

Näringsdepartementet  
Enheten för transportpolitik  
103 33 Stockholm

## Betänkande 2008:130 En reformerad körkortslagstiftning, genomförandet av tredje körkortsdirektivet

### Sammanfattning

Transportstyrelsen delar inte utredningens uppfattning om att krav på läkarundersökningar ska införas vart femte år för de högre behörigheterna. Vid förnyelse vart femte år fram till 45 års ålder bör det, enligt styrelsens mening, vara tillräckligt med krav på en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning. Från och med 45 års ålder och därefter vart femte år träder nuvarande krav på läkarintyg in.

Transportstyrelsen anser att frågan om ett svenskt pricksystem bör utredas vidare. Det vore lämpligt att en sådan utredning gjordes i samband med en samlad översyn av det svenska förarutbildningssystemet.

Transportstyrelsen delar inte utredningens uppfattning om att nuvarande bestämmelser om provtid inte bör ändras. Styrelsen anser att det vore lämpligt att genomföra en försöksverksamhet med påverkansprogram under provtiden och att den utvärderas vetenskapligt.

Transportstyrelsen gör liksom utredningen en positiv värdering av idén med Trafikmedicinska Centrum och Enheter inom sjukvården. Transportstyrelsen anser att det är av stor vikt att frågorna om huvudmannaskap och finansiering utreds närmare så att systemet med Trafikmedicinska Centrum och Enheter kan införas så snart det är möjligt.

Transportstyrelsen välkomnar utredningens förslag när det gäller läkarnas anmälningsplikt och möjligheten att få körkortsinnehavet villkorat av alkohol utan att rattfylleribrott har begåtts. Styrelsen anser dock att villkorstiden för alkohol inte ska bestämmas på förhand.

Transportstyrelsen välkomnar även förslaget om att inte införa periodiska läkarundersökningar för de lägre behörigheterna. Styrelsen anser det vara av vikt att styrelsen får ett uppdrag att göra en utredning för att undersöka värdet av att införa periodiska hälsodeklarationer för de lägre behörigheterna.

När det gäller förslaget till sänkt ålderskrav vid förvärvsmässiga persontransporter respektive bedömningen om sänkt ålderskrav för taxiförare anser Transportstyrelsen att dessa frågor inrymmer mycket svåra avvägningar mellan flera transportpolitiska mål och styrelsen har för sin del inte funnit att det finns ett tillräckligt och säkert underlag för att kunna ta ställning.

Transportstyrelsen instämmer i utredningens uppfattning om att förenkla vilka befattningshavare som ska regleras vid trafikskola. För att upprätthålla kravet på kvalitet i utbildningen anser styrelsen dock att det bör ställas krav på att den som ska vara trafikskolansvarig är godkänd som trafiklärare och har arbetat som sådan under minst två år.

## Författningsförslag

### 1. Förslag till ny körkortslag

#### 2 kap. Behörigheter

##### 6 §

Utredningen har inte motiverat varför rättigheten att köra alla fordon inom visst område för den som har körkortsbehörighet kategori B utvidgas till att omfatta även körning med last eller passagerare. Transportstyrelsen anser, av trafikssäkerhetsskäl, att sådan körning inte ska tillåtas med last eller passagerare.

#### 3 kap. Körkortsbehörighet

##### 8 §

För kategori AM har en åldersgräns på 15 år redan beslutats genom införande av nationella bestämmelser som träder i den 1 oktober 2009. I tredje körkortsdirektivet föreskrivs att åldersgränsen för kategori AM ska vara 16 år. Transportstyrelsen noterar att utredningen, som hade i uppdrag att analysera hur direktivets bestämmelser skulle införlivas i svensk rätt, inte har motiverat varför 15 år har valts som åldersgräns istället för 16 år.

##### 9 §

Av nuvarande bestämmelser framgår enligt 3 kap. 7 § körkortslagen att körkort för behörigheterna BE, CE och DE får utfärdas endast för den som har behörighet för dragfordonet samt i vissa fall efter återkallelse. Enligt tredje körkortsdirektivet ska körkort för dessa behörigheter inte utfärdas om körkortshavaren inte har behörighet för dragfordonet.



rektivets artikel 6.1 b gäller detta även fortsättningsvis. Transportstyrelsen anser att en motsvarande bestämmelse bör införas även i den nya körkortslagen.

## 19 §

När det gäller förslaget i tredje stycket att föreskrivna medicinska krav ska vara uppfyllda vid ersättning vart femte år av högre körkortsbehörigheter hänvisas till avsnitt 5.4.3 i remissvaret.

## 4 kap. Förarbehörighet

### 4 §

Enligt 3 kap. 20 § körkortslagen, med i kraftträdande den 1 oktober 2009, får kunskapsprov inte avläggas innan spärrtid eller ogiltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut enligt 5 kap. 3 § 1-4. Som bestämmelsen i tredje stycket är utformad i utredningens förslag innebär den enligt Transportstyrelsens mening att spärrtid för en förarbehörighet aldrig hindrar att kunskapsprov avläggs för annan förarbehörighet. Av prop. 2008/09:60<sup>1</sup> (sid 47f) framgår att huvudregeln vid ingripande mot förarbehörigheter (omfattar i denna proposition både körkort och övriga förarbehörigheter) är, och bör även fortsättningsvis vara, att samtliga behörigheter omfattas av ingripandet. Avsteg från denna huvudregel får dock göras genom att en återkallelse begränsas till att avse en eller flera behörigheter beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Transportstyrelsen anser i likhet med detta resonemang att spärrtid oavsett behörighet *som huvudregel* bör vara hinder för att avlägga prov för annan förarbehörighet.

## 5 kap. Övningskörning

### 7 §

Enligt föreslagen bestämmelse är ett godkännande som handledare *ogiltigt* under vissa förutsättningar om handledarens körkortsbehörighet har återkallats. Nuvarande bestämmelse i 4 kap. 8 § körkortslagen anger att ett godkännande *upphör att gälla* under motsvarande förutsättningar. Transportstyrelsen anser att föreslagen lydelse är otydlig. Är ogiltigheten permanent eftersom det anges att ogiltigheten gäller om körkortet *har återkallats* (inte är återkallat) eller blir godkännandet giltigt igen när handledaren återfår sin körkortsbehörighet? Ett förtydligande av bestämmelsen bör göras.

---

<sup>1</sup> Regeringens proposition 2008/09:60. Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulningar.

## 6 kap. Behörighetsingripande

### 4 §

Transportstyrelsen anser att de av utredningen föreslagna underkategorier till första stycket punkt 1 är bra och kommer att underlätta såväl handläggning av körkortsärenden som trafiksäkerhetsforskning.

Som en konsekvens av att punkt 6 i nuvarande 5 kap. 3 § körkortslagen tas bort får återkallelsepunkterna nya sifferbeteckningar. Detta kan komma att skapa förvirring i vägtrafikregistrets körkortsregistrering under de år som de gamla och nya beteckningarna lever sida vid sida. Transportstyrelsen föreslår därför att den föreslagna punkt 8 läggs in som punkt 6 i förslaget. Detta innebär att punkterna 7 och 8 i nuvarande körkortslag blir desamma i den nya körkortslagen. Detta ökar tydligheten vid t.ex. statistikuttag.

### 4 § punkt 5

Återkallelser enligt denna punkt bör kunna ske utan spärrtid. Fylleri och fylleriförseelser avkriminaliserades för flera decennier sedan, vilket är ett skäl till att inte använda spärrtid. Spärrtid vid återkallelsepunkterna 1-4 bestäms i proportion till straffvärdet hos en brottslig gärning. Spärrtiden ger också fel signaler till den enskilde då pålitlighet i nykterhetskänslighet måste styrkas innan en ansökan om ett nytt körkortstillstånd kan bifallas. Nackdelen för den enskilde om spärrtiden tas bort är att det kan vara svårt för personen att veta när körkortstillstånd kan beviljas. Denna nackdel kan dock åtgärdas genom bestämmelser i föreskrifter om vad som kan vara en lämplig observationstid.

### 9 §

I bestämmelsen anges att ett behörighetsbevis ska omhändertas i vissa angivna fall. Rättighet att köra inträder enligt utredningen i och med registrering i vägtrafikregistret att beslut om behörighet har fattats. Detta innebär att en person har rätt att köra innan körkort har utfärdats vilket i vissa fall kan innebära att det inte finns något behörighetsbevis att omhänderta. Transportstyrelsen anser att även denna situation bör omfattas av bestämmelsen.

### 18 och 19 §§

Dessa paragrafer överensstämmer enligt författningskommentaren materiellt med nuvarande 5 kap. 14 § körkortslagen. De föreslagna lydelseerna av 18 och 19 §§ har enligt utredningen gjorts i syfte att tydliggöra bestämmelserna om hur man återfår körkortsbehörighet efter återkallelse. Transportstyrelsen anser dock att syftet inte helt har uppnåtts då det, enligt styrelsens mening, inte är tydligt i vilka fall som det krävs förarprov efter en återkallelse.



## 7 kap. Utländska körkort

### 3 §

Det är enligt Transportstyrelsen oklart vad som avses med *fortfarande* omhändertaget och att körkortsbehörigheten *fortfarande* är återkallad i andra stycket. Transportstyrelsen anser att det skulle vara tydligare om det anges att ett EES-körkort inte gäller om körkortshavaren haft ett svenskt körkort som är omhändertaget eller om ogiltighetstid eller spärrtid löper för den svenska körkortsbehörigheten.

### 5 §

Hänvisningen i andra stycket torde vara till 11 §.

## 8 kap. Tillstånd och tillsyn

Transportstyrelsen anser inte att rubriken på kapitlet överensstämmer med innehållet när det gäller 1 och 10-15 §§. Styrelsen föreslår därför att 1, 13 och 15 §§ flyttas till 11 kap. om Bemyndiganden m.m. och att 10-12 och 14 §§ flyttas till 6 kap. om Behörighetsingripande.

### 3 §

Transportstyrelsen föreslår att det även ska vara möjligt att återkalla ett tillstånd att bedriva introduktionsutbildning eller riskutbildning då undervisning inte har bedrivits under de senaste tolv månaderna (jfr 5 § i förslaget till ändring i trafikskolelagen).

### 7 §

Hänvisningen i sista stycket torde vara till 3 kap. 1 § första stycket 1-3.

## 10 kap. Ansvar

### 1 §

Transportstyrelsen anser att andra stycket i bestämmelsen behöver kompletteras med en tredje punkt. Förslagsvis ska förare, trots avsaknad av körkort, inte dömas till straff om färden äger rum inom en månad från det att beslut om behörighet har fattats (se vidare under avsnitt 3.2).

## 2. Förslag till ny körkortsförordning

### 2 kap. Behörigheter

Då 1-4 §§ innehåller bestämmelser både om behörigheter och om den fysiska handlingen anser Transportstyrelsen att rubriken istället borde vara "Behörighetsbevis och behörigheter".

### 3 kap. Körkortsbehörighet

#### 9 §

Bestämmelsen bör utgå, jfr 8 kap. 7 § i nya körkortslagen.

### 5 kap. Övningskörning m.m.

#### 6 §

I bestämmelsen framgår att det vid övningskörning på lämpligt sätt ska anges att fordonet används för övningskörning. Vid övningskörning inom gymnasieskola framgår att fordonet ska vara försett med skylt (jfr 5 kap. 4 § nya körkortsförordningen).

Transportstyrelsen anser att det även av 6 § bör framgå att fordonet ska vara försett med skylt och att styrelsen ges mandat att föreskriva om hur sådan skylt ska vara utformad.

#### 8 §

Hänvisningen i första stycket torde vara till 5 kap. 6 § första stycket 3 körkortslagen.

#### 9 §

Hänvisningen i första meningen torde vara till 8 § första stycket.

### 7 kap. Utländska körkort

#### 9 §

Enligt förslaget får Transportstyrelsen förelägga den som har utländskt körkort och ansöker om godkännande som handledare att inom viss tid ge in utredning som styrker vissa förhållanden. Styrelsen saknar stöd i förslaget till ny körkortslag att personer med utländskt körkort ska kunna godkännas som handledare vid övningskörning.

Då det i denna paragraf enbart anges "utländskt körkort" innebär det att inte bara de som har körkort utfärdat i stat inom EES utan även innehavare av tredje-

landskörkort får vara handledare. Enligt 6 kap. 1 § första stycket i nuvarande körkortslag är det enbart innehavare av EES-körkort som kan vara handledare.

Det bör även framgå av bestämmelsen att kravet på permanent bosättning ska vara uppfyllt.

## **8 kap. Tillstånd och tillsyn**

Transportstyrelsen anser inte att rubriken på kapitlet överensstämmer med innehållet i bestämmelserna.

### **4 §**

Även elektronisk underrättelse av en dom bör vara möjlig.

### **5 §**

Förarbevis bör inte omfattas av denna bestämmelse eftersom det inte sker någon lämplighetsprövning.

## **11 kap. Bemyndigande m.m.**

### **8 §**

Det bör i denna bestämmelse även finnas ett undantag från kravet på riskutbildning när en person som har körkortsbehörighet kategori A1 ska avlägga förarprov för kategori A2 samt när en person som har körkortsbehörighet kategori A2 ska avlägga förarprov för kategori A.

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

### **2 b § 3 a och b**

I dessa bestämmelser bör trafikansvarig ändras till trafikskolansvarig.

### **4 § 3**

Hänvisningen till påbyggnadsutbildning i kommunal vuxenutbildning torde behöva ändras i och med införandet av lag (2009:128) om yrkeshögskola.

### **10 §**

I andra stycket i bestämmelsen ges mandat att meddela föreskrifter för erkännande av yrkeskvalifikationer i ett annat land för att utöva yrke som trafiklärare med anledning av rådets direktiv 2005/36/EG. Direktivet skulle ha varit införlivat senast den 20 oktober 2007. De delar som det tidigare har funnits mandat för har införlivats genom Vägverkets föreskrifter (VVFS 2007:304) om erkännande av yrkeskvalifikationer för godkännande av trafiklärare och utbildningsledare. Utredningens förslag innebär att mandat nu ges för att införliva resterande delar



av direktivet. Transportstyrelsen anser att andra stycket i denna paragraf bör träda i kraft tidigare än år 2013.

### 3 Körkortslagens inledande bestämmelser

#### 3.2 Behörigheten ska förtydligas

Transportstyrelsen anser, liksom utredningen, att det är lämpligt att skilja på behörighet och den handling som utvisar behörigheten.

Detta får inte innebära försämringar för den enskilde. En person som t.ex. har avlagt ett godkänt förarprov och där beslut om behörighet har fattats av Transportstyrelsen kan inte köra direkt efter provet eller under en kort tid därefter utan att riskera påföljd (enligt 10 kap. 1 § nya körkortslagen eftersom något körkort enligt 3 kap. 21 § samma lag inte kan uppvisas för polisman eller bilinspektör). Det bör därför införas ytterligare ett undantag, se ovan under 10 kap 1 § nya körkortslagen.

### 4 Behörigheter

#### 4.8 Personbil med tyngre släp

Enligt utredningens förslag ges möjlighet att - genom en "utökning" av körkortsbehörighet kategori B - få en utvidgad rätt att köra dragfordon med tyngre släpvagn. Enligt förslag till lagtext i 2 kap. 2 § har den som har körkortsbehörighet kategori B och genomgår särskilt körprov rätt att köra sådan fordonskombination.

Transportstyrelsen saknar dock i förslaget en bestämmelse som anger när rättigheten att köra personbil med tyngre släp inträder samt i övrigt vilka formella krav som ska vara uppfyllda vid det särskilda körprovet. Problemet uppkommer, enligt styrelsens mening, genom att det särskilda körprovet inte är ett körprov som leder till körkortsbehörighet som ryms under begreppet "förarprov". Bestämmelser om Förarprov regleras i 3 kap. 10-14 §§ nya körkortslagen men i dessa bestämmelser finns inte något angivet om det särskilda körprovet. Det är också oklart om den som har en sådan utökad rättighet förenad med provtid ska avlägga kunskapsprov för kategori B och särskilt körprov för den utökade rättigheten för kategori B efter en återkallelse.

Styrelsen har noterat att körkortstillstånd krävs för att övningsköra med personbil med tyngre släp.



## 5. Körkorts- och förarbehörighet samt bevis om behörighet

### 5.3.5 Återkallelse av beslut om behörighet

#### Ytterligare säkerhetsåtgärder vid körkortstillverkning

Under denna rubrik nämns att körkortsmyndigheten ska, i en utredning av fotografiets överensstämmelse med individen som söker körkort eller förnyelse av körkort, få anmoda och förelägga den sökande att styrka sin identitet. Ett mandat för körkortsmyndigheten att få anmoda och förelägga i dessa fall bör framgå av författning.

#### 5.4.3 Närmare om de högre behörigheterna

I det tredje körkortsdirektivets artikel 7.3 a om högre körkortsbehörigheter anges att förnyelse av körkort vid den administrativa giltighetstidens utgång ska förutsätta ett fortsatt uppfyllande av de minimikrav som anges i bilaga III i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att föra sådana fordon.

För förare av fordon i grupp 2 gäller enligt bilaga III punkt 4 att sökande ska genomgå läkarundersökning innan körkort utfärdas första gången, och därefter ska förare kontrolleras i enlighet med det nationella system som gäller i bosättningsmedlemsstaten varje gång körkortet förnyas.

Transportstyrelsen anser att det inte klart framgår av direktivtexten hur den medicinska lämpligheten ska kontrolleras då det gäller högre körkortsbehörigheter.

Körkortsutredningen har också bedömt att periodiska medicinska kontroller generellt sett inte har visat sig vara effektiva från trafiksäkerhetssynpunkt och att de dessutom är resurskrävande.

Det system som finns i Sverige i dag innebär för högre körkortsbehörigheter en medicinsk undersökning som krav för körkortsförnyelse från 45 års ålder och därefter vart tionde år om de medicinska förhållandena inte ger anledning till tätare undersökningar. Denna ordning har funnits sedan 1998 och även om endast få medicinskt olämpliga har påträffats vid dessa undersökningar har systemet fått en viss acceptans i samhället. I artikel 7.3 femte stycket i tredje körkortsdirektivet anges att medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstid som anges i punkt 2 för individuella körkort av alla kategorier om det anses nödvändigt att tillämpa tätare medicinska kontroller. Denna skrivning ger enligt Transportstyrelsens bedömning medlemsstaterna friheten att utforma kontroller utöver vad som krävs enligt artikel 7.3 a i direktivet, och en sådan bestämmelse som finns i dag och som reglerar de så kallade 45-årskontrollerna

bör därför kunna behållas. Risk för sjukdomar ökar med stigande ålder. Även om 45-årsgränsen för den första läkarundersökningen vid förnyelse av högre körkortsbehörigheter kan diskuteras är den i dag inarbetad och det är i den åldern som det börjar dyka upp t.ex. allvarlig hjärt-kärlsjuklighet, typ 2 diabetes och eventuellt grå och grön starr.

Enligt styrelsens mening bör det vid förnyelse vart femte år och fram till 45 års ålder vara tillräckligt med krav på en hälsodeklaration och ett intyg om synprovning (jfr nuvarande 3 kap. 1 § körkortsförordning om lägre behörigheter). Från och med 45 års ålder och därefter vart femte år träder nuvarande krav på läkarintyg in.

## 6 Övningskörning

### 6.5 Introduktionsutbildning

Utredningen anger i betänkandet att en handledare får ha högst åtta elever men någon sådan bestämmelse finns inte i de författningsförslag som utredningen har lämnat. Av 3 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:76) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B, som utredningen hänvisar till, framgår att grupper med högst fem personer får gå utbildningen tillsammans vid ett och samma tillfälle. Transportstyrelsen anser det önskvärt att denna bestämmelse kan bibehållas.

#### 6.5.2 Ska eleven behöva gå utbildningen med varje handledare?

Transportstyrelsen anser visserligen att det finns en värdefull pedagogisk tanke med att handledaren och eleven genomgår introduktionsutbildningen tillsammans, men har ändå förståelse för att denna bestämmelse har orsakat vissa problem för den enskilde. Det är dock viktigt, enligt styrelsens mening, att det föreslagna kravet på att eleven ska gå samtidigt som åtminstone en av sina handledare kvarstår. Vissa praktiska svårigheter, vid ansökan om körkortstillstånd och vid registrering, kan dock uppstå då det inte finns något som säger att de som genomförde utbildningen tillsammans är den konstellation som först ansöker om handledarskap. Om inte parrelationen ansöker först eller får ansökan godkänd låser de för övriga handledare, vilket gör att något slags bevaknings-system får tillämpas i avvaktan på att även eleven genomgått utbildningen, om än med en annan handledare.



## 7 Behörighetsingripande

### 7.2.2 Pricksystem

Utredningen skriver ett kort avsnitt om pricksystem och konstaterar att frågan utretts tidigare (senast i SOU 2000:26) och att det då framkom synpunkter om att ett sådant system inte skulle vara förenligt med grundlagen.

I sammanhanget bör dock nämnas att Vägförmyndigheten har utrett frågan och fann då inget stöd för uppfattningen att det skulle finnas uppenbara juridiska hinder att införa ett pricksystem i Sverige. I Vägförmyndighetens förstudie<sup>2</sup> konstateras bl.a. att ett flertal utvärderingar av befintliga pricksystem i andra länder visar på positiva trafiksäkerhetseffekter. Transportstyrelsen anser därför att frågan om ett svenskt pricksystem bör utredas vidare. Det vore lämpligt att en sådan utredning gjordes i samband med en samlad översyn av det svenska förarutbildningssystemet.

### 7.3.3 Allmän brottslighet och personliga förhållanden

Utredningen föreslår att återkallelse på grund av allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt (5 kap. 3 § 6 i nuvarande körkortslag) ska tas bort. Detta innebär att återkallelse av bl.a. kategori D1, D1E, D och DE inte kan ske på grund av allmän brottslighet. Däremot kan en taxiförarlegitimation återkallas på denna grund enligt 5 kap. 6 § yrkestrafiklagen.

Transportstyrelsen har i huvudsak ingen erinran mot detta förslag men styrelsen anser dock att det bör vara möjligt att i vissa fall kunna återkalla kategori D1, D1E, D och DE på grund av allmän brottslighet, t.ex. vid grova våldsbrott, eftersom det här är fråga om persontransporter.

## 7.5 Prövotid

Statistik visar att olycksrisken hos unga bilförare är mycket högre direkt efter att de klarat förarprovet än direkt före, dvs. under övningskörningsperioden. Under de första åren med körkort sjunker sedan olycksrisken igen. Ur ett helhetsperspektiv kan därför både övningskörningsperioden och de första åren med körkort betraktas som viktiga inlärningsfaser. Prövotiden bör alltså kunna ses som en del av förarutbildningssystemet och med rätt utformning borde den kunna sänka både den initiala olycksrisken hos nyblivna körkortsinnehavare och påskynda den minskning av olycksrisk som sker den första tiden med körkort. De utvärderingar som refereras till i utredningen visar också på god effekt av olika typer av

<sup>2</sup> *Pricksystem – en förstudie*. Vägförmyndigheten. 2008-03-07. Publikation 2008-07.

påverkansprogram om dessa uppfyller vissa kriterier såsom god kvalitet, anpassat till det givna landets system etc.

När det gäller program för alkoholrelaterade brott hänvisar utredningen till att ett påverkansprogram inte skulle ha effekt i Sverige för att de som kör rattonyktra här är sådana som har alkoholproblem, dvs. det har inte med fel attityd att göra och därför har inte ett påverkansprogram någon effekt. Vägverket<sup>3</sup> föreslog inte heller ett "vanligt" påverkansprogram utan en modell, Skellefteåmodellen, som går ut på att hitta en lämplig metod för att få den alkoholpåverkade att ta hand om sina alkoholproblem vilket torde öka trafiksäkerhetspotentialen av provotiden. Utredningen avvisar Vägverkets förslag i detta avseende och anser istället att dagens system är tillräckligt bra för att förebygga rattonykterhet. Något underlag som styrker detta påstående har utredningen inte visat.

Enligt utredningen kan kravet på att genomgå ett nytt förarprov efter körkortsåterkallelse under provotiden anses vara mer avhållande än att tvingas genomgå ett påverkansprogram. Det saknas dock någon referens som stödjer varför detta antagande görs.

Utredningen avvisar även Vägverkets förslag till påverkansprogram för andra typer av trafikförseelser än alkoholrelaterade sådana. Argumentet är att det saknas utvärderingar som visar att sådana program är effektiva i Sverige. Utredningens förslag är att dagens provotid bibehålls som den är. Argumentet om att det saknas utvärdering om effekter gäller även för dagens system. Enligt Transportstyrelsens uppfattning vore det lämpligt att en försöksverksamhet med påverkansprogram genomförs under provotiden och att den utvärderas vetenskapligt. Transportstyrelsen anser att detta kan anses särskilt viktigt nu när det förutom krav på nytt förarprov även ställs krav på ny riskutbildning för den som har fått sitt körkort återkallat under provotiden. Det torde vara mer effektivt för den enskilde att genomgå ett riktat påverkansprogram kopplat till det trafikbrott som begåtts än att göra om en nyligen genomgången riskutbildning.

## 10 Läkares anmälningsplikt m.m.

### 10.7 Utredningens förslag och bedömning

Transportstyrelsen välkomnar ändringen av begreppet "uppenbart olämplig" till "olämplig" i bestämmelsen om läkares anmälnings skyldighet i den nya körkortslagen. Likaså instämmer Transportstyrelsen i att det finns skäl för att behålla möjligheten till muntlig överenskommelse och att läkaren också ges möjligheten att avstå från anmälan när det är uteslutet att körkortsinnehavaren

<sup>3</sup> Förslag till förändrad provotid. Vägverket. 2006-04-28. FT 10 05:13509.



fortsättningsvis kommer att kunna köra bil. Transportstyrelsen anser liksom utredningen att såväl en anmälan som ett muntligt körförbud ska noteras i läkarjournalen och att den skyldigheten bör regleras. Den nu föreslagna möjligheten för läkaren att kunna anmäla den patient som sannolikt kan vara olämplig att inneha körkort för att få till stånd ett krav på vidare utredning som villkor för fortsatt körkortsinnehav, är också ändamålsenlig och bedöms kunna gagna trafiksäkerheten.

Transportstyrelsen ser också positivt på möjligheten att genomföra ett körprov utan krav på körkortstillstånd om det utgör en del av den medicinska bedömningen av lämplighet för körkortsinnehav.

Transportstyrelsen gör liksom utredningen en positiv värdering av idén med Trafikmedicinska Centrum och Enheter inom sjukvården. Utredningen har inte kunnat ta ställning i sak då frågorna om huvudmannaskap och finansiering inte ansågs lösta. Transportstyrelsen anser att det är av stor vikt att dessa frågor utreds närmare så att systemet med Trafikmedicinska Centrum och Enheter kan införas så snart det är möjligt.

## 10.8 Periodiska läkarundersökningar av körkortshavare

Körkortsutredningen bedömer att periodiska läkarundersökningar av körkortshavare med behörigheterna AM, A, A1, A2, B eller BE inte kan motiveras av trafiksäkerhetsskäl och att sådana inte ska införas. Transportstyrelsen instämmer i denna bedömning.

Det förslag om periodisk hälsodeklaration som fanns i den av Vägverket i december 2005 till regeringen lämnade utredningen om läkares anmälan har utredningen inte kommenterat. Vägverket föreslog då att verket skulle få ett mandat från regeringen att närmare utreda den frågan. Transportstyrelsen anser det vara av vikt att styrelsen nu kan få ett uppdrag att göra en sådan utredning. Det kan då bl.a. utredas om det skulle kunna vara av värde att införa periodiska hälsodeklarationer även för de lägre behörigheterna.

## 11 Alkolås

### 11.5 Utredningens förslag

Transportstyrelsen välkomnar utredningens förslag att personer som har diagnoser som missbruk eller beroende av alkohol och de som är opålitliga i nykterhets hänseende ska kunna få körkortsinnehavet villkorat av alkolås utan att de har gjort sig skyldiga till rattfylleri.

Körkortsutredningen föreslår att villkorstidens längd i dessa fall ska bestämmas till två år. Transportstyrelsen delar inte detta förslag. I denna grupp, i Alkolåsutredningens betänkande (SOU 2008:84) benämnd som en högriskgrupp, finns personer med stora alkoholproblem och de har därmed störst behov, sett från trafiksäkerhetssynpunkt, av att vara under kontroll med alkolås. För att kunna få körkort *utan* villkor alkolås krävs enligt styrelsen att personen uppfyller en särskild lämplighetsprövning med läkarbesök och provtagning under minst ett år. Körkort *utan* alkolås kan medges först när körkortshavaren har kunnat verifiera nykterhet. Villkorstiden bör därför enligt Transportstyrelsen inte bestämmas på förhand.

## 12 Körkortsbehörighet och yrkeskompetens vid gods- och persontransporter

### 12.3.2 Kan ålderskraven vid förvärvsmässiga persontransporter sänkas?

Utredningen föreslår att lägsta ålder för att få framföra buss förvärvsmässigt kan sänkas till 18 år under förutsättning att utbildning för bussförare införs i gymnasieskolan. I förslaget aktualiseras enligt Transportstyrelsen en målkonflikt mellan kraven på ett tillgängligt transportsystem, hög transportkvalitet och trafiksäkerhet. Gruppen 18-åringar har givetvis en mycket liten erfarenhet vad gäller körning med bil i trafik. Den forskning<sup>4</sup> som finns vad gäller ålderns och erfarenhetens betydelse för olycksrisk för förare visar att bådadera är mycket avgörande, men att erfarenheten spelar större roll än åldern i sig. Senare års forskning avseende vilka kompetenser en förare bör ha visar att de kan delas in i olika nivåer där den översta nivån - nuvarande livssituation och målsättning med livet - påverkar hur och till vad ett fordon används och därmed hur det framförs. Motivationen att köra säkert har också stor betydelse för hur ett fordon framförs och motivationen varierar starkt med ålder (=livserfarenhet). Den översta nivån som alltid påverkar de lägre nivåerna är till stor del åldersrelaterad och de lägre nivåerna som är mer av körteknisk natur påverkas däremot till största delen av vilken erfarenhet en förare har av motorcykel-, bil- eller busskörning. Det är alltså fullt möjligt att lära en 18-åring att framföra en buss rent körtekniskt, däremot kan man inte ändra 18-åringens ålder eller vilket sammanhang som 18-åringen lever i. Det är denna konflikt mellan erfarenhet och livserfarenhet/mognad som behöver värderas i ställningstagandet till om 18-åringar ska få köra buss i yrkesmässig trafik.

<sup>4</sup>Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991) *The Accident Liability of Car Drivers*. TRL Research Report 315. Transport Research Laboratory.



Transportstyrelsen har gjort en jämförelse över antal personskadeolyckor med lastbil respektive buss ställt i proportion till andelen körkortshavare i varje åldersgrupp för år 2006-2008. Där framgår att olycksinblandningen är, för båda fordonsslagen, flera gånger högre för de yngsta förarna och att olyckskvoten minskar markant under de första åren. Statistiken är dock inte tillräckligt jämförbar beroende på olika ingångsålder mellan buss- och lastbilsförare, vilket gör att den inte kan läggas till grund för slutsatsen att lastbilsförarna har en högre olycksrisk än bussförarna. Det bör också tilläggas att statistiken för de yngsta bussförarna är osäker då det rör sig om ett fåtal olyckor samt få körkortshavare. Däremot stöder forskningen att ju lägre ålder desto högre olycksrisk. Det ska dock inte uteslutas att de som väljer att utbilda sig till bussförare vid 18 års ålder skulle komma att vara en så specifik grupp att den är säkrare än andra förare i samma åldersgrupp. Det motsatta kan också gälla, dvs. att gruppen unga bussförare har en högre risk än andra i samma åldersgrupp.

En viktig fråga i sammanhanget är om utbildning i gymnasieskola kan ersätta kravet på den erfarenhet som i dag föreskrivs. En bussförare ska kunna hantera krävande trafiksituationer samt hantering av och servicegivning till passagerare vilket kräver stresstålighet, körskicklighet, mognad och servicekänsla. Den närmare utformningen av utbildningen kommer att vara av mycket stor vikt om den ska kunna ge de blivande förarna sådan erfarenhet att den risk det innebär att vara ung och nybliven förare minimeras. Även om detsamma naturligtvis kan sägas gälla för blivande lastbilsförare är det än viktigare här med tanke på att det rör sig om persontransporter vilket i sig innebär en krävande arbetsmiljö. Således kommer innehållet i utbildningen, omfattningen av antal körtimmar i utbildningen samt tillsyn över utbildningen att vara viktiga komponenter om utredningens förslag ska genomföras.

En gymnasieutbildning kan antas underlätta rekryteringen till yrket vilket innebär att fler förare kommer ut i trafik. Detta kan i sin tur bidra till en utvecklad kollektivtrafik och därmed en gynnsam utveckling när det gäller framkomlighet.

Transportstyrelsen anser sammanfattningsvis att denna fråga inrymmer mycket svåra avvägningar mellan flera transportpolitiska mål. Styrelsen har för sin del inte funnit att det finns ett tillräckligt och säkert underlag för att kunna ta ställning i frågan om ålderskravet kan sänkas till 18 år för bussförare.

#### **12.4 Ålder för taxiförare**

Transportstyrelsen anser att en taxiförare bör ha mognad och erfarenhet för att få utföra taxiyrket och då särskilt med tanke på de krav som ställs vid färdtjänstuppdrag och vid skolskjutsning. De som har färdtjänst är personer med särskilda behov och de ska ges den service som krävs. Vid skolskjutsning ligger ett stort



ansvar på föraren att säkerhetsbestämmelser följs noggrant och att barns transport till och från skola säkras. Transportstyrelsen anser, i likhet med ovanstående förslag om ålderskrav för bussförare, att det saknas tillräckligt underlag för att styrelsen ska kunna ta ställning i frågan om sänkt ålderskrav för taxiförare.

## 13 Trafikskolor

### 13.5.3 Vilka slag av befattningshavare ska regleras?

Transportstyrelsen anser visserligen att det kan vara bra att förenkla vilka befattningar som ska vara reglerade på en trafikskola, men då utredningen uppger att detta ska ske utan att det grundläggande kravet på kvalitet i utbildningen eftersätts saknar styrelsen kompetenskrav för den som ska vara trafikskolansvarig. Vad Transportstyrelsen erfar ska den som är trafikskolansvarig överta de ansvarsområden som i dag åligger trafikskolechef och utbildningsledare. Detta innebär att den trafikskolansvarige blir såväl företagsansvarig som utbildningsansvarig. I dag är det utbildningsledaren som är ansvarig för utbildningsarbetet (3 § trafikskolelagen). Mot bakgrund av detta ställs bl.a. krav på att den sökande har arbetat som trafiklärare minst två år (3 § trafikskoleförordningen) samt särskilda kompetenskrav om en genomgången högskolekurs (4 kap. 1 § Vägverkets föreskrifter VVFS 2006:65 om trafikskolor).

Utredningen gör en jämförelse med ansvarsregleringen för innehavare av trafik-tillstånd (där det bl.a. krävs ett särskilt prov för att säkerställa yrkeskunnande) samt med en person vid trafikskolan som ska uppfylla vissa krav i såväl Norge (bl.a. tre års erfarenhet av trafikläraryrket och utbildning anpassad för ledarskapet) som i Finland (bl.a. fyra års erfarenhet av trafikläraryrket samt företagsutbildning). Något resonemang om varför inte liknande krav skulle finnas i Sverige saknas.

Om en nyutexaminerad trafiklärare eller en person helt utan erfarenhet av pedagogisk verksamhet utses som trafikskolansvarig, ser Transportstyrelsen en risk för försämrad kvalitet av utbildningen. Styrelsen anser därför att det i vart fall bör ställas krav på att den som ska vara trafikskolansvarig är godkänd som trafiklärare och har arbetat som sådan under minst två år.

För att underlätta lämplighetsprövningen av dem som söker godkännande som trafiklärare bör Transportstyrelsen få direktåtkomst till belastnings- och misstankeregistren i stället för att inhämta lämplighetsintyg från polisen. Det finns i dag problem med att polisens lämplighetsintyg inte överensstämmer med



den helhetsbedömning av lämpligheten som tidigare Vägverket och numera Transportstyrelsen gör. Dessutom har bedömningarna skiljt sig åt mellan olika polismyndigheter.

### 13.5.6 Återkallelse av godkännande som trafiklärare

Transportstyrelsen anser det vara mycket positivt att beslut om återkallelse av såväl tillstånd att driva trafikskola som godkännande som trafiklärare gäller omedelbart.

I den slutliga handläggningen av detta ärende, som har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert, har deltagit direktörerna Birgitta Hermansson-Ylvén och Birger Höök, enhetscheferna Mariann Almgren, Anders Ljungberg, och Petra Åkerlund samt verksjurist Margareta Lannermark Ögren och utredare Maria Åkerlund, den senare föredragande.



Staffan Widlert



Maria Åkerlund

