoholrelaterade frågor och kursernas upplägg var mer självreflekterande än lärande.

### 7.5.7 Jämförelser mellan några länder

Nedan följer korta beskrivningar av system i några olika länder, vilka är hämtade ur ANDREA-rapporten.

#### *Tyskland*

En ny körkortshavare har en tvåårig prøvotid. Den anges på körkortet men körkortet behöver inte bytas ut därefter. Under prøvotiden ställs krav på att köra utan olyckor och att iaktta trafikreglerna. Om något inträffar under prøvotiden, det behöver inte vara en olycka, bestämmer de lokala administrativa myndigheterna en åtgärd. Därutöver finns det straffrättsliga och civilrättsliga systemet som också kan träda in. Trafikbrott delas in i A och B-brott. Det finns en stege av åtgärder för ett eller flera av A- och B-brotten. Påföljderna består bl.a. i att delta i en ”driver-improvement-kurs”. Man menar att den nyblivna föraren ännu inte har visat att han eller hon är en olämplig körkortshavare. Vissa trafikbrott innebär dock att man är olämplig även som novis och det är smitning, rattfylleri och att utsätta andra för fara eller att ha ett missbruk. I de fallen dras körkortet in av domstolen. Första steget i det administrativa korrektionssystemet är att beordra en kurs. Om personen inte deltar blir körkortet indraget och kan bara fås tillbaka om kursen fullföljs. Om körkortet redan är indraget gäller genomgång av kurs som krav för att få tillbaka det. Ny prøvotid om 2 år bestäms för det nya körkortet.

Var sjunde ny körkortshavare klarar inte prøvotiden ograverad. 90 % av alla nya körkortshavare är under 25 år.

Det finns fyra sorters kurser i Tyskland för olika kategorier.

1. Allmän kurs för nya förare med upprepade brott,
2. Speciell kurs för nya förare som ovan men inkluderande alkoholproblematik,
3. Allmän kurs för alla typer förare med upprepade brott under en viss poäng (poängsystem för trafikbrott finns) och
4. Speciell kurs för alla typer inkluderande alkoholproblematik.

Att få tillbaka körkortet i Tyskland är en lång process som är svår att förutse för den enskilde.

### *Österrike*

Prövotid för nya körkortshavare finns sedan 1992. För dessa gäller för rattfylleri en lägre promillehalt 0,1 mg/l (för övriga gäller 0,5 mg/l.) Prövotiden är 2 år och körkortet behöver inte bytas. Förlängning kan ske med ett år i taget. Rehabiliteringskurser krävs för vissa utpekade trafikbrott samt vid den lägre promillehalten för de nya körkortshavarna. Det finns A-kurser (alkohol) och V-kurser (andra trafikbrott). Rehabiliteringskurserna är obligatoriska vid rattfylleri med viss högre promille (1,2) och kan sättas som krav från myndigheterna vid lägre halt. I olika intervall är det reglerat hur högt bötesbeloppet är, och hur lång återkallelsetiden är samt om rehabiliteringskurs krävs. Återkallelsetiderna är generellt kortare än i Sverige.

#### **7.5.8 Slutsatser av ANDREA-rapporten**

I slutet av ANDREA-rapporten diskuteras resultaten av utvärderingen.<sup>8</sup> Rehabiliteringsprogrammen kom ursprungligen från USA men finns nu etablerade i flera europeiska länder (de tysktalande länderna, Frankrike, Belgien, Nederländerna, delar av Italien, Storbritannien och Finland). Enligt rapporten har det blivit tydligt att i de länder som har lägst olyckstal (bl.a. Sverige och Storbritannien) spelar inte de här programmen så stor roll. I SARTRE-projektet inom EU har de kulturella skillnaderna vad gäller alkohol och fordonskörning beskrivits. Nordiska och brittiska förare är mer säkerhetsinriktade och disciplinerade och särskilt rattfylleri är inte så spritt utan koncentrerat till en liten grupp förare som troligtvis ofta är missbrukare. I övriga Europa är rattfylleri ett större problem och de som begår brotten är inte i så stor utsträckning beroende. Utvärderingarna i de länder som haft kurserna längst visar ändå att de är lyckade och minskar återfallen. Det är viktigt att det finns ett ramverk runt kursverksamheten och att programmen passar in i landets system.

---

<sup>8</sup> Se s. 79 i rapporten.

### 7.5.9 Utredningens överväganden avseende Vägverkets förslag

**Utredningens bedömning:** De förslag som lämnas i Vägverkets rapport om en förändrad prøvotid bör inte genomföras.

Utredningen anser att nyttan av att avlägga ett nytt förarprov för en person som har fått sitt körkort återkallat under prøvotiden kan ifrågasättas. Det är inte givet att det finns brister i körförmågan eller beträffande kunskaperna. Det talar emot det nuvarande systemet. Vägverket föreslår att kravet på ett nytt förarprov för den som begått trafikbrott under prøvotiden ska ersättas med deltagande i ett mot bakgrund av trafikbrottet lämpligt program. Angående programmen kan sägas att det inom EU finns flera länder som har påverkans- och rehabiliteringsprogram. Utredningen har fokuserat på i vilken utsträckning programmen kan sägas ha påverkat trafiksäkerheten på ett bestående sätt och i vilken utsträckning andra åtgärder kan ge ett likvärdigt resultat. De olika forskningsprojekten och analyserna inom EU, såsom ANDREA, betonar det nationella perspektivet som avgörande för utfallet av påverkansprogram och rehabiliteringsprogram i ett land. På körkortsområdet har det visat sig att trots geografisk närhet mellan t.ex. EU-länderna kan körkortstraditionerna beträffande utbildning, trafikbrott, påföljder vid brott etc. variera stort. Även alkoholvanorna och kombinationen alkoholintag och bilkörning kan ha nationella olikheter. För att program av visst slag ska ha positiv effekt är det därför viktigt att det anknyter till landets problematik. I ANDREA-rapporten sägs att rehabiliteringsprogram mot rattfylleri är tänkta att användas för personer som har attitydproblem och att sådana program passar sämre för personer som är alkoholberoende. Det framhålls särskilt i avslutningen av rapporten att i de länder som har lägst olyckstal såsom bl.a. Sverige och Storbritannien, spelar programmet mot rattfylleri inte så stor roll, vilket anses bero på kulturella skillnader avseende alkoholkonsumtion. I de nordiska länderna liksom i Storbritannien sägs att förarna är mer säkerhetsinriktade än i övriga Europa och rattfylleri är koncentrerat till en liten grupp förare som ofta är missbrukare. I övriga Europa är rattfylleriet ett mer utbrett fenomen och de som begår brotten är i mindre utsträckning beroende.

Det har under utredningsarbetet framkommit synpunkter som ger stöd för att ha kvar nuvarande system. Att behöva avlägga ett nytt förarprov vid en återkallelse är en faktor som anses verka avhållande på unga personer med ett nytaget körkort. Som allmänpreventiv åtgärd finner utredningen att kravet på att genomgå ett nytt förarprov kan antas vara mer avhållande än ett krav på att genomgå en kurs för att återfå behörigheten.

För den som har blivit dömd för rattfylleri och fått sitt körkort återkallat på grund härav finns andra kontrollsystem som enligt utredningen är ändamålsenliga. Det krävs alltid körkortstillstånd efter rattfylleribrott och vid tillståndsprövningen tar länsstyrelsen hänsyn till de personliga och medicinska förhållandena. Den som inom fem år före ansökningen har fällts till ansvar för grovt rattfylleri ska styrka sin lämplighet genom att foga ett särskilt läkarutlåtande, högst två månader gammalt, till ansökningen. Länsstyrelsen kan även i annat fall, t.ex. vid rattfylleri av normalgraden, förelägga sökande att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller liknande undersökning som behövs för lämplighetsprövningen. Länsstyrelsen kan också föreskriva villkor vid utfärdandet av ett körkortstillstånd. Villkoret kan t.ex. vara att ge in läkarintyg vid vissa tidpunkter för att styrka lämpligheten. Vid handläggningen får länsstyrelsen begära in yttrande av polismyndighet, kriminalvården, socialnämnd eller annan myndighet som bedöms kunna lämna upplysningar av betydelse, se 3 kap. 2 § KKL och 3 kap. 1 § andra stycket KKF. För de som dömts för rattfylleri anser utredningen att det finns bättre möjlighet att förhindra återfall än att föreskriva ett deltagande i rehabiliteringsprogram som krav för att återfå behörigheten. Dessutom finns nu systemet med alkolås.

När det gäller påverkansprogram för att förhindra återfall i annat trafikbrott än rattfylleribrott saknas det utvärderingar och analyser från andra länder som ger stöd för att sådana program skulle vara framgångsrika i Sverige. Även för dessa överträdelser anser utredningen att det finns fog för att kravet på nytt förarprov för förseelser som äger rum under provotiden har en tillräckligt stor allmänpreventiv effekt. Utredningens slutsats är således att nuvarande bestämmelser om provotid och krav på nytt förarprov inte bör ändras.