

Släpvagnskörning med B-körkort

– när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?

Delbetänkande av 2007 års körkortsutredning

Stockholm 2007



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2007:33

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

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

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall 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 2007

ISBN 978-91-38-22748-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Torstensson

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.

Till särskild utredare förordnades från och med den 19 december 2006 hovrättsrådet och kanslichefen vid Svea Hovrätt Björn Hansson.

Som experter förordnades från och med den 1 februari 2007 verksjuristen vid Rikspolisstyrelsen Ulrica Clerton, länsassessorn vid Länsstyrelsen i Norrbottens län Britt Dahlin, utredaren vid Vägverket Louise Hagström, verksjuristen vid Vägverket Bengt Magnusson samt kansliråden i Näringsdepartementet Jonas Ragell och Catrin Tidström.

Som sekreterare i utredningen anställdes från och med den 15 januari 2007 kammarrättsassessorn Eva Römbo.

Utredningen har antagit namnet 2007 års körkortsutredning.

I enlighet med utredningsdirektiven redovisas härmed i delbetänkandet *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?*, SOU 2007:33, utredningens ställningstagande till vissa frågor om behörighet att köra fordonskombinationen dragbil och släp som har sin grund i det tredje körkortsdirektivet.

Uppdraget i denna del är härmed slutfört.

Stockholm i maj 2007

Björn Hansson

/Eva Römbo

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Utredningens uppdrag och arbete	9
1.1 Utredningens uppdrag	9
1.2 Utredningens arbete	9
2 Gällande rätt	11
2.1 Allmänt	11
2.2 Körkortsdirektivets behörighetsregler	11
2.3 Behörighets- och trafikbestämmelser för dragbil och släp	13
2.3.1 Fordons- och viktdefinitioner	13
2.3.2 Förutsättningar enligt KKL för att få dra släp med ett B-körkort.....	15
2.3.3 Olovlig körning	16
2.3.4 Trafikförordningens viktbestämmelser.....	17
2.3.5 Överlastavgift.....	17
2.4 Vägtrafikkonventionerna.....	17
2.5 Tidigare utredningsarbete och uttalanden i förarbetena	18
3 Bakgrund till uppdraget	21
3.1 Utarbetandet av det tredje körkortsdirektivet.....	21
3.1.1 Behandling av frågor om fordonsvikter i Trafikutskottet.....	21
3.1.2 En tung bilpark	22

3.2	Probleminventering.....	23
4	Målgrupp för de nya reglerna	25
4.1	Allmänt	25
4.2	Vem gynnar reglerna?	25
4.3	Fakta och statistik om släpvagnar	26
4.3.1	Släpvagnar.....	26
4.3.2	Husvagnar.....	26
4.3.3	Hästsläp.....	27
4.3.4	Båttrailers.....	27
4.4	Några exempel på kombinationer	28
4.5	Uppgifter om antal körkortsinnehavare	29
4.6	Trafiksäkerhetsaspekter	30
4.7	Konsekvenser av de nya reglerna.....	30
5	EU-harmonisering av körkortsbehörigheter.....	33
5.1	EG-fördraget och körkortsdirektiven.....	33
5.1.1	Vad säger det tredje körkortsdirektivet om dragfordon och släp?.....	34
5.1.2	Behörighetskraven för kategori B och BE.....	36
5.1.3	Minimikrav enligt bilaga V i direktivet	36
5.1.4	Införlivande och tillämpning av det tredje körkortsdirektivet	37
5.1.5	Skillnaden mellan det andra och det tredje körkortsdirektivets bestämmelser.....	37
5.2	Genomförande av direktiv i allmänhet.....	38
5.2.1	Förhållandet till nu gällande direktiv	38
5.3	Utredningens bedömning av legalitetsfrågan	39
5.4	Ytterligare synpunkter angående införande av de nya reglerna.....	41
5.5	Utbildning, prov eller båda delarna?	45
	Bilaga 1 Kommittédirektiv.....	49

Sammanfattning

Det tredje körkortsdirektivet (2006/126/EG) kommer att medföra vissa förändringar av reglerna om att få dra en släpvagn med stöd av ett B-körkort. Den som har ett B-körkort kompletterat med utbildning och/eller genomfört körprov skall kunna köra en kombination av dragbil och släp som överstiger dagens begränsning på 3 500 kg och kommer att få köra en kombination med en sammantagen totalvikt om 4 250 kg. Dagens begränsningsregel för släpets totalvikt till att högst uppgå till dragbilens tjänstevikt kommer också att slopas. De nya bestämmelserna skall enligt direktivet antas senast 2011 och börja tillämpas den 19 januari 2013. Vid den senare tidpunkten skall också det nu gällande andra körkortsdirektivet upphöra att gälla.

Utredningen bedömer att det inte är tillåtet att tillämpa de nya reglerna tidigare än den 19 januari 2013. Att tillämpa bestämmelserna tidigare skulle innebära ett avsteg från de nu harmoniserade bestämmelserna i det andra körkortsdirektivet. Det skulle i strid med ett av direktivets syften, i enlighet med dess beaktandesatser, innebära en risk för att den fria rörligheten försvårades. Dessutom skulle det kunna uppfattas som att en snedvridning av konkurrensen skapades.

Kraven för att erhålla den nya utökade B-behörigheten kommer att ha stora likheter med vad som redan gäller för den befintliga BE-behörigheten. Även detta förhållande innebär att en förändring i förtid inte framstår som så angelägen.

Majoriteten av dem som kommer att vara intresserade av att erhålla den nya behörigheten finns troligen i den grupp om cirka 4 500 personer som årligen förvärvar BE-behörighet. Av dessa kommer antagligen ett flertal även i fortsättningen att välja BE-behörighet eftersom den ger möjlighet att dra ännu tyngre släpvagnar än vid utökad B-behörighet.

Utredningen tar inte i delbetänkandet ställning till hur den nya behörigheten skall förvärfvas. Denna fråga kommer att behandlas i utredningens slutbetänkande.

1 Utredningens uppdrag och arbete

1.1 Utredningens uppdrag

Utredningens uppdrag framgår av kommittédirektiven (dir. 2006:119), se *bilaga 1*. Enligt direktiven är syftet med uppdraget att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar. Utredningen skall också analysera hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet, skall genomföras i svensk rätt.

I enlighet med utredningsdirektiven redovisas i detta delbetänkande den del av uppdraget som rör förändringar av reglerna om högsta tillåtna totalvikt för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B och som har sin grund i det tredje körkortsdirektivet.

Övriga delar av uppdraget skall redovisas senast den 1 maj 2008.

1.2 Utredningens arbete

Den särskilde utredaren har genomfört uppdraget i nära samarbete med experterna och utredningen har i denna del sammanträtt vid fyra tillfällen. Utredningen har under hand inhämtat information från Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Caravan Club, Husvagnsbranschens Riksförbund samt från olika enheter inom Vägverket.

2 Gällande rätt

2.1 Allmänt

Regler för släpvagnskombinationer, dvs. en dragbil med en tillkopplad släpvagn, återfinns inom flera lagstiftningsområden men i huvudsak i körkortslagstiftningen, trafiklagstiftningen och fordonslagstiftningen. Körkortslagstiftningen, med tillhörande föreskrifter av Vägverket, ger svar på vilka körkortsbehörigheter som krävs för att få köra olika fordon och hur man förvärvar behörigheterna. Trafiklagstiftningen innehåller bestämmelser om tillåtna vikter medan fordonslagstiftningen innehåller definitioner och bestämmelser av teknisk karaktär. Alla de nämnda lagstiftningsområdena innehåller ansvarsbestämmelser. Därutöver finns särskilt reglerat om uttag av överlastavgift. Utredningens uppdrag är inriktat på behörighetsfrågor avseende rätten att med en personbil dra en släpvagn. De bestämmelser som främst kommer i fråga är därför bestämmelserna om körkortsbehörigheter i körkortslagen (1998:488), KKL.

I detta avsnitt kartlägger utredningen gällande rätt avseende behörighetsreglerna samt bestämmelser som anknyter till dessa. Kartläggningen syftar till att ge underlag för bedömningen av dels hur de nya bestämmelserna om dragbil och släp lämpligen bör genomföras i Sverige, dels om det är möjligt att införa dessa bestämmelser tidigare än övriga bestämmelser som det tredje körkortsdirektivet leder till.

2.2 Körkortsdirektivets behörighetsregler

Gränserna för hur tunga släpvagnskombinationer som får framföras med visst slag av körkort är gemensamma i EU och inom EES och styrs i dag av rådets direktiv 91/439/EEG, det s.k. andra körkortsdirektivet. I artikel 3 sägs att med körkort med behörighet

för fordon enligt kategori B (B-körkort) får en förare köra en bil med en totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som inte har fler än åtta sittplatser utöver förarsätet (dvs. en personbil eller en lätt lastbil). Till en bil i denna kategori får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Även fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släpvagn vars totalvikt överskrider 750 kg får framföras enligt samma bestämmelse, om kombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 3 500 kg och släpvagnens totalvikt inte är högre än dragfordonets tjänstevikt.

Det tredje körkortsdirektivet (direktiv 2006/126/EG), som är en revidering av det andra körkortsdirektivet, trädde i kraft den 19 januari 2007. Huvuddelen av bestämmelserna, bland annat de nu aktuella om fordonsvikter, skall börja tillämpas från och med den 19 januari 2013. I direktivets artikel 4.4 b), som omfattar kategorier, definitioner och åldersgränser, anges att den som har körkort med behörighet för fordon i kategori B får köra motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta personer utöver föraren. Till ett sådant fordon får kopplas en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg. Även en släpvagn med en högre totalvikt får kopplas till ett sådant motorfordon i kategori B, förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationens tillåtna totalvikt överstiger 3 500 kg skall medlemsstaterna i enlighet med bilaga V i direktivet kräva att kombinationen bara får köras efter avslutad utbildning eller godkänt körprov eller både utbildning och prov. Åldersgränsen för kategori B skall vara 18 år. Enligt bilaga V skall den åsyftade utbildningen ha en längd på minst sju timmar och ett prov vara utformat så att det går att bedöma förmåga och beteende.

Skillnaden mellan det andra och det tredje körkortsdirektivets bestämmelser om släpvnagsvikter är således dels att förhållandet mellan dragbilens tjänstevikt och släpvagnens totalvikt har tagits bort i det tredje körkortsdirektivet, dels att det lagts till en möjlighet att med B-behörighet, kompletterad med genomförd utbildning, godkänt körprov eller båda delar, få köra en kombination vars sammanlagda totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg.

2.3 Behörighets- och trafikbestämmelser för dragbil och släp

De svenska körkorts- och fordonsdefinitionerna uppfyller de krav som ställs i det andra körkortsdirektivet, vilket medlemsstaterna var förpliktigade att följa efter den 1 juli 1996.¹

I 2 kap. 1 § KKL finns den grundläggande körkortsbestämmelsen som anger att personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

I 2 kap. 5 § KKL anges förarbehörigheterna och vilka fordon de ger rätt att köra. Här framgår bl.a. att förarbehörighet anges i körkortet med beteckningen B för personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar. Behörigheten C krävs för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar.

E-behörighet gäller för släpfordon, oavsett vikt och antal. E-behörighet ger rätt att i kombination med dragfordon köra även släpfordon som inte är att anse som lätt.

Av 3 kap. 7 § KKL framgår att körkort med bl.a. behörigheten BE får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet. Om sökanden har haft körkort med behörighet för dragfordon och släpfordon av det slag som ansökan avser, får dock körkort med motsvarande behörighet utfärdas samtidigt.

2.3.1 Fordons- och viktdefinitioner

Släpfordon

Med släpfordon avses enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, LDEF, 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 och tunga släpfordon.

¹ Se lag (1996:320) om ändring i körkortslagen och prop. 1996/97:124.

Lätt och tungt släpfordon

Ett lätt släpfordon är:

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.

Ett tungt släpfordon är ett annat släpfordon än ett lätt släpfordon.

Släpvagn

Med släpvagn avses en typ av släpfordon på hjul eller band som är inrättat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap.

De släpfordon som är av intresse i detta sammanhang – såsom husvagnar, hästsläp och båttrailers – är släpvagnar enligt definitionen ovan. Även körkortsdirektivet använder begreppet släpvagn. Däremot kvarstår i KKL begreppet släpfordon i behörighets-hänseende. I den följande redovisningen används enbart begreppet släpvagn utom vid direkt återgivning av bestämmelserna i KKL. I sak har detta ingen betydelse.

Viktbegrepp

Tjänstevikten för en bil är 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.

Tjänstevikten för en släpvagn är den sammanlagda vikten av fordonet i fullt driftfärdigt skick med det tyngsta karosseri som hör till fordonet.

Totalvikten för en bil är 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. För en släpvagn är totalvikten summan av tjänstevikten och den beräknade vikten av den största mängd gods som fordonet är inrättat för.

Maximilasten för bl.a. en bil eller en släpvagn är skillnaden mellan fordonets totalvikt och tjänstevikt.

Släpvnagsvikten är den sammanlagda vikten av släpvnagsens egenvikt, dvs. släpvnagsens vikt olastad vid ett visst tillfälle, och den faktiska lasten.

Uppgifter på registreringsbevis

För en personbil finns det på registreringsbeviset uppgifter om tjänstevikt, totalvikt, högsta tillåtna totalvikt på släpet för att man skall kunna köra kombinationen med ett B-körkort, samt högsta tillåtna släpvnagsvikt som gäller för bilen, dvs. den högsta tillåtna sammanlagda vikten av släpvnag och last som bilen tekniskt sett får dra. Släpvnagsvikten får inte överskridas. Det kan innebära att en släpvnag inte får lastas så mycket som släpvnagsens registreringsbevis anger. För senare årsmodeller finns också uppgift om den högsta släpvnagsvikten för ett obromsat släp. Den vikten får enligt EG-direktiv inte överstiga 750 kg men kan vara lägre.

2.3.2 Förutsättningar enligt KKL för att få dra släp med ett B-körkort

De ovan redovisade bestämmelserna innebär att den som har B-behörighet i dag får köra en personbil med släp under förutsättning att dragbilen är en personbil som väger högst 3 500 kg eller en lätt lastbil samt att släpvnagen antingen väger högst 750 kg eller väger mer med den begränsningen att totalvikten för släpvnagen, dvs. summan av tjänstevikt och högsta tillåtna last, inte överstiger dragbilens tjänstevikt och att den sammanlagda totalvikten av dragfordon och släp inte överskrider 3 500 kg.

Om fordonsvikterna är högre krävs det E-behörighet, t.ex. BE som ger rätt att köra en personbil med ett tungt släp.

Bestämmelsen kan illustreras med följande exempel.

B-körkort alternativ 1

Släpvnagsens totalvikt är högst 750 kg. Det är oväsentligt hur tung personbilen är förutsatt att den faller inom definitionen för personbil, dvs. väger högst 3 500 kg. Ett sådant lätt släp får alltid

kopplas till en personbil. Exempel på släp med totalvikt på högst 750 kg är s.k. flakvagnar och mindre båttrailers för lättare båtar.

B-körkort alternativ 2

Om släpvagnens totalvikt är över 750 kg måste följande två villkor vara uppfyllda för att det skall vara tillåtet att med B-behörighet köra kombinationen:

- Släpvagnens totalvikt får inte vara högre än bilens tjänstevikt, och
- Släpvagnens och bilens sammanlagda totalvikt får inte vara högre än 3 500 kg.

Som exempel på ett sådant släp kan nämnas en husvagn som dras av en personbil.

BE-behörighet krävs om

- Släpvagnens totalvikt är högre än bilens tjänstevikt, eller
- Släpvagnens och bilens sammanlagda totalvikt är över 3 500 kg.

2.3.3 Olovlig körning

En uppsåtlig överträdelse av bestämmelserna om behörighet, t.ex. att dra en för tung släpvagn med personbil på ett B-körkort, innebär att man gör sig skyldig till olovlig körning enligt 3 § första stycket trafikbrottslagen (1951:649). Påföljden är böter eller vid grovt brott fängelse i högst sex månader. Till böter kan också dömas den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anställer eller brukar någon som förare av ett fordon som han eller hon saknar behörighet för. Olovlig körning är kopplad till behörigheten att framföra ett visst slag av fordon och detta bestäms alltså helt och hållet utifrån sådana förhållanden som anges på registreringsbeviset.

2.3.4 Trafikförordningens viktbestämmelser

I trafikförordningen (1998:1276), TraF, finns både allmänna trafikbestämmelser som gäller alla trafikanter och bestämmelser som gäller särskilda slag av fordon. I kapitel 4 finns bestämmelser för trafik med motordrivna fordon. I 4 kap. 3 § TraF anges att om en viss maximal släpvagnsvikt gäller för ett motordrivet fordon får den sammanlagda vikten av dragna släpvagnar inte överstiga denna. I 4 § i samma kapitel anges att om en viss maximilast gäller för ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon får tyngre last inte befordras med fordonet.

En förare av ett motordrivet fordon som bryter mot bestämmelserna om maximal släpvagnsvikt eller maximilast döms till penningböter enligt 14 kap. 4 § TraF om föraren bort känna till hindret för att använda fordonet.

Det finns också bestämmelser om hur ett fordon som dras av ett annat fordon skall kopplas med dragfordonet.

2.3.5 Överlastavgift

Ett fordons axel- och boggitryck samt bruttovikt har betydelse för dess belastning på vägen. Ett fordons kostnadsansvar i form av vägtrafikskatt beräknas utifrån tillåtna vikter och tryck för fordonet. Att överlasta ett fordon innebär risker från trafiksäkerhetsynpunkt, eftersom bromsegenskaperna ändras vid överlastning, och ett ökat vägslitage. Överlast kan också sägas vara en form av skatteundandragande, eftersom skatten beräknas utifrån olika fordons ansvar för slitage beroende på vikter och tryck. I lagen (1972:435) om överlastavgift m.m. anges att en avgift för överlast tas ut av en fordonsägare i olika situationer. En sådan situation är t.ex. när en släpvagn som dras av en bil framförs på väg med högre bruttovikt än vad som är tillåtet för fordonet eller vägen. Lagen omfattar dock inte överlastade personbilar.

2.4 Vägtrafikkonventionerna

Det finns två internationella vägtrafikkonventioner, 1949 års Genèvekonvention och 1968 års Wienkonvention. Konventionerna är så konstruerade att varje stat som ansluter sig till dem förbinder sig att godkänna körkort som utfärdats i annan konventions-

slutande stat. Förutsättningen härför är dels att föraren uppfyller vissa krav i fråga om ålder, dels att körkortet överensstämmer med ett till respektive konvention fogat formulär. 1968 års konvention var avsedd att ersätta 1949 års konvention. Vissa länder har dock bara anslutit sig till 1949 års konvention. Sverige har anslutit sig till 1968 års konvention. Fordonskategorierna anges i konventionerna med bokstäverna A, B, C, D och E. Både i 1949 och 1968 års konvention definieras fordonskategorin B på samma sätt som i de nuvarande svenska bestämmelserna. De länder som är anslutna till någon av konventionerna måste godta konventionens klassindelning av fordonskategorier. I stort sett alla världens länder, bl.a. samtliga EU-länder, är anslutna till någon av konventionerna. Konventionernas innehåll får för en medborgare i ett EU-land betydelse vid vistelser utanför EU. Konventionens körkortsmodell och definitioner av vilken behörighet ett B-körkort ger gäller då.

2.5 Tidigare utredningsarbete och uttalanden i förarbetena

I prop. 1967 nr. 55 angående inrättande av Statens Trafiksäkerhetsverk m.m., finns i form av ett principbeslut ett uttalanden avseende tillåten vikt på släpvagn i kategori B (s. 60). Departementschefen uttalar att en innehavare av behörigheten B inte bara skall kunna dra en släpvagn med en högsta totalvikt av 750 kg utan även en tyngre släpvagn med en högsta totalvikt av 1 500 kg, under förutsättning att den sammanlagda totalvikten inte överstiger 3 500 kg och visst förhållande mellan dragbilens tjänstevikt och släpvagnen föreligger. Principbeslutet innebar en anpassning till 1949 års vägtrafikkonvention. I 1968 års vägtrafikkonvention fick dock kategori B en annan definition. I prop. 1971:65 angående körkort och körkortsregistrering behandlas bl.a. indelning i olika körkortsklasser till följd av den nya vägtrafikkonventionen, varvid följande uttalas (s. 63–64).

Enligt konventionen berättigar under vissa förutsättningar körkort av kategori B förare att köra med släpvagn som är tyngre än 750 kg. Utvidgningen har framför allt skett för att man så långt möjligt skall slippa kräva körkort av kategori E för den som vill låta sin bil dra en husvagn.

Med hänsyn till ovanstående och för att undvika risken att svenska körkort underkändes av andra till konventionen anslutna stater,

ansåg departementschefen att de svenska reglerna skulle anpassas till konventionens bestämmelser, vilket skedde.

Till följd av att Sverige genomförde det andra körkortsdirektivet begränsades B-behörigheten till att gälla personbil med totalvikt av högst 3,5 ton medan högre totalvikt kräver C-behörighet. Tidigare fanns ingen motsvarande viktbegränsning. Av övergångsbestämmelser till KKL gäller att den som har förvärvat ett körkort före den 1 juli 1996 alltjämt får köra en personbil som har en totalvikt över 3,5 ton.²

I prop. 1997/98:124, *Ny körkortslag m.m.*, uttalas (s. 65) att det av riksdagen (Trafikutskottet 1995/96:TU2 s. 10) har efterfrågats enklare regler som t.ex. tar sikte på dragbils och släpfordons gemensamma lastvikt. Regeringen fann att det inte var möjligt att införa andra regler än de som körkortsdirektivet (91/439/EEG) föreskrev och att de svenska reglerna då uppfyllde direktivets krav. Regeln var väl inarbetad och hade sin grund i svårigheten att vid kontroller på väg mäta aktuell lastvikt, varför de av trafiksäkerhetsskäl nödvändiga viktbegränsningarna knutits till tjänstevikt respektive totalvikt.

² Se prop. 1995/96:118 *Ändringar i körkortslagen*, s. 14 ff. och 28–29 och SOU 1995:48, *EG-anpassade körkortsregler*.

3 Bakgrund till uppdraget

3.1 Utarbetandet av det tredje körkortsdirektivet

I det förslag till direktiv som kommissionen lade fram inledningsvis framgår att anledningen till att man ville se över släpvagns- och dragbilsvikterna var att den befintliga definitionen för kategori B orsakade problem för den som bytte till tyngre dragbil eller släpvagn och då blev tvungen att skaffa BE-behörighet. Kommissionen menade att en konkret viktgräns borde ersätta gränsen för fordonskombinationens sammanlagda vikt och föreslog att BE-behörighet skulle krävas om släpvagnen vägde över 750 kg. Detta skulle enligt kommissionen stämma överens med gällande tekniska krav eftersom det i praktiken krävs ett särskilt bromssystem för släpvagnar som väger över 750 kg.¹

Det slutliga direktivets lydelse avviker alltså från kommissionens ursprungliga förslag, vilket blev resultatet av förhandlingar och kompromisser mellan medlemsländerna.

3.1.1 Behandling av frågor om fordonsvikter i Trafikutskottet

I Trafikutskottet har frågor om fordonsvikter för släpvagnskombinationer behandlats vid flera tillfällen. I betänkandet 2003/04:TU6 behandlades bl.a. motioner som ifrågasatte bestämmelsen som innebär att släpvagnens totalvikt inte får vara högre än dragbilens tjänstevikt och vidare behandlades frågan om en höjning av totalvikten för en fordonskombination av dragbil och släpvagn. Trafikutskottet ansåg att utvecklingen av fordonsparken delvis hade förändrat förutsättningarna för att dra släpvagnar. Regeln om att släpvagnars totalvikt inte får vara högre än bilens tjänstevikt upplevdes ibland som en besvärande begränsning. Samtidigt

¹ Se Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (omarbetning), KOM/2003/0621/slutlig.

konstaterade utskottet att det finns önskemål om en höjning av den sammanlagda viktgränsen på 3 500 kg. Trafikutskottet fann att det är viktigt att regelverket för fordonsvikter främjar en utveckling av ändamålsenliga och trafiksäkra transporter. Bestämningen om kombinationens totalvikt på 3 500 kg ansåg utskottet inte kunde omprövas, eftersom den vilade på ett internationellt regelverk och hade utformats efter bl.a. trafiksäkerhetskrav. Däremot ansåg utskottet att fortsatta överväganden borde ske avseende kopplingen mellan släpvagnens totalvikt och bilens tjänstevikt. Frågan skulle behandlas inom ramen för det då pågående arbetet inom EU med ändamålsenliga fordons- och körkortsregler. Riksdagen tillkännagav för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om utvecklingen av ändamålsenliga regler för släpvagnsekipage, vilket bifölls av riksdagen.

Efter det att det tredje körkortsdirektivet hade antagits behandlades frågan på nytt i Trafikutskottet i betänkandet 2006/07:TU7. Utskottet konstaterade att denna utredning tillsatts i syfte att analysera hur det tredje körkortsdirektivet skall genomföras i svensk rätt och att det ingår i uppdraget att uppmärksamma vilka möjligheter som finns att förenkla regler, förtydliga dem samt att använda enhetliga definitioner. Utskottet välkomnade att den delen av uppdraget som rör fordonssekipage skyndats på och utgick ifrån att de svenska reglerna införs så snart som detta låter sig göras och att de utformas så att systemet blir så enkelt som möjligt för den enskilde.

3.1.2 En tung bilpark

Om man jämför den svenska personbilparken med den inom EU-15, dvs. inom EU-länderna Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike, framgår det att Sverige har de tyngsta personbilarna. Under år 2002 hade nästan varannan nyregistrerad personbil i Sverige en tjänstevikt över 1 500 kg jämfört med mindre än var tjugonde bil under 1980-talet. Nya personbilar i Sverige väger cirka 12 procent (140 kg) mer än genomsnittet inom EU-15. Ett fordons tyngd har tillsammans med motoreffekten betydelse för fordonets utsläpp av koldioxid och är därför också av intresse för fastställande av fordonskatt.² Andelen

² Se Prop. 2005/06:65 *Ny vägtrafikskattelag, m.m.* s. 63–64.

nyregistrerade personbilar med en tjänstevikt om 1 700 kg och mer var 15,1 procent under år 2005 enligt Statistiska centralbyrån. Motsvarande andel för år 1995 var 5,8 procent.

3.2 Probleminventering

Det tredje körkortsdirektivet medför att viktbestämmelserna för dragbil och släp måste justeras. Den begränsning som innebär att släpvagnens totalvikt inte får överstiga dragbilens tjänstevikt tas bort och en – inom ramen för B-behörigheten – utökad behörighet läggs till för kombinationer som väger mellan 3 500 och 4 250 kg. De nya reglerna skall tillämpas från och med den 19 januari 2013. Till dess gäller det andra körkortsdirektivets regler.

Möjligheten att i fortsättningen kunna dra en släpvagn med stöd av enbart B-behörighet kommer att finnas kvar även efter det att det tredje körkortsdirektivets bestämmelser har genomförts. En fordonskombination bestående av dragbil och släp som har en sammanlagd totalvikt av maximalt 3 500 kg kommer att kunna köras med stöd av ett B-körkort utan krav på särskild utbildning eller prov.

Utredningen konstaterar att kraven för att erhålla den utökade B-behörigheten sannolikt kommer att påverka hur efterfrågad den blir. Andra faktorer som kan påverka intresset av att förvärva den utökade B-behörigheten är t.ex. risken att bli upptäckt vid överträdelser av behörighetsreglerna och påföljden för olovlig körning och överskridande av maximilast etc. Inrättandet av den nya utökade B-behörigheten har inte sin grund i ett trafiksäkerhetsproblem. Antalet polisrapporterade olyckor med släpekipage inblandat är förhållandevis få, se vidare i avsnitt 4.6.

Följande frågeställningar finner utredningen bör övervägas.

- Hur ser målgruppen för den nya utökade B-behörigheten ut och hur många kan tänkas vara intresserade av den?
- Är det tillåtet att tillämpa reglerna om släpvagnskombinationer tidigare än vad det tredje körkortsdirektivet anger?

4 Målgrupp för de nya reglerna

4.1 Allmänt

Utredningen försöker i avsnittet ringa in den målgrupp som kan komma att utnyttja de nya reglerna. Hur målgruppen ser ut är av intresse både för utformandet av ett lämpligt system med utbildning eller körprov och för frågan om när reglerna bör införas.

4.2 Vem gynnar reglerna?

Den högsta tillåtna släpvagnsvikten för en bil, vilken anges i registreringsbeviset, är en begränsande faktor i fråga om hur stor nytta en förare av en personbil kan få av de nya reglerna. Släpvagnsvikten varierar för olika bilmodeller. Biltillverkare är numera – sedan i vart fall år 1998 – beroende av vissa regler, som har sin grund i EG-direktiv, när de bestämmer högsta möjliga släpvagnsvikt för en bilmodell. Det går alltså inte att bestämma en orealistiskt hög vikt. I princip kan man säga att en vanlig icke fyrhjulsdriven bil inte har högre tillåten släpvagnsvikt än bilens totalvikt. Ofta är den tillåtna släpvagnsvikten några hundra kg lägre än totalvikten. En fyrhjulsdriven bil har ofta en högre släpvagnsvikt än en icke fyrhjulsdriven bil. Det är främst bilar med en totalvikt på över 2 000 kg som gynnas av att totalvikten för kombinationen höjs. Den del av de nya reglerna som innebär att begränsningen av släpets totalvikt till dragbilens tjänstevikt tas bort gynnar även lättare bilar. Det skall understrykas att den tekniska begränsningen som följer av den högsta tillåtna släpvagnsvikten är svårare att få grepp om beträffande äldre bilar (i vart fall före årsmodell 1996) eftersom biltillverkaren tidigare kunde bestämma släpvagnsvikten relativt fritt. Därav följer att det finns äldre bilar med släpvagnsvikter som i ett nutida perspektiv framstår som alltför höga. Problemet är begränsat och i alla händelser övergående.

Det finns cirka 2,2 miljoner bilar med dragkrok i trafik i Sverige. Av dessa har cirka 500 000 bilar en totalvikt i intervallet 2 000–3 000 kg. Merparten bilar med dragkrok, cirka 1,7 miljoner, har alltså lägre totalvikt än 2 000 kg.

4.3 Fakta och statistik om släpvagnar¹

4.3.1 Släpvagnar

Totalt sett fanns 863 165 släpvagnar i trafik vid utgången av 2006. Antalet nyregistrerade släpvagnar var 48 902 under 2006. Det finns många olika sorters släpvagnar. Som exempel på de vanligaste kan nämnas flakvagnar, dvs. enkla vagnar utan väggar och tak, skåpvagnar, vilka t.ex. ofta hyrs för exempelvis flyttning av bohag, samt husvagnar, hästsläp och båttrailers. Den största enskilda gruppen av släpvagnar är husvagnarna.

Tabell 4.1 Antal släpvagnar i olika intervall av totalvikter

Totalvikt	Husvagnar antal	Hästsläp antal	Båttrailers antal
–1 200 kg	89 404		
1 201–1 300 kg	62 672		
–1 300 kg		29 894	44 182
1 301–1 600 kg	72 999	20 251	3 738
1 601–1 800 kg	3 583	273	141
1 801–2 000 kg	2 074	3 891	855
2 001 kg–	167	905	676

Källa: Vägverket

4.3.2 Husvagnar

Antalet husvagnar är totalt cirka 230 000 stycken. Det inkluderar både husvagnar i trafik och avställda. Även om det inte är specifikt reglerat kan allmänt sägas att i en husvagns tjänstevikt ingår sådan utrustning som är nödvändig för boendefunktionen såsom sängar, bord, handfat, vask, avlopp. Utöver detta kan ägaren – upp till den fastställda totalvikten – montera in merutrustning av olika slag. Hur tung merutrustning som monteras in styrs i dag i praktiken av

¹ Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, är statistikansvarig myndighet för officiell statistik om vägtrafik.

vilken körkortsbehörighet ägaren har. Cirka 97 procent av befintliga husvagnar har i dag en totalvikt som är i intervallet t.o.m. 1 600 kg. Den största andelen husvagnar befinner sig i intervallet t.o.m. 1 200 kg.

När de nya reglerna införs innebär det att den sammanlagda totalvikten för bil och släpvagn kan vara 4 250 kg i stället för 3 500 kg, dvs. 750 kg högre. Om de nya reglerna leder till att husvagnarna registreras med en högre totalvikt genom omregistrering, kommer det i många fall också att krävas tyngre bilar för att dra dem. Majoriteten av husvagnsägarna i dag kan antas ha bilar som inte får dra mer än cirka 1 600 kg. Det innebär att många personer som vill utnyttja de nya reglerna också måste skaffa sig en dragbil med högre tillåten släpvningsvikt än vad de redan har. Dessutom måste de förvärva den utökade B-behörigheten.

4.3.3 Hästsläp

Det finns cirka 55 000 hästsläp och flertalet, cirka 91 procent, har en totalvikt i intervallet t.o.m. 1 600 kg. De hästsläp som har en totalvikt i intervallet 1 801–2 000 kg, vilka kan sägas kräva en dragbil med en totalvikt om minst cirka 2 000 kg, kräver i dag BE-behörighet men kan med nya reglerna köras med utökad B-behörighet. Antalet sådana registrerade släp är i dag 3 891.

4.3.4 Båttrailers

Det finns cirka 49 000 båttrailers. Den största andelen, 89 procent av samtliga, finns i intervallet med en totalvikt t.o.m. 1 300 kg. De som befinner sig inom intervallet 1 801 kg och tyngre kräver i dag BE-behörighet. De nya reglerna innebär att de båttrailers som har en totalvikt i intervallet 1 801–2 000 kg kommer att kunna köras med utökad B-behörighet, förutsatt att bilens högsta tillåtna släpvningsvikt tillåter det. Det motsvarar 1 531 stycken trailers.

4.4 Några exempel på kombinationer

Exemplen nedan visar att om man mäter i antal kg får ägare av bilar med en totalvikt om cirka 2 000 kg och däröver störst fördel av de nya reglerna om utökad B-behörighet. Den största positiva effekten mätt i kg totalvikt får man i intervallet där bilens totalvikt är mellan 2 100 och 2 700 kg. Det är endast bilar i den storleken som har en högsta tillåten släpvagnsvikt som medger att så tunga släpvagnar kan dras att den sammanlagda totalvikten hamnar i intervallet 3 500–4 250 kg. Borttagandet av begränsningsregeln till bilens tjänstevikt gynnar även bilar med lägre totalvikt men i de fallen begränsar den högsta tillåtna släpvagnsvikten effekterna av den utökade B-behörigheten.

De fem vanligaste dragbilarna i trafik den 31 mars 2007 var Volvo V70, Volvo 855, Saab 9-3 och Saab 9-5 samt Volkswagen Passat.² Viktförhållandena är likartade för Saab 9-3 och VW Passat. Nedan illustreras vilken effekt de nya reglerna kommer att få för några av dessa modeller. Som jämförelse tas också med en tyngre fyrhjulsdriven bil, Volvo XC 90.

En Volvo V 70

Med dagens regler får en Volvo V 70 dra en släpvagn med en totalvikt om högst 1 380 kg inom B-behörigheten. Med de nya reglerna får en förare med utökad B-behörighet dra hela den tillåtna släpvagnsvikten, dvs. 1 800 kg. Det innebär att släpvagnen får vara 420 kg tyngre än enligt dagens regler. Det innebär t.ex. att man kan dra en tyngre husvagn.

En Saab 9-3

En Saab 9-3 får med dagens regler dra en släpvagn med en totalvikt om 1 510 kg (tjänstevikten begränsar). Med de nya reglerna kommer den att kunna utnyttja hela den högsta tillåtna släpvagnsvikten på 1 600 kg. Den högsta tillåtna släpvagnsvikten innebär att behörighetens utvidgning (till en släpvagn med totalvikten 2 290 kg) inte kan utnyttjas på grund av att den högsta tillåtna släpvagnsvikten är 1 600 kg. Den får alltså dra en 90 kg

² Uppgifter från Vägverket.

tyngre släpvagn och måste då förvärva den utökade behörigheten eftersom den sammanlagda totalvikten blir 3 560 kg.

En Saab 9-5

I dag får en person med B-behörighet dra en släpvagn med en totalvikt på 1 350 kg med en Saab 9-5. De nya reglerna kommer att medföra att en 450 kg tyngre släpvagn får dras och att hela den tillåtna släpvningsvikten kan utnyttjas.

En fyrhjulsdreven tyngre bil, Volvo XC 90

Med dagens regler får en Volvo XC 90 (fyrhjulsdreven) enbart dra en släpvagn med en totalvikt om 750 kg inom B-behörigheten. Det motsvarar t.ex. en sådan släpvagn som kallas flakvagn. Med den utökade B-behörigheten kan släpvnings totalvikt i stället uppgå till 1 490 kg. Det är en höjning med 740 kg. Det innebär att man kan dra en husvagn eller ett hästsläp med den nya behörigheten, vilket man inte kunde tidigare, samt att andra släpvnings kan dras såsom t.ex. en båttrailer, om dess totalvikt är inom gränsen på 1 490 kg.

Tabell 4.2 Några faktiska bilmodellens viktförhållanden

	Volvo V 70	Saab 9-3	Saab 9-5	Volvo XC 90
Tjänstevikt kg	1 660	1 510	1 680	2 200
Totalvikt kg	2 120	1 960	2 150	2 760
Högsta tillåtna släp- vagnsvikt kg	1 800	1 600	1 800	2 250
Antal fler kg som kan dras med de nya reglerna	420	90	450	740

4.5 Uppgifter om antal körkortsinnehavare

Antalet personer som den 1 januari 2007 hade B-behörighet var 5 777 554. Antalet innehavare av behörigheterna BE, CE och DE var vid samma tidpunkt 508 656. Med behörigheterna CE och DE, dvs. behörighet för lastbil med tungt släp och buss med tungt släp, får man automatiskt köra en kombination som kräver BE-

behörighet. Antalet personer som hade behörigheterna BE, ABE, BEC och ABEC var 155 037. Det innebär att två tredjedelar av dem som har rätt att köra ett fordon som kräver behörigheten BE har behörighet för tung lastbil med tungt släp och buss med tungt släp. Det rör sig i stor utsträckning om yrkesförare.

Under 2006 förvärvade cirka 4 500 personer BE-behörighet. Av dessa tog ett sextiotial behörigheten inom Försvarmakten och övriga via Vägverket.

4.6 Trafiksäkerhetsaspekter

Statistik från Vägverket visar följande. Antalet polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada har de senaste tre åren uppgått till cirka 18 000 per år. I cirka 200 av dessa har en personbil med släp varit inblandad. Under de senaste tre åren har drygt 600 personbilar med släp varit inblandade i av polisen kända olyckor med släpvagn. Av de olyckor med släp för vilka det finns uppgifter angivna om släpets totalvikt (275 olyckor) visar statistiken att totalvikten på släpet har varit lägre än 1 400 kg i majoriteten av fallen (230 olyckor). För de olyckor där det finns uppgifter om den sammanlagda totalvikten för dragbilen och släpet (250 olyckor) visar siffrorna att det i majoriteten av fallen rör sig om en sammanlagd totalvikt om 3 500 kg eller lägre (221 olyckor).

Sammanfattningsvis kan sägas att de statistikuppgifter som finns rörande släpvagnskörning är bristfälliga och inte möjliggör några långtgående slutsatser. Det finns inte stöd för att de fordonskombinationer som ligger i intervallet 3 500–4 250 kg oftare är inblandade i olyckor. Tvärtom är det de lättare ekipagen, vilka även med de nya reglerna enbart kommer att kräva B-behörighet, som oftast har varit inblandade i en olycka.

4.7 Konsekvenser av de nya reglerna

Nya regler som under vissa förhållanden möjliggör att en tyngre släpvagn kan dras kommer sannolikt att påverka både marknaden och människors val av dragbil och vilken körkortsbehörighet som blir mest populär. Husvagnsmarknaden är i dag anpassad till bestämmelserna för fordonsvikter. I tjänstevikten för en husvagn ingår säng, bord, kylskåp och liknande utrustning. Därutöver kan

en husvagn ha merutrustning. Totalvikten är ofta låg med den följderna att lastkapaciteten kan ligga på mellan några tiotal kg och några hundra kg.

Man får enligt utredningens bedömning räkna med att de nya reglerna, oavsett när de införs, kan medföra att vissa husvagnar registreras om till en högre totalvikt. Beroende på om det upplevs som attraktivt att förvärva den utökade B-behörigheten eller inte kan reglerna medföra både att tyngre bilar väljs som dragbilar till bl.a. husvagnar och att tyngre husvagnar och andra släpvagnar blir vanligare. Attraktiviteten av den nya behörigheten har samband med hur mycket enklare den blir att erhålla än en BE-behörighet.

Den överväldigande majoriteten personer med en husvagn som ligger i intervallet under 1 600 kg har antagligen i dag en dragbil som har relativt låg totalvikt och vars högsta tillåtna släpvnagsvikt ligger på högst 1 600 kg. De kan köpa en 90 kg tyngre husvagn eller registrera om den gamla till tyngre totalvikt utan att byta bil. Om de vill köra ett ekipage med bil och släp för vilket totalvikten hamnar i intervallet över 3 500 kg och upp till 4 250 kg måste de också byta till en bil med högre tillåten släpvnagsvikt och förvärva den utökade behörigheten.

De nya reglerna kan leda till att fler tyngre kombinationer av personbil och släpvagn kommer att köras. Det som bör framhållas som positivt med de nya reglerna är att de kan leda till att fler personer än i dag formellt förvärvar kunskap om släpvnagskörning och förmåga att köra på ett trafiksäkert sätt. Om den nya behörigheten blir vanligare än enbart B-behörighet för släpvnagskörning, t.ex. för husvagnsägare, gynnar det trafiksäkerheten. Om den nya behörigheten blir vanligare än BE-behörigheten skulle trafiksäkerheten däremot kunna påverkas negativt. Mot bakgrund av att såväl personer med som utan tidigare erfarenhet av att köra med släpvagn kan komma att vilja ta den nya utökade B-behörigheten, måste kraven för att få behörigheten vara bestämda så att trafiksäkerheten upprätthålls eller förbättras för den kategori som får nytta av reglerna.

Det var endast cirka 4 500 personer som tog BE-behörighet under 2006 och det kan antas att det till övervägande del är personer som har dragbil samt en egen släpvagn av något slag som tar BE-behörighet. Inom den gruppen är det sannolikt att vissa även i fortsättningen kommer att välja BE-behörighet, vilken ger större möjligheter, medan andra i stället kommer att välja den nya behörigheten.

5 EU-harmonisering av körkortsbehörigheter

5.1 EG-fördraget och körkortsdirektiven

Den gemensamma marknaden kräver (enligt EG-fördraget) 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 gemensamt av medlemsstaterna.

Inom EU har körkortsbestämmelser varit föremål för harmonisering genom direktiv sedan 1980 då det första körkortsdirektivet beslutades.¹ Det första körkortsdirektivet innebar ett första steg i ett långsiktigt arbete med att harmonisera körkort inom EU och byggde bl.a. på slutakten till den vägtrafikkonvention 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 körkorts-havaren 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.²

¹ 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.

² Se rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort, (91/439/EEG), EGT L 237, 24.8.1991, s. 1.

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 osv.

I december 2006 antogs det tredje körkortsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort. Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet i sin helhet ingår i denna utrednings uppdrag. Det tredje körkortsdirektivet har bl.a. till syfte att ytterligare undanröja skillnader mellan medlemsstaternas körkortsbestämmelser. Det skall ske genom ömsesidigt erkännande av körkort utfärdade i en medlemsstat, harmonisering av bestämmelser om hur ofta körkort skall förnyas, åtgärder till skydd mot förfalskning av körkort, minimikrav för utfärdande av körkort m.m. En ny gemenskapsmodell för körkort skall ersätta befintlig modell. Vissa nya körkortskategorier införs, bl.a. en kategori för moped, och vissa andra ändringar av körkortskategorier och behörighetskrav görs i syfte att höja trafiksäkerheten.

Direktivet innehåller delvis nya bestämmelser beträffande vad som gäller för att med ett B-körkort få dra en släpvagn.

De svenska bestämmelserna om dragbil och släp, för vilka utredningen redogjort i avsnitt 2, är i överensstämmelse med vad som anges i det andra körkortsdirektivet och måste till följd av det tredje körkortsdirektivet arbetas om för att stämma överens med direktivets syften.

5.1.1 Vad säger det tredje körkortsdirektivet om dragfordon och släp?

Inledningsvis nämns i direktivets beaktandesatser skälen till direktivets tillkomst. Följande är av intresse för bestämmelserna om dragbil och släp. Direktivets bestämmelser skall inte påverka befintlig behörighet att framföra fordon som beviljats eller förvärvats före dagen för direktivets tillämpning.³ Av trafiksäkerhetsskäl bör minimikrav fastställas för utfärdande av körkort. Det behövs en harmonisering av normerna för förarprov och utfärdande av körkort. I detta syfte bör de kunskaper, den förmåga och

³ Se punkt 5 i beaktandesatserna.

det beteende som är nödvändiga för att framföra motorfordon fastställas, och förarprovet bör utformas enligt dessa koncept.⁴ Definitionerna av kategorierna bör i större utsträckning återspegla de berörda fordonens tekniska egenskaper och den färdighet som behövs för att köra dem.⁵

I artikel 4.4 b) som handlar om kategorier, definitioner och åldersgränser för nationella körkort enligt gemenskapsmodell, anges att ett körkort i kategori B ger behörighet att föra ett motorfordon med en tillåten totalvikt som inte överstiger 3 500 kg och som är konstruerat och tillverkat för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. Till motorfordon i denna kategori får en släpvagn kopplas med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna för typgodkännande av de berörda fordonen får till ett motorfordon i denna kategori kopplas en släpvagn vars totalvikt överstiger 750 kg förutsatt att fordonskombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg. Om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg skall medlemsstaterna, i enlighet med bestämmelserna i bilaga V, kräva att kombinationen bara får köras efter

- avslutad utbildning, eller
- godkänt körprov.

Medlemsstaterna får också ställa krav på både utbildning och godkänt prov.

Medlemsstaterna skall med hjälp av tillämplig gemenskapskod på körkortet ange att en sådan fordonskombination får köras. I bilaga I till direktivet, Bestämmelser för körkort enligt gemenskapsmallen, anges att koderna 01–99 är harmoniserade gemenskapskoder och kod 100 och däröver får vara nationella koder som gäller endast inom den körkortsutfärdande medlemsstatens territorium. Kod 96 skall användas för att visa genomgången utbildning eller godkänt körprov i enlighet med bestämmelserna i bilaga V. Det finns alltså en harmoniserad kod för den utökade B-behörigheten.

⁴ Se punkt 8 i beaktandesatserna.

⁵ Se punkt 12 i beaktandesatserna.

5.1.2 Behörighetskraven för kategori B och BE

Av artikel 4.4 c) framgår att ett körkort i kategori BE ger rätt att köra en fordonskombination som består av ett dragfordon i kategori B och en släp- eller påhängsvagn⁶ med en tillåten totalvikt på släp- eller påhängsvagnen på högst 3 500 kg. Åldersgränsen för kategori BE är densamma som för B, dvs. 18 år. Av artikel 6.1 b) framgår att körkort för kategori BE endast får utfärdas för den som redan har körkort i kategori B.

I artikel 7.1 d) framgår att körkort endast får utfärdas till sökande som har genomfört utbildning eller fått godkänt resultat på ett körprov i enlighet med bilaga V när det gäller kategori B för att köra en fordonskombination så som den definieras i 4.4 b) andra stycket.

5.1.3 Minimikrav enligt bilaga V i direktivet

Av bilaga V, Minimikrav på utbildning av förare och förarprov för kombinationer enligt artikel 4.4 b) andra stycket, framgår, följande.

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att
 - godkänna och övervaka utbildning enligt artikel 7.1 d), eller
 - anordna körprov enligt artikel 7.1 d).
2. Förarutbildningens längd
 - minst 7 timmar.
3. Förarutbildningens innehåll
 - Förarutbildningen skall omfatta de kunskaper, den förmåga och det beteende som beskrivs i punkterna 2 och 7 i bilaga II. Särskild omsorg skall ägnas följande:
 - Fordons rörelsedynamik, säkerhetskriterier, dragfordon och släpvagn (kopplingsmekanism), riktig lastning och säkerhetsdon. En praktisk del av utbildningen skall omfatta följande övningar. Acceleration, fartminskning, backning, bromsning, stoppsträcka, körfältsbyte, bromsning/väjning, släpvagnens svängrörelser, på- och avkoppling av en släpvagn på ett motorfordon, parkering.
 - Varje utbildningsdeltagare skall genomföra den praktiska delen och visa sin förmåga och sitt beteende på allmän väg.
 - De fordonskombinationer som används för utbildningen skall

⁶ En påhängsvagn är en typ av släpvagn som definieras i LDEF.

omfattas av den körkortskategori som deltagarnas ansökningar avser.

4. Körprovets längd och innehåll

– Provets längd och den tillryggalagda sträckan måste vara tillräcklig för bedömning av förmåga och beteende enligt punkt 3.

5.1.4 Införlivande och tillämpning av det tredje körkortsdirektivet

I artikel 16 i det tredje körkortsdirektivet sägs att senast den 19 januari 2011 skall medlemsstaterna anta och offentliggöra de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa bl.a. artikel 4.4 b)–k), dvs. bestämmelserna om dragbil och släp. Bestämmelserna skall tillämpas från och med den 19 januari 2013.

I artikel 17 sägs att det nu gällande direktivet 91/439/EEG skall upphöra från och med den 19 januari 2013.

5.1.5 Skillnaden mellan det andra och det tredje körkortsdirektivets bestämmelser

Det som beträffande släpvagnskombinationer skiljer mellan bestämmelserna i det andra och i det tredje körkortsdirektivet är två saker. Begränsningen av släpvagnens totalvikt till högst bilens tjänstevikt har tagits bort och en möjlighet har öppnats att dra en tyngre kombination med ett B-körkort, upp till 4 250 kg. Denna rätt är inte ovillkorlig utan gäller för kombinationer som överstiger 3 500 kg under förutsättning att föraren har genomgått minst 7 timmars utbildning eller har genomfört ett godkänt körprov. Medlemsstaterna får välja vilket krav som skall gälla. Krav på både utbildning och prov får också bestämmas av medlemsstaterna. På körkortet skall det med en gemenskapskod anges att denna rätt är förvärvad. Rätten att köra den något tyngre kombinationen av dragbil och släp med ett B-körkort i stället för ett BE-körkort definieras inte i direktivet som en kategori eller behörighet på det sättet som gäller för B och BE.

5.2 Genomförande av direktiv i allmänhet

Ett direktiv är enligt artikel 249 EG-fördraget bindande för varje medlemsstat till vilket det är riktat i vad avser det resultat som skall uppnås med direktivet men det lämnar till de nationella myndigheterna att välja form eller sätt för genomförande. Direktiv används för att åstadkomma en harmonisering eller tillnärmning av lagstiftningen inom Gemenskapen. Direktiv skapar en förpliktelse för den enskilda medlemsstaten och används av Gemenskapens institutioner för att stärka integrationsprocessen. I regel innehåller direktiv tidsfrister för genomförande i medlemsländernas egen lagstiftning. En medlemsstat måste ofta ändra inhemska bestämmelser, andra föreskrifter eller praxis innan en viss i direktivet angiven tidsfrist löper ut. Medlemsstaterna är enligt fördragen (se EG-fördraget art. 10) skyldiga att se till att de inhemska bestämmelserna står i överensstämmelse med direktivet vid genomförandetidens utgång. Efter den tidpunkten kan en enskild medborgare i en medlemsstat åberopa sin rätt enligt ett direktiv även om detta inte har genomförts eller har genomförts på felaktigt sätt. Ett direktiv kan ge s.k. direkt effekt, vilket har fastslagits av EG-domstolen.⁷ Som krav för att direktivet skall ha direkt effekt gäller att det är klart och tydligt till sin innebörd. Ett direktiv sägs ha vertikal direkt effekt, vilket innebär att en enskild kan åberopa det gentemot en medlemsstat men däremot inte gentemot en annan enskild.

5.2.1 Förhållandet till nu gällande direktiv

Fordonsvikterna för körkortskategorierna B och BE är både i det andra och i det tredje körkortsdirektivet absoluta bestämmelser i det avseendet att en medlemsstat inte kan avvika från dem nationellt. Kategorierna är harmoniserade utan möjlighet till undantag avseende vikterna och indelningarna i B och BE. Däremot finns det möjlighet att göra undantag från ålderskravet 18 år, vilket framgår artikel 6.2 i andra körkortsdirektivet och artikel 4.6 d) i det tredje körkortsdirektivet.

De krav för att utfärda ett körkort som föreskrivs i direktivet, dvs. vad en förarutbildning skall syfta till eller vad ett prov skall visa, är minimikrav. Direktivets krav i fråga om fysisk och psykisk

⁷ Se t.ex. målet 9/70 Grad mot Finanzamt Traunstein (1970) E.C.R. 825.

lämplighet är också minimikrav. Det finns möjlighet att nationellt fastställa strängare krav för att utfärda en behörighet. Sådana strängare krav kan normalt sett bara ställas på de egna medborgarna. Körkort som uppfyller direktivets minimikrav utfärdat i en annan medlemsstat måste godkännas, om det inte står angivet i direktivet att särskilda krav kan få ställas av en medlemsstat även på körkort utfärdade i annan medlemsstat. Detta är ett led i att körkort skall godkännas ömsesidigt av medlemsstaterna utan förbehåll, vilket gynnar den fria rörligheten och underlättar den administrativa hanteringen.

I det nu gällande andra körkortsdirektivet anges att kategorin BE ger behörighet att föra fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori B och en släpvagn, om kombinationen inte ryms inom kategori B. Viktgränsen, dvs. totalvikt för bil och släpfordon sammanlagt, är 3 500 kg för att kombinationen skall få köras med stöd av B-behörighet. Alltså krävs det BE-behörighet i dag för kombinationer med en totalvikt om mer än 3 500 kg, dvs. bl.a. sådana kombinationer som de nya bestämmelserna omfattar.

5.3 Utredningens bedömning av legalitetsfrågan

Utredningens bedömning: Av direktivets lydelse framgår att de nya bestämmelserna om dragbil och släp skall antas senast den 19 januari 2011 och att de skall tillämpas från och med den 19 januari 2013. Det är inte tillåtet att tillämpa dessa bestämmelser tidigare än vad som sägs i direktivet.

Det framgår av det tredje körkortsdirektivet i artikel 16 under införlivande att bestämmelserna i direktivet skall införlivas senast den 19 januari 2011 och skall tillämpas från och med den 19 januari 2013. Från och med det senare datumet skall också aktuella bestämmelser i det andra körkortsdirektivet upphöra att gälla. Det framgår av artikel 17 i det tredje körkortsdirektivet. Det är alltså fråga om ett specifikt datum för alla medlemsstater då tillämpningen av de nya reglerna skall inledas. Detta till skillnad från många andra direktiv där bestämmelserna skall ha införlivats senast vid en viss tidpunkt och där något datum för när bestämmelserna skall tillämpas inte anges. En anledning till att det finns en bestämd dag för ikraftträdandet är att körkortsbestämmelserna i stor

utsträckning redan är harmoniserade och att de nya reglerna utgår från vad som redan är gemensamt. Ett avsteg från tidpunkten för ikraftträdandet skulle således bryta harmoniseringen och istället skapa en nationell särregel som endast skulle gälla för den som kör i Sverige.

Att införa nationella bestämmelser i enlighet med det nya direktivet under tid då det andra körkortsdirektivet fortfarande gäller skulle dessutom innebära bestämmelser som avviker från de nu harmoniserade fordonsvikterna. Det föreligger såväl en risk för att den fria rörligheten försvåras som att det kan uppfattas som att en snedvridning av konkurrensen skapas. Den fria rörligheten anges som ett syfte med direktivet i en av direktivets beaktandesatser. Ett förtida genomförande kan också uppfattas som att en bättre marknad för tyngre släpfordon och dragfordon därmed skapas i Sverige. Ett ytterligare problem som kan uppstå är en begränsning av rörligheten för innehavare av svenskt körkort som vill ge sig ut på vägarna utanför Sverige. Att tillämpa reglerna i förtid öppnar därför för risken för en fördragsbrottstalan mot Sverige. En sådan kan väckas av såväl kommissionen som alla medlemsstater. Något trafiksäkerhetsskäl eller motsvarande tungt vägande skäl som skulle försvara att ändå införa ett avsteg från direktivet har inte heller framkommit.

Enligt praxis i EG-domstolen skall gemenskapsrätten ges företräde framför däremot stridande nationella regler.⁸ Det innebär i detta sammanhang att det är tillåtet att anta nya regler tidigare, dvs. riksdagen kan anta lagändringarna, men bestämmelserna får däremot inte tillämpas eftersom de skulle strida mot gällande andra körkortsdirektiv. Av praxis från EG-domstolen framgår även att innan tidsfristen för införlivande har löpt ut är ett direktiv inte direkt tillämpligt.⁹ I ett förslag till avgörande har generaladvokaten uttalat att parallellt måste detta gälla även i fråga om tidsfristen för tillämpning.¹⁰ Det tredje körkortsdirektivet kan enligt sin lydelse inte börja tillämpas förrän den 19 januari 2013. Enligt utredningen saknas skäl att införa bestämmelserna om dragbil och släp innan

⁸ Se t.ex. dom i målet 26/62 van Gend en Loos mot Nederländska skatteförvaltningen, (1963) E.C.R. 1 och i målet 6/64 Costa mot E.N.E.L (1964) E.C.R. 585.

⁹ Se t.ex. dom av den 3 mars 1994 i mål nr C 316/93, Vaneetveld (REG 1994, s. 1-763) punkt 16.

¹⁰ Se förslag till avgörande av generaladvokaten i mål C-142/05 i begäran om förhandsavgörande från Luleå Tingsrätt avseende tillnärmning av lagstiftning – Fritidsbåtar – Bestämmelser om vattenskoteranvändning, punkt 25.

övriga bestämmelser i det tredje körkortsdirektivet eftersom reglerna ändå inte kan tillämpas förrän den 19 januari 2013.

Sammanfattningsvis gör utredningen samma bedömning som regeringen tidigare gjort när frågan om avsteg från körkortsdirektivet behandlats (jfr prop. 1997/98:124 s. 65), dvs. det är utredningens uppfattning att det inte är möjligt att i förtid införa andra regler än de som stadgas enligt det gällande körkortsdirektivet.

5.4 Ytterligare synpunkter angående införande av de nya reglerna

Utredningens bedömning: En nationell särreglering av fordonsvikterna i Sverige skulle utöver vad som anges i 5.3 ha ett flertal nackdelar. Behörigheten skulle bli begränsad till Sverige. Någon tydlig trafiksäkerhetsvinst skulle inte uppnås. Antalet beräknade intressenter är inte så högt att det motiverar ett införande i förväg. Att dela upp bestämmelserna så att begränsningen till bilens tjänstevikt tas bort men den nya behörigheten inte införs, skulle göra bestämmelserna svåröverskådliga, leda till ökade kostnader samt motverka den totala översynen av körkortslagstiftningen.

Ett införande av de nya reglerna, trots utredningens invändningar i legalitetsfrågan, i form av nationella bestämmelser skulle i praktiken kunna ske tidigast någon gång under 2008. Det skulle tillgodose ett önskemål om att på ett lättare sätt än att ta BE-behörighet få möjlighet att köra tyngre kombinationer av dragbil och släpvagn.

Vid kontakter med företrädare för Caravan Club, som är en intresseorganisation för husvagnsägare samt ägare av campingplatser, framgår att det bland husvagnsägare finns ett intresse av att bestämmelserna som möjliggör en tyngre släpkombination införs så snart som möjligt i Sverige. Även om inte skillnaden i vikt är så stor mellan totalvikt på bil och släp som nu får dras med B-körkort och den som kommer att få dras efter utbildning/prov, bedöms den utökade möjligheten vara av värde för dem som använder husvagn. Husvagnsbranschens riksförbund har till utredningen uppgivit att deras inställning är densamma. De välkomnar att de nya reglerna

införs så snart som möjligt. De har dock påpekat att husvagnsägare gärna vill att den utökade behörigheten skall gälla även om de kör ut från Sverige. Det skulle vara en klar nackdel för mobiliteten om regeln bara gällde i Sverige.

En nationell regel kommer bara att gälla i Sverige. Inom EU gäller alltså det andra körkortsdirektivets bestämmelser och enligt dessa krävs det BE-behörighet för de fordonskombinationer som består av en dragbil och en släpvagn med totalvikt som uppgår till mer än 3 500 kg tills det tredje körkortsdirektivets bestämmelser skall börja tillämpas 2013. En svensk husvagnsägare som inrättar sig efter nya regler och t.ex. skaffar sig en tyngre dragbil eller en tyngre husvagn och också förvärvar den utökade B-behörigheten, kan inte åberopa denna behörighet utomlands. Inom EU och EES gäller det andra körkortsdirektivet och utanför EU gäller samma regler i de länder som är anslutna till någon av vägtrafikkonventionerna.

Hur skall man kunna visa att man har den utökade B-behörigheten? Den i det tredje körkortsdirektivet angivna gemenskaps-koden (96) kan inte användas förrän en harmonisering har uppnåtts 2013. En nationell kod på körkortet anses av Trafikregistret vid Vägverket i så fall vara att föredra framför att rättigheten skall framgå på ett sidodokument innan gemenskapskoden kan användas på körkortet. Nackdelarna med sidodokument är flera. Det är otidsenligt, opraktiskt och kan lättare förfalskas än ett körkort. Det försvårar vid poliskontroller etc. och kan tappas bort. Frågan om sidodokumentet skall förses med foto uppkommer också. Det krävs administrativa insatser när de nationella dokumenten skall omvandlas till en gemenskapskod på körkortet. Fråga uppstår om personer med behörigheten måste byta ut sina körkort för införande av den nya koden eller om införandet kan vänta tills det är dags för tioårsförnyelse av körkortet. Ett omedelbart utbyte skapar ökad administration och arbete för myndigheterna. Sverige har för närvarande endast en nationell kod på körkortet; kod för alkoholås. Den huvudlinje som man försöker hålla är att undvika nationella koder. De skapar platsbrist på körkortet och de innebär avsteg från idén om ett harmoniserat körkort.

En nationell behörighet kan bli godkänd av andra medlemsländer men det är möjligt att andra länder inte ser skäl att godkänna nu aktuell rättighet, eftersom det blir mer svåröverskådligt med olika viktgränser. Syftet med harmoniseringen skulle på det här området

gå om intet under en period om cirka fem år innan övriga medlemsstater tillämpade direktivets bestämmelser.

Att införa dessa bestämmelser tidigare än vad direktivet säger skulle innebära att direktivets syfte på området motverkades, eftersom harmoniseringen har till syfte att genomföra Gemenskapens transportpolitik och underlätta den fria rörligheten.

Även det förhållandet att denna utredning har i uppgift att förenkla bestämmelserna om körkort, vilket framgår av utredningsdirektiven, talar emot att bestämmelserna om fordonsvikter för släp och dragbil bryts ut från övriga delar av direktivet och genomförs separat. En större byråkrati skapas genom att de svenska bestämmelserna avviker från det gällande andra körkortsdirektivet vilket medför att övriga EU-länder måste godkänna den svenska rättigheten att köra en tyngre kombination.

Utredningen har försök uppskatta hur många förare som kan tänkas vara intresserade av att förvärva den nya utökade B-behörigheten och kommit fram till att det främst är de som har eller avser att köpa en tyngre bil med dragkrok med en totalvikt mellan cirka 2 000 och 2 700 kg och inte redan har eller avser att ta körkort med BE-behörighet. Lättnaden för dem innebär att de får dra en släpvagn som är tyngre såvitt bilens högsta tillåtna släpvagnsvikt tillåter det. Maximalt cirka 400–750 kg tyngre släp kan få dras jämfört med i dag. Den som i dag har t.ex. en husvagn med en låg totalvikt kan tänkas vilja utrusta den med tyngre utrustning och sedan registrera om den till en högre totalvikt. För att man skall ha fördel av de nya reglerna krävs det att bilen också får dra den släpvagnsvikt som uppstår. Det kan komma att kräva byte av bil och det är osäkert om man i det läget väljer att ta den utökade B-behörigheten eller BE-behörighet. Lättnaden med att ta den nya utökade behörigheten jämfört med BE-behörigheten består i att man inte behöver genomföra något kunskapsprov. Detta gäller oavsett om det blir krav på obligatorisk utbildning eller krav på körprov. Det kunskapsprov som krävs för BE-behörighet innebär delvis en repetition av vad som ingår i kunskapsprovet för B-behörighet och just kravet på att göra ett teoriprov anses allmänt av trafiklärare vara en faktor som upplevs som ansträngande för dem som överväger att förvärva BE-behörighet. I övrigt kommer kraven för att ta den nya behörigheten bli relativt lika dem som gäller för BE. Den praktiska hanteringen av en dragbil med släpvagn är relativt lika oavsett totalvikt på ekipaget. Under 2006 förvärvade totalt 4 539 personer behörigheten BE. 90 procent av

dem som gjorde provet klarade det vid första försöket. Uppskattningsvis skulle ett visst antal av dessa personer föredragit att förvärva BE-behörigheten även om de nya reglerna hade införts.

De stora likheterna som kommer att finnas mellan hur man tar den högre BE-behörigheten och den nya utökade B-behörigheten innebär enligt utredningens bedömning att det starkt kan ifrågasättas om efterfrågan på den utökade B-behörigheten kommer att bli så stor att det finns skäl att särreglera denna fråga innan övriga delar av körkortsdirektivet genomförs. Det finns inte heller några uppenbara trafiksäkerhetsvinster med ett tidigare införande.

Den nuvarande begränsningen att en bil inte får köras med B-behörighet och dra en släpvagn med högre totalvikt än bilens tjänstevikt är borttagen i det tredje körkortsdirektivet. Att dela upp bestämmelserna om fordonsvikter för dragbil och släp i det tredje körkortsdirektivet och införa den ena delen i förväg och den andra 2013 skulle enligt utredningens bedömning göra bestämmelserna svåröverskådliga. Det skulle sannolikt leda till lagändringar vid två tillfällen för samma regel. Det är till nackdel för den totala översynen av körkortslagstiftningen att på detta sätt dela upp bestämmelsen om fordonsvikter. Dessutom skulle nyttan för de enskilda vara begränsad.

Att ta bort begränsningen skulle gynna vissa förare som kan använda ett släp med högre totalvikt än vad de kan i dag. Exempelvis skulle en husvagnsägare som har en dragbil med tjänstevikten 1 510 kg, och som har en högsta tillåten släpvagnsvikt på 1 600 kg, kunna utrusta sin husvagn med påmonterad merutrustning upp till 90 kg och registrera om husvagnen till en totalvikt om 1 600 kg. Den som hyr en släpvagn tillfälligt kan också välja en tyngre släpvagn än med dagens regler. Den högsta tillåtna släpvagnsvikten är fastställd utifrån kriterier som numera är harmoniserade inom EU och den stora variation som tidigare fanns mellan bilmodellerna har försvunnit. Fördelen med denna regel, oavsett när den införs, är att enskilda med bilar som har en totalvikt under cirka 2 000 kg kan dra tyngre släp utan högre behörighet än B-behörighet. Antalet fler kilon som kan dras är dock begränsat. Tjänstevikten ligger endast något hundra kilo under den högsta tillåtna släpvagnsvikten för en icke fyrhjulsdriven bil. För en fyrhjulsdriven bil kan skillnaden vara upp till cirka 250 kg. Allmänt sett är dock de fyrhjulsdrivna bilarna tyngre och totalvikt för släp och bil går därför ofta över gränsen på 3 500 kg.

Det har inte heller framkommit några bärande trafiksäkerhets-skäl som talar till bestämmelsens fördel.

5.5 Utbildning, prov eller båda delarna?

Utredningens bedömning: Utredningen tar inte nu ställning till vilket system för att förvärva den utökade B-behörigheten som bör genomföras. Enligt vår bedömning skulle körprov-alternativet med Vägverket som ansvarig för provet vara det system som går snabbast att införa. Systemet finns redan i drift för övriga behörigheter.

Utgångspunkten för utredningens arbete är att åstadkomma förenklingar och tydligare bestämmelser i körkortslagstiftningen i allmänhet. Av det skälet görs bedömningen att det vore mindre ändamålsenligt, med uppenbar risk för att ytterligare ändringar måst göras i slutbetänkandet, att nu lämna förslag i frågan om hur utbildning och/eller körprov skall utformas. Utgångspunkten för valet av system skall också vara att trafiksäkerheten blir tillgodosedd. Utredningen tar därför inte nu ställning till vilket system, obligatorisk utbildning eller körprov eller en kombination, som bör införas men lämnar ändå vissa allmänna kommentarer i frågan.

Av bilaga V i det tredje körkortsdirektivet framgår att de alternativ som står till buds för förvärv av den utökade B-behörigheten är antingen en obligatorisk utbildning på minst 7 timmar eller ett körprov. Att utbildning och körprov kan kombineras framgår av artikel 4. 4 b). Begreppet körprov innebär ett praktiskt prov och inte ett teoretiskt prov. Hur den utökade B-behörigheten förvärvas påverkar sannolikt hur många som föredrar att ta denna framför BE-behörigheten.

Enligt bilaga V till direktivet skall, om alternativet körprov väljs, dess längd och den tillryggalagda sträckan vara tillräcklig för att bedöma förmåga och beteende enligt punkt 3 i bilagan. De moment som omfattas av punkten 3 avseende praktisk tillämpning har stora likheter med vad som krävs för att ta behörigheten BE enligt Vägverkets föreskrifter.

För att klara av ett körprov av det slag som kommer att krävas om provalternativet väljs, kommer den enskilde att kunna välja hur han eller hon vill förvärva nödvändiga kunskaper. Man kan tänka

sig att många oerfarna släpvagnsförare kommer att utbilda sig via trafikskolor eller annan utbildare. Möjligheten att övningsköra privat med ett lättare släp finns också, liksom självstudier. Provalalternativet är därför ett mer flexibelt system som kan anpassas till de förkunskaper som den enskilde kan ha.

Ett körprov för behörigheten BE tar omkring en och en halv timma att genomföra. Säkerhetskontroll ingår. Mot bakgrund av de stora likheterna med det föreskrivna körprovet för BE-behörigheten kan det antas att körprovet för det utökade B-behörigheten i stort sett kan bli nästan lika omfattande. Dess närmare innehåll får fastställas i föreskrifter av Vägverket. Vägverket har erfarenhet och kunskap av att genomföra körprov.

Det finns redan ett system som innebär att den som godkänns i ett prov får rätt att omedelbart använda den förvärvade behörigheten i avvaktan på att körkortet tillverkas. Vägverkets godkännande rapporteras direkt in i vägtrafikregistret. På grund av de stora likheterna med körprovet för BE kan ett körprov för den nya behörigheten införas på relativt kort tid. Ungefär ett halvår kan beräknas som minimitid för att införa provalternativet i Vägverkets regi.

Kostnaden för att avlägga ett körprov hos Vägverket för BE-behörigheten är 840 kronor. Kostnaden för de aktuella körproven skulle antagligen ligga på motsvarande nivå. Den som aldrig har kört med släpvagn tidigare torde behöva genomgå en utbildning av något slag, eller övningsköra med någon person med släpvagnserfarenhet, för att klara körprovet vilket innebär vissa kostnader. Körprovsalternativet blir dock billigare än utbildningsalternativet för den som antingen redan har körvana med lättare släp eller som kan öva körträning privat till en ringa kostnad.

En nackdel med körprovsalternativet kan vara att det upplevs av den enskilde som omständligt att både utbilda sig genom någon utbildare och sedan vända sig till en myndighet för att genomgå ett formellt prov.

Att låta annan än Vägverket utföra körprov kräver att myndighetsutövningen överlämnas till annan som måste godkännas för uppgiften enligt vissa kriterier. Dessutom måste tillsyn över provförfarandet införas. Det kräver nya rutiner och administration för Vägverket som i ett sådant system skulle få godkänna den som skall ansvara för proven. Om ett provförfarande skall vara enkelt och effektivt bör den som godkänner eleven också kunna registrera detta på lämpligt sätt i trafikregistret. I annat fall skapas ett till de

övriga körkortsbehörigheterna parallellt system med manuell inmatning av uppgifter från intyg eller liknande. Tillgängligheten till Vägverkets datasystem är av säkerhetsskäl förbehållen de provförrättare som Vägverket har förordnat. Praktiska skäl och effektivitetsskäl talar för att ett körprov, om den modellen väljs, skall utföras av Vägverket.

Kommittédirektiv



Översyn av körkortsförfattningarna m.m.

**Dir.
2006:119**

Beslut vid regeringssammanträde den 30 november 2006

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall göra en översyn av körkorts-författningarna och med dem sammanhängande författningar. Reglerna på detta område berör allmänheten i stor utsträckning och bör därför vara tydliga och lättöverskådliga. De begrepp och definitioner som används bör vara enhetliga. Utredaren skall särskilt uppmärksamma vilka möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelserna på området. Regler som kan vara krångliga och svårtillämpade för allmänhet och myndigheter bör så långt som möjligt undvikas.

Utredaren skall också analysera hur EG:s direktiv om ändring av direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (tredje körkortsdirektivet) skall genomföras i svensk rätt. Genom direktivet införs nya körkorts-kategorier för mopeder (AM), för lastbilar som väger högst 7 500 kg (C1) och för bussar för maximalt 16 passagerare (D1). Vidare införs bland annat en möjlighet att använda microchip på körkortet, den högsta tillåtna totalvikten för att med B-körkort köra dragbil och släp höjs och det görs ändringar av utbytestiden för körkort med behörighet C och D. Det görs också vissa andra ändringar av körkorts-kategorier och behörighetskrav i syfte att öka trafiksäkerheten.

I uppdraget ingår att utreda vissa frågor om förnyelse och utbyte av körkort samt att analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under provtiden. Utredaren skall också se över systemet med läkares anmälningsskyldighet. Vidare skall utredaren analysera hur författningsändringarna med anledning av det nya

yrkesförardirektivet¹ och det tredje körkortsdirektivet påverkar varandra.

Utredaren skall slutligen utarbeta de författningsförslag, med övergångsbestämmelser, som behövs.

Uppdraget skall redovisas senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avser förändringar av den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B skall dock redovisas senast den 1 maj 2007.

Bakgrund och behovet av en utredning

Behov av en generell översyn

Bestämmelser om körkort och förarbevis finns huvudsakligen i körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980), lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter och förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Vägverket har med stöd av dessa författningar utfärdat kompletterande föreskrifter. En rad andra författningar handlar också om eller har samband med körkortsfrågor. Vissa tillämpningsproblem har uppstått sedan körkortslagstiftningen tillkom och de ändringar och tillägg som har gjorts sedan dess har också medfört ett behov av att se över körkortslagstiftningen och författningar som berör körkortsfrågor generellt. Vidare finns behov av att harmonisera den terminologi och de definitioner som används på området.

Även de regler som avser trafikskolor behöver ses över i detta sammanhang.

Anpassning till EG-direktivet om körkort

En överenskommelse om kommissionens förslag till EG-direktiv om ändring i rådets direktiv 91/439/EEG om körkort nåddes vid ministerrådet den 27 mars 2006. Europaparlamentet förväntas inom kort anta direktivet och det beräknas kunna träda i kraft i slutet av

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

2006. Därefter skall bestämmelserna i EG-direktivet införlivas i de nationella rättsordningarna inom sex år.

Det nya körkortsdirektivet innehåller regler för att underlätta den fria rörligheten för fordonsförare inom EU, stärka trafiksäkerheten och förhindra bedrägerier. En enda körkortsmodell skall på sikt ersätta de över 110 olika modeller som finns idag inom EU. För Sveriges del innebär ändringarna bland annat följande:

- Micro-chip får föras in på körkortet. Om så sker skall det innehålla de uppgifter som skall finnas på själva körkortet. Medlemsstaterna får också föra in andra data på chipet.
- Utbyte av körkort med behörighet C och D skall ske vart femte år i stället för vart tionde år.
- Införande av en ny körkortskategori, AM, för mopeder som är konstruerade för en högre hastighet än 25 km/tim. Teoriprov skall avläggas och medlemsstaterna får även införa körprov och medicinska krav. Åldersgränsen är 16 år men medlemsstaterna får använda en gräns mellan 14 och 18 år på sitt eget territorium. Körkortskategori AM gäller även för lätta fyrhjulingar, så kallade mopedbilar (definierade enligt artikel 1.3.a i typgodkännandedirektivet²).
- En höjning av minimiåldern för de mest kraftfulla motorcyklarna, och vissa andra ändringar i körkortskategorierna och behörighetskraven i syfte att höja trafiksäkerheten.
- Den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B höjs från 3 500 kg till 4 250 kg. I vissa fall skall dock en kortare utbildning alternativt ett prov krävas.
- Införande av nya körkortskategorier:
 - C1 för lastbil som väger högst 7 500 kg. Åldersgräns 18 år.
 - D1 för buss för maximalt 16 passagerare. Åldersgräns 21 år.
- Åldersgränserna höjs till 21 år för körkortsbehörighet C och till 24 år för D. För yrkesförare med yrkesutbildning enligt för närvarande direktiv 2003/59 kan dock åldersgränserna vara 18 år för C och 21 år för D liksom idag.
- En harmonisering av tidsperioderna för medicinska kontroller för yrkesförare.
- Minimikrav för utbildning av förarprovare.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/24/EG av den 18 mars 2002 om typgodkännande av två- och trehjulinga motorfordon och om upphörande av rådets direktiv 91/61/EG EGT L 124, 9.5.2002, Celex 31991L0061.

Förarbevisutredningen har i betänkandet *Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling* (SOU 2005:45) föreslagit vissa ändringar i körkortsförfattningarna, samt vissa nya författningar. Förslagen grundas delvis på det tredje, vid betänkandets slutförande ännu inte färdiga, körkortsdirektivet. Betänkandet har remissbehandlats. Utredningens förslag övervägs för närvarande i Regeringskansliet.

Förnyelse av körkort för svenskar som bor permanent i ett annat land

Enligt tredje körkortsdirektivet får körkort endast utfärdas till den som uppfyller de kunskaps- och erfarenhetskrav som ställs samt antingen har sitt permanenta boende i den utfärdande staten eller kan visa att han eller hon har studerat där i mer än sex månader. Kraven på permanent boende gäller även för förnyelse av körkort då den administrativa perioden har löpt ut. Den som bor permanent i ett nytt land kan alltså inte välja om det gamla eller det nya boendelandet skall förnya körkortet.

Enligt körkortslagen skall ett körkort förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller förnyats. Detta gäller för den som har ett körkort utfärdat i Sverige. För innehavare av svenskt körkort som bor i en stat utanför EES förnyas svenska myndigheter normalt körkortet då den administrativa giltighetstiden löper ut. För svenskar som bosätter sig i annan stat inom EES skall dock, enligt det nya körkortsdirektivet, det land där man har sitt permanenta boende förnya körkortet.

Utbyte av körkort från tredje land

Enligt körkortslagen får endast körkort utfärdade i en stat inom EES, Schweiz eller Japan bytas mot ett svenskt likvärdigt körkort. En förutsättning för utbyte är att innehavaren är permanent bosatt i Sverige. När det gäller Schweiz och Japan skall körkortsinnehavaren uppfylla vissa personliga och medicinska krav för utbyte. Sverige har inte något avtal om körkortsutbyte med andra länder utanför EES.

Bakom Sveriges restriktiva hållning till körkortsutbyten ligger främst trafiksäkerhetsskäl och förfalskningsaspekter. De svenska

körkortet fungerar också som ID-kort, vilket innebär att förfalsknings- och säkerhetsaspekterna blir ännu viktigare.

Flera länder utanför EES har under senare år framställt önskemål om att ingå avtal med Sverige om utbyte av körkort.

Yrkesförardirektivet

Den 15 juli 2003 antogs ett direktiv som behandlar vilka kompetenskrav en förare måste uppfylla för att ha rätt att yrkesmässigt utföra gods- respektive persontrafik, yrkesförardirektivet³. Merparten av reglerna behandlar vilka krav som skall ställas på en yrkesförare och på vilket sätt kompetensen kan erhållas. Inom Regeringenskansliet pågår ett arbete som syftar till att direktivet skall kunna genomföras i svensk rätt. Yrkesförardirektivet står i nära samband med bestämmelserna i körkortsdirektivet, särskilt när det gäller körkortskategorier och behörighetskrav för att få framföra tyngre fordon.

Unga förare

Unga förare är överrepresenterade i olycksstatistiken. Risken att bli dödad i trafiken är flera gånger högre för 18–24-åringar än för åldersgruppen 25–64 år. Flera åtgärder har därför vidtagits för att öka riskmedvetenheten hos unga förare. Bland annat har en obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och elev vid privat övningskörning införts den 1 januari 2006. Arbete pågår också med att utveckla riskutbildningen.

För nyblivna körkortsinnehavare finns i dag en provotid på två år. Reglerna innebär att om körkortet återkallas enligt 5 kap. 3 § 1–6 körkortslagen under provotiden så måste personen alltid avlägga ett nytt prov för att återfå behörigheten. Därefter gäller en ny tvåårig provotid. Vägverket har kommit in med ett förslag till en ändring i provotidsreglerna. Förslaget innebär att den som har fått sitt körkort återkallat under provotiden i stället för nytt förarprov skall gå igenom ett rehabiliterings- eller påverkansprogram för att

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

kunna få nytt körkort. Sådana program har införts i många länder i EU, ibland i kombination med en provtid liknande den svenska.

Läkares anmälningsplikt

Vägverket redovisade den 1 december 2005 ett regeringsuppdrag om läkares skyldighet att till länsstyrelsen anmäla den som på grund av medicinska skäl är uppenbart olämplig att framföra ett körkortspliktigt fordon. Bakgrunden är att systemet med läkares anmälningsplikt av olämpliga förare fungerar mindre väl. Få anmälningar görs, mycket beroende på oklara bestämmelser och okunskap men också på att läkarna anser att en anmälan skulle äventyra förtroendet mellan läkare och patient. I redovisningen framför Vägverket vissa förslag till förbättringar av systemet, bland annat vissa ändringar i körkortslagen. Vägverket föreslår vidare införandet av ett system med trafikmedicinska centrum och enheter. Enligt Vägverkets bedömning skulle införandet av ett sådant system förbättra möjligheterna att genomföra de utredningar som är nödvändiga för att avgöra om en person av medicinska skäl är olämplig att framföra ett körkortspliktigt fordon och öka kvaliteten på dessa utredningar. Vidare skulle systemet innebära att behovet av trafikmedicinsk utbildning vid bl.a. grundutbildning av läkare kan tillgodoses och att förutsättningarna för forskning inom områden som t.ex. trafikmedicin och trafikolycksfall ökar.

Uppdraget

Regleringen av körkortsområdet berör allmänheten i stor utsträckning och bör därför vara tydlig och lättöverskådlig. De begrepp och definitioner som används bör vara enhetliga. De möjligheter som finns att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelserna på området bör tas till vara. Regler som är krångliga och svårtillämpade för allmänhet och myndigheter skall ses över i syfte att göra dem enklare och mer begripliga.

En särskild utredare skall göra en samlad översyn av körkortslagen, körkortsförordningen, lagen om trafikskolor och med dem sammanhängande författningar. Det står utredaren fritt

att även i övrigt lämna förslag till förändrade regler i de fall detta bedöms lämpligt.

Utredaren skall också analysera det tredje körkortsdirektivet och lämna de förslag som behövs för att genomföra direktivet i Sverige. Det kommer bland annat att krävas en översyn av körkortsbehörigheterna och de krav som ställs för dessa.

Utredaren skall vidare följa det arbete som pågår för att genomföra yrkesförardirektivet, vilket reglerar yrkesförarens grundläggande kompetens och fortbildning för gods- respektive persontransporter. Särskilt skall konsekvenser som rör de nya körkortskategorierna och behörighetskraven analyseras. Utredaren skall överväga om författningar som är föranledda av yrkesförardirektivet behöver ändras med anledning av det nya körkortsdirektivet.

I uppdraget ingår att se över bestämmelserna om förnyelse av körkort för svenskar som bor permanent i ett annat land. Utredaren skall vidare analysera reglerna för utbyte av körkort för medborgare från länder utanför EES.

Vägverkets förslag om att införa rehabiliterings- och påverkansåtgärder som ett villkor för att åter få körkort efter en återkallelse under prövotiden skall analyseras.

Slutligen skall utredaren, mot bakgrund av Vägverkets förslag, se över systemet med läkares anmälningsplikt.

Utredningen skall ske med beaktande av de bestämmelser avseende kostnadsberäkningar och konsekvensbeskrivningar som finns i 14 och 15 §§ kommittéförordningen (1998:1474).

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 maj 2008. Den del av uppdraget som avser förändringar av den högsta tillåtna totalvikten för att dra fordonskombinationer (dragbil och släp) med körkortsbehörighet B skall dock redovisas senast den 1 maj 2007.

(Näringsdepartementet)

Statens offentliga utredningar 2007

Kronologisk förteckning

1. Telefonsäljning. Jo.
2. Från socialbidrag till arbete.
+ Bilaga. Fördjupningsstudier.
+ Lättläst. Sammanfattning. S.
3. Föräldraskap vid assisterad befruktning. Ju.
4. Trafikinspektionen
– en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet. N.
5. Summa summarum – en fristående myndighet för utredning av anmälningar om brott av poliser och åklagare? Ju.
6. Målsägandebiträdet.
Ett aktivt stöd i rättsprocessen. Ju.
7. Den nya inskrivningsmyndigheten. M.
8. Nya förutsättningar för ekobrottsbekämpning. Ju.
9. Svenskan i världen. UD.
10. Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft. Fi.
11. Regional utveckling och regional samhällsorganisation. Fi.
12. Hälso- och sjukvården. Fi.
13. Staten och kommunerna – uppgifter, struktur och relation. Fi.
14. Renovering av bostadsmarknad efterlyses!
Om ungas möjligheter till en egen bostad.
Rapport nr 1:
Om bara någon kunde säga vad jag ska göra för att få en bostad så skulle jag göra det.
Rapport nr 2:
Måste man ha tur?
Studier av yngre på bostadsmarknaden i svenska städer.
Rapport nr 3:
Effektiv bostadsservice och förmedling av bostäder – ur ett dubbelt användarperspektiv.
Rapport nr 4:
Unga vuxna på bolånemarknaden. M.
15. Stöd för framtiden – om förutsättningar för jämställdhetsintegrering.
Idébok:
Jämställd medborgarservice. Goda råd om jämställdhetsintegreringen. En idébok för chefer och strateger.
Metodbok:
JämStöd Praktika. Metodbok för jämställdhetsintegrering. IJ.
16. Ändrad könstillhörighet – förslag till ny lag. S.
17. Äktenskap för par med samma kön. Vigsselfrågor. Ju.
18. Arbetsmarknadsutbildning för bristyrken och insatser för arbetslösa ungdomar. N.
19. Friskare tänder – till rimliga kostnader. S.
20. Administrativa sanktioner på yrkesfiskets område. Jo.
21. GMO-skador i naturen och Miljöbalkens försäkringar. M.
22. Skyddet för den personliga integriteten. Kartläggning och analys. Del 1+2. Ju.
23. Genomförande av tredje penningtvättsdirektivet. Fi.
24. Veterinär fältverksamhet i nya former. Jo.
25. Plats för tillväxt? Fi.
26. Alternativ tvistlösning. Ju.
27. Auktorisation av patentombud. N.
28. Tydliga mål och kunskapskrav i grundskolan. Förslag till nytt mål- och uppföljningssystem. U.
29. Hur tillämpas expropriationslagens ersättningsbestämmelser? Ju.
30. Två nya statliga specialskolor.
+ Lättläst + Daisy. U.
31. Alltid redo! En ny myndighet mot olyckor och kriser. Fö.
32. Tillväxt genom turistnäringen. N.
33. Släpvnagskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas? N.

Statens offentliga utredningar 2007

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Föräldraskap vid assisterad befruktning. [3]
Summa summarum – en fristående myndighet för utredning av anmälningar om brott av poliser och åklagare? [5]
Målsägandebiträdet.
Ett aktivt stöd i rättsprocessen. [6]
Nya förutsättningar för ekobrottsbekämpning. [8]
Äktenskap för par med samma kön.
Vigsselfrågor. [17]
Skyddet för den personliga integriteten.
Kartläggning och analys. Del 1+2. [22]
Alternativ tvistlösning. [26]
Hur tillämpas expropriationslagens ersättningsbestämmelser? [29]

Utrikesdepartementet

- Svenskan i världen. [9]

Försvarsdepartementet

- Alltid redo! En ny myndighet mot olyckor och kriser. [31]

Socialdepartementet

- Från socialbidrag till arbete.
+ Bilaga. Fördjupningsstudier.
+ Lättläst. Sammanfattning. [2]
Ändrad könstillhörighet – förslag till ny lag. [16]
Friskare tänder – till rimliga kostnader. [19]

Finansdepartementet

- Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft. [10]
Regional utveckling och regional samhällsorganisation. [11]
Hälso- och sjukvården. [12]
Staten och kommunerna – uppgifter, struktur och relationer. [13]

- Genomförande av tredje penningtvättsdirektivet. [23]
Plats för tillväxt? [26]

Utbildningsdepartementet

- Tydliga mål och kunskapskrav i grundskolan.
Förslag till nytt mål- och uppföljningssystem. [28]
Två nya statliga specialskolor.
+ Lättläst + Daisy. [30]

Jordbruksdepartementet

- Telefonförsäljning. [1]
Administrativa sanktioner på yrkesfiskets område. [20]
Veterinär fältverksamhet i nya former. [24]

Miljödepartementet

- Den nya inskrivningsmyndigheten. [7]
Renovering av bostadsmarknad efterlyses!
Om ungas möjligheter till en egen bostad.
Rapport nr 1:
Om bara någon kunde säga vad jag ska göra för att få en bostad så skulle jag göra det.
Rapport nr 2:
Måste man ha tur?
Studier av yngre på bostadsmarknaden i svenska städer.
Rapport nr 3:
Effektiv bostadsservice och förmedling av bostäder – ur ett dubbelt användarperspektiv.
Rapport nr 4:
Unga vuxna på bolånemarknaden. [14]
GMO-skador i naturen och Miljöbalkens försäkringar. [21]

Näringsdepartementet

- Trafikinspektionen
– en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet. [4]

Arbetsmarknadsutbildning för bristyrken och insatser för arbetslösa ungdomar. [18]

Auktorisation av patentombud. [27]

Tillväxt genom turistnäringen. [32]

Släpvningskörning med B-körkort
– när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas? [33]

Integrations- och jämställdhetsdepartementet

Stöd för framtiden – om förutsättningar för jämställdhetsintegrering.

Idébok:

Jämställd medborgarservice. Goda råd om jämställdhetsintegreringen. En idébok för chefer och strateger.

Metodbok:

JämStöd Praktika. Metodbok för jämställdhetsintegrering. [15]