

Regeringens proposition

2009/10:198



Några körkorts- och fordonsfrågor

Prop.
2009/10:198

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 31 mars 2010.

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i läkares anmälningsplikt av förare som bedöms vara medicinskt olämpliga att framföra körkortspliktiga motorfordon.

Vidare föreslås att kravet på att en introduktionsutbildning vid privat övningskörning måste genomgåås tillsammans av körkortsaspiranten och handledaren tas bort.

Dessutom föreslås en ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med innebörden att vissa mindre eldrivna fordon ska betraktas som cykel.

De nya bestämmelserna i körkortslagen föreslås träda i kraft den 1 september 2010, och i lagen om vägtrafikdefinitioner den dag som regeringen bestämmer.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagförslag.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	8
3	Ärendet och dess beredning.....	12
4	Körkortsfrågorna	13
4.1	Reformbehovet.....	13
4.1.1	Läkares anmälningsplikt	13
4.1.2	Privat övningskörning	13
4.2	Läkares anmälningsplikt	14
4.2.1	Läkares anmälningsplikt ändras	14
4.2.2	Trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter?	16
4.3	Introduktionsutbildningen för handledare och körkortsaspiranter.....	16
4.4	Bemyndiganden	18
4.5	Ikraftträdande.....	18
5	Fordonsfrågorna.....	19
5.1	Små eldrivna fordon.....	19
5.1.1	Bakgrund.....	19
5.1.2	Jämförelse med andra länder.....	20
5.1.3	Överväganden och förslag.....	21
5.1.4	Ikraftträdande	25
6	Konsekvensanalys	26
6.1	Körkortsfrågorna.....	26
6.1.1	Läkares anmälningsplikt	26
6.1.2	Konsekvenser för myndigheter och samhället	26
6.1.3	Konsekvenser för den enskilda	27
6.1.4	Introduktionsutbildning för privat övningskörning.....	27
6.2	Fordonsfrågorna.....	28
6.2.1	Konsekvenser för den enskilde	28
6.2.2	Konsekvenser för företag	28
6.2.3	Konsekvenser för statliga myndigheter.....	28
6.2.4	Konsekvenser för kommuner	29
6.2.5	Konsekvenser för miljön	29
7	Författningskommentar.....	30
7.1	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	30
7.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.....	31

Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet – En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130)	32	Prop. 2009/10:198
Bilaga 2	Författningsförslag avseende läkares anmälningsplikt och introduktionsutbildning (SOU 2008:130).....	35	
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna avseende slutbetänkandet En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130).....	36	
Bilaga 4	Sammanfattning av Vägverkets rapport Utredning om Förflytningsfordon	37	
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanser avseende rapporten Utredning om Förflytningsfordon.....	39	
Bilaga 6	Till Lagrådet remitterat lagförslag	40	
Bilaga 7	Lagrådets yttrande.....	42	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2010.	44	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2009/10:198

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

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

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 2, 7 och 9 §§ samt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

2 §¹

Den som övningskör ska, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 14 år och nio månader för körning med moped,
2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning,
3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,
4. 17 år och 6 månader för körning med
 - a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,
 - b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 3,
5. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och
6. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

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

7 §²

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 4 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

1. fyllt 24 år,
 2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
 3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
 4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som ska övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.
4. under de senaste fem åren har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för förarbehörighet B.

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2009:189.

Ett godkännande som hand- ledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt *vad som sägs* i 6 § andra och tredje styckena.

Ett godkännande som hand- ledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt 6 § andra och tredje styckena.

9 §³

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

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

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

10 kap.

2 §⁴

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är *uppenbart* olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

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

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

³ Senaste lydelse 2008:1369.

⁴ Senaste lydelse 2009:1352.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.
 2. Genomgången introduktionsutbildning enligt äldre rätt ska anses som sådan utbildning enligt den nya lagen.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Prop. 2009/10:198

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

Nuvarande lydelse

Beteckning	2 § ¹ Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.2. <i>En eldriven rullstol som förs av den åkande och är konstruerad för en hastighet av högst 15 kilometer i timmen.</i>3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att drivas av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Motorcykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett motorfordon på två hjul eller tresymmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som

¹ Senaste lydelse 2009:226.

överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa *skall* i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon

Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte *en sådan eldriven rullstol eller* sådant eldrivet fordon *med en trampeller vevanordning* som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motorfordon

Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Beteckning	2 § Betydelse
Bärighetsklass	Indelning av vägar efter tillåtet axel-, boggi- och trippelaxeltryck samt tillåten bruttovikt. Bärighetsklasserna är bärighetsklass 1 (BK1), bärighetsklass 2 (BK2) och bärighetsklass 3 (BK3).
Cykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett fordon som är avsett att drivas med tramp- eller vevanordning och inte är ett lekfordon.2. <i>Ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning som är</i><ol style="list-style-type: none">a. <i>inrättat huvudsakligen för befordran av en person,</i>b. <i>inrättat för att föras av den åkande, och</i>c. <i>konstruerat för en hastighet av högst 20 kilometer i timmen.</i>3. Ett eldrivet fordon med en tramp- eller vevanordning om elmotorn<ol style="list-style-type: none">a. endast förstärker kraften från tramp- eller vevanordningen,b. inte ger något krafttillskott vid hastigheter över 25 kilometer i timmen, ochc. har en nettoeffekt som inte överstiger 250 watt.
Cykelkärra	Ett fordon som är avsett att drivas av en moped klass II eller en cykel och inte är en sidvagn. En tillkopplad cykelkärra anses inte som ett särskilt fordon.
Motorcykel	<ol style="list-style-type: none">1. Ett motorfordon på två hjul eller tresymmetriskt placerade hjul som är konstruerat för en hastighet som överstiger 45 kilometer i timmen eller, om det drivs av en förbränningsmotor, denna har en slagvolym som överstiger 50 kubikcentimeter.

2. Ett motorfordon på fyra hjul och med en massa utan last som är högst 400 kilogram eller 550 kilogram om fordonet är inrättat för godsbefordran, och vars maximala nettomotoreffekt inte överstiger 15 kilowatt, dock inte moped.

Vid beräkningen av en motorcykels massa ska i fråga om ett eldrivet fordon batterierna inte räknas in.

Motorcyklar delas in i lätta och tunga motorcyklar.

Motordrivet fordon

Ett fordon som för framdrivande är försett med motor, dock inte *ett sådant eldrivet fordon* som är att anse som cykel. Motordrivna fordon delas in i motorfordon, traktorer, motorredskap och terrängmotorfordon.

Motorfordon

Ett motordrivet fordon som är avsett att användas huvudsakligen på väg, oavsett om det är färdigbyggt eller inte, och som är inrättat

1. huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran, eller
2. för något annat ändamål än som avses under 1, om fordonet inte är att anse som en traktor eller ett motorredskap.

Motorfordon delas in i bilar, motorcyklar och mopeder.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Regeringen beslutade den 30 november 2006 (dir. 2006:119) att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar samt analysera hur EG:s tredje körkortsdirektiv skulle genomföras i svensk rätt. Utredningen antog namnet 2007 års körkortsutredning.

Körkortsutredningen har lämnat slutbetänkandet En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130). I denna proposition behandlas de delar av betänkandet som berör läkares anmälningsplikt av olämpliga förare och introduktionsutbildning vid privat övningskörning. En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 2*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2009/455/TE).

Den 19 december 2008 inkom en rapport till regeringen från Vägverket med förslag till bestämmelser för förflyttningsfordon, Utredning om Förflyttningsfordon. Utredningen hade genomförts i samverkan med Läkemedelsverket, Hjälpmedelsinstitutet, Rikspolisstyrelsen, Stockholms läns landsting, Västra Götalands läns landsting Avdelningen funktionshinder och delaktighet samt HMC Mölndal, De Handikappades Riksförbund, Riksförbundet för Trafik- Olycksfalls- och Polioskadade, Neurologiskt Handikappades Riksförbund, Pensionärernas Riksorganisation samt tillverkare av s.k. förflyttningsfordon. Vägverkets förslag innebär bl.a. ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. En sammanfattning av rapporten finns i *bilaga 4*. Förslaget har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2008/8815/TR).

Lagrådet

Lagrådet har yttrat sig över förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) i den lydelse det har enligt *bilaga 6*. Lagrådets yttrande framgår av *bilaga 7*. Regeringen har följt Lagrådets förslag, se avsnitt 4.3 och 4.5. I förhållande till lagrådsremissen har också en redaktionell ändring vidtagits.

Förslaget avseende lagen om (2001:559) om vägtrafikdefinitioner är författningstekniskt och även i övrigt av sådan enkel beskaffenhet att det enligt regeringens mening är obehövligt att inhämta Lagrådets yttrande.

4.1 Reformbehovet

4.1.1 Läkares anmälningssplikt

Av 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) följer att läkare har en plikt att anmäla en körkortshavare när det är uppenbart att han eller hon är olämplig som förare av körkortspliktiga fordon. Anmälan ska ske till Transportstyrelsen som därefter ska bedöma om körkortet bör återkallas på medicinska grunder.

Syftet bakom reglerna är att olyckor orsakade av personer som inte är lämpliga att framföra körkortspliktiga fordon av medicinska skäl ska kunna undvikas. Det är dock få personer som anmäls sett i förhållande till antalet diagnoser på sjukdomstillstånd som normalt sett påverkar körförmågan negativt. Exempelvis är antalet nya strokefall ca 30 000 och nya demensdiagnoser 25 000 varje år. Cirka tio procent av den vuxna befolkningen har missbruks- eller beroendeproblem. Som en jämförelse anmälde läkarna 2 700 personer till länsstyrelsen som medicinskt olämpliga att inneha körkort år 2009. Totalt återkallades knappt 6 500 körkort på grund av sjukdom eller för att körkortshavaren inte hade lämnat in begärt läkarintyg. Med anledning av att så få anmälningar görs och då systemet därför kan misstänkas vara mindre effektivt då det gäller att hindra att personer som på grund av medicinska skäl är olämpliga som förare kör, behöver regleringen ses över.

4.1.2 Privat övningskörning

Den som har fyllt 16 år och innehar ett körkortstillstånd får övningsköra med en personbil för att skaffa sig ett körkort med förarbehörigheten B enligt 4 kap. 1 § och 2 § 3 körkortslagen (1998:488). Om övningskörningen ska ske privat krävs det att en godkänd handledare har uppsikt under övningskörningen. För att bli godkänd handledare i fråga om övningskörning för förarbehörigheten B krävs att handledaren tillsammans med den som ska övningsköra har genomgått en introduktionsutbildning enligt 4 kap. 5 § 4 körkortslagen. Introduktionsutbildningen består av tre timmars teoriundervisning i grupp och får genomföras av den som har Transportstyrelsens tillstånd till detta. Av 3 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:76) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B, följer att grupper med högst fem personer får gå utbildningen tillsammans vid ett och samma tillfälle. Anledningen till detta är att i någon mån begränsa möjligheterna att bedriva olaglig trafikskoleverksamhet.

Introduktionsutbildningen infördes den 1 januari 2006. Utbildningen ansågs angelägen mot bakgrund av den omfattande privata övningskörning som sker och att handledaren vid sådan övningskörning har en central roll i trafiksäkerhetsarbetet, såväl när det gäller att utöva uppsikt och instruera under övningskörningen, som att förmedla kunskap som används av den nyblivne föraren när körkortet har utfärdats. Det ansågs ur pedagogisk synvinkel viktigt att handledare och elev genomgick

utbildningen tillsammans. Det har emellertid visat sig att kravet på att utbildningen alltid måste genomgå tillsammans inneburit problem för vissa individer, bland annat i de fall eleven vill ha flera handledare som bor på olika orter eller andra situationer när en handledare har svårt att gå utbildningen tillsammans med eleven vid samma tillfälle. För föräldrar med flera barn i olika åldrar har reglerna också inneburit att de måste genomföra utbildningen flera gånger, vilket innebär en extra kostnad och tidsåtgång som i många fall upplevs som onödig. Sistnämnda förhållande har blivit särskilt tydligt när det skiljer ett fåtal år mellan barnens åldrar. Kravet på att utbildningen måste genomgå av körkortsaspiranten och handledaren tillsammans behöver ses över. I detta sammanhang bör reglerna för att stävja olaglig trafikskoleverksamhet i fråga om det antal körkortsaspiranter en handledare få ha också ses över.

4.2 Läkares anmälningsplikt

4.2.1 Läkares anmälningsplikt ändras

Regeringens förslag: Bestämmelsen i körkortslagen om läkares skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga förare till körkortsmyndigheten ändras så att rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. Vidare ska en läkare som vid undersökning finner det sannolikt att en körkortshavare av medicinska skäl är olämplig att ha körkort kunna anmäla detta till Transportstyrelsen om körkortshavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning.

Körkortsutredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit att såväl en anmälan som ett muntligt körförbud bör journalföras.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)*, *Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF)*, *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)*, *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)* och *Sveriges Läkareförbunds Etik- och Ansvarsråd (EAR)* välkomnar en förändring men anser att förslaget inte är tillräckligt eller ifrågasätter om ändringen kommer att underlätta läkares bedömning. *Sveriges Pensionärsförbund (SPF)* anser att rekvisitet ”uppenbart olämplig” bör behållas så att bara fall där det inte finns någon tvekan anmäls. *Svensk Trafikmedicinsk Förening (STMF)* anser att rekvisitet ”uppenbart olämplig” bör ersättas med ”inte uppfyller de medicinska kraven för körkort”.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska en läkare anmäla en körkortsinnehavare som av medicinska skäl är uppenbart olämplig till Transportstyrelsen. Rekvisitet ”uppenbart olämplig” är ett mycket starkt rekvisit, vilket kan vara en bidragande orsak till att så få körkortsinnehavare anmäls till Transportstyrelsen av läkare.

Möjligheten för en läkare att stoppa en förare som är olämplig är därför liten med hänsyn till de stränga regler som i dag gäller för när en

anmälan kan ske. Bestämmelsen bör därför justeras och rekvisitet ”uppenbart olämplig” ändras till ”olämplig”. Vidare ska en läkare kunna anmäla en körkortshavare till Transportstyrelsen om läkaren vid en undersökning finner körkortshavaren sannolikt olämplig att ha körkort om körkortshavaren vägrar att genomgå undersökning eller utredning. Möjligheterna för läkare att inte anmäla en patient om det finns anledning att anta att denna kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktiga fordon bör finnas kvar.

Syftet med de föreslagna förändringarna av läkares anmälningsplikt är att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Flera remissinstanser, bland annat *NTF*, *MHF*, *Kammarrätten i Sundsvall*, *SIKA* och *Rikspolisstyrelsen* är positiva till förändringen men har ifrågasatt om förslaget är tillräckligt långtgående, eftersom möjligheterna för läkare att avstå från att anmäla fortfarande är stora. Läkares anmälnings-skyldighet är inte sanktionerad. Bestämmelser om journalföring finns bland annat i patientdatalagen (2008:355) samt i Socialstyrelsens föreskrifter om journalföring (SOSFS 2008:14). En muntlig överenskommelse mellan läkare och patient om att patienten ska avstå från att köra körkortspliktigt fordon behöver inte journalföras och det är därför svårt att visa om en läkare har fullgjort sina skyldigheter enligt körkorts-lagen. Läkares anmälningsplikt enligt körkorts-lagen torde inte heller falla inom Hälso- och sjukvårdsnämndens (HSAN) ansvarsområde och regleringen av disciplinpåföljder i lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område. Regeringsrätten har i RÅ 1997 ref. 17 funnit att endast sådana föreskrifter som tar sikte på den medicinska vården och behandlingen av en patient faller inom HSAN:s tillämpnings-område för dessa regler. Fallet gällde försummelse att fullgöra anmälningsskyldighet till socialnämnd enligt socialtjänstlagen. Enligt 5 kap. 3 § lagen (1998:531) om yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område är en förutsättning för disciplinpåföljd att underlåtenheten att fullgöra en sådan skyldighet är av direkt betydelse för säkerheten i vården. Regeringen gör följande bedömning. Med de justeringar av reglerna som nu föreslås finns det ingen anledning att även införa sanktionsmöjligheter mot läkare som försummar sin anmälningsplikt. Det torde vara tillräckligt om de trafikmedicinska aspekterna belystes vid grundutbildning och vidareutbildning av läkare.

EAR anser att gränsdragningsproblemet fortfarande kommer att finnas och att det är svårt att säga om läkarnas bedömning blir enklare genom utredningens förslag eller inte. *EAR* anser vidare att antalet anmälningar rimligtvis bör öka om förslaget genomförs, men påpekar att det är olyckligt om den för en framgångsrik vård så viktiga patient-läkarrelationen tillåts påverkas negativt genom att läkare genom utökad anmälningsskyldighet i alltför stor utsträckning kan komma att uppfattas som myndighetsföreträdare. Flera remissinstanser påtalar vikten av att bestämmelserna om läkares anmälningsplikt skärps och av att förslaget genomförs.

Regeringen gör bedömningen att systemet med läkares anmälningsplikt bör ändras för att bli mer effektivt vad gäller att lokalisera förare som är medicinskt olämpliga att framföra körkortspliktiga fordon. Regeringen anser att de föreslagna förändringarna av läkares anmälningsplikt innebär

att systemet kan bli mer effektivt för att förhindra att personer som inte uppfyller de medicinska kraven för körkort, framför körkortspliktiga motorfordon.

4.2.2 Trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter?

Regeringens bedömning: Ett system med trafikmedicinska center och trafikmedicinska enheter bör för närvarande inte genomföras.

Körkortsutredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser, däribland *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande och Svenska Läkaresällskapet*, anser att särskilda trafikmedicinska enheter bör inrättas. *Trafikmedicinskt Centrum Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge* anser att trafikmedicinska enheter bör införas över hela landet. *Socialstyrelsen* anser att frågan måste utredas ytterligare för det fall trafikmedicinska centrum bör inrättas.

Skälen för regeringens bedömning: Vägverket har förslagit att den trafikmedicinska kompetensen bör stärkas genom införande av ytterligare trafikmedicinska center och enheter. Detta skulle utgöra en möjlighet för att ytterligare samla medicinsk expertis på området och utveckla stödet till läkarna i trafikmedicinskt hänseende. För att bygga upp det föreslagna nätet av specialkompetenta trafikmedicinska enheter och center skulle det dock krävas avsevärda resurser. Körkortsutredningen har ansett att de förslag som Vägverket lämnat inte var tillräckligt genomlysta i centrala frågor om huvudmannaskap och finansiering. Regeringen delar denna uppfattning, varför förslaget för närvarande inte bör genomföras.

4.3 Introduktionsutbildningen för handledare och körkortsaspiranter

Regeringens förslag: Den som övningskör privat för förarbehörighet B ska ha genomgått en introduktionsutbildning. Detsamma gäller den som är handledare och har uppsikt över sådan övningskörning. Nuvarande krav på att elev och handledare alltid ska genomgå introduktionsutbildningen tillsammans tas bort.

En genomgången introduktionsutbildning ska gälla i fem år.

Körkortsutredningens förslag: Enligt utredningens förslag ska en elev bara behöva gå utbildningen tillsammans med en av sina handledare. Samtliga handledare måste dock ha gått utbildningen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot förslaget. *Vägverket* anser dock att förslaget har trafiksäkerhetsmässigt negativa konsekvenser. *Transportstyrelsen* och *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller vikten av att kravet på att en av handledarna ska gå utbildningen tillsammans med eleven kvarstår.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) och Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) har påtalat vikten av att det antal körkortsaspiranter som en handledare har bör begränsas.

Skälen för regeringens förslag: Den som ska ha uppsikt under s.k. privat övningskörning ska enligt 4 kap. 5 § 4 körkortslagen (1998:488) vara godkänd som handledare. Av 4 kap. 7 § första stycket 4 körkortslagen framgår att handledaren vid privat övningskörning för förarbehörighet B måste ha genomgått den obligatoriska introduktionsutbildningen tillsammans med eleven. Bakgrunden till detta var att det ansågs vara av stort pedagogiskt värde att handledaren och eleven tillsammans genomgick introduktionsutbildningen (prop. 2003/04:160 s. 98). Att eleven och handledaren går utbildningen tillsammans är naturligtvis positivt. På så sätt blir de redan från början tillsammans medvetna om vad den privata övningskörningen bör inrikta sig på och vad eleven bör kunna för att vara väl förberedd inför sitt körprov. Samtidigt har det visat sig att dagens ordning innebär att en elev som önskar ha fler än en handledare måste gå kursen flera gånger, om handledarna inte har möjligheter att gå utbildningen vid samma tillfälle. Vidare innebär dagens system att en förälder med flera barn i olika åldrar, som vill vara handledare åt sina barn, måste gå utbildningen flera gånger, ofta med endast ett par års mellanrum, vilket av många upplevs som onödigt både kostnads- och tidsmässigt. Detta har medfört en alltför rigid ordning, som inte kan motiveras av de pedagogiska vinster som kan uppstå genom att alla handledare går kursen tillsammans med eleven. Systemet innebär dessutom extra kostnader för körkortstagare och handledare som får gå samma kurs flera gånger.

Transportstyrelsen och *Länsstyrelsen i Stockholms län* har framhållit att kravet på att en av handledarna ska gå utbildningen tillsammans med körkortsaspiranten bör kvarstå. Även fortsättningsvis kan det vara av värde att handledaren och körkortsaspiranten genomgår introduktionsutbildningen tillsammans. Många gånger kommer detta alltför ofta vara det som är naturligt när körkortsaspiranten och handledaren ska genomgå utbildningen. Men det framstår inte som rimligt att detta ska vara ett obligatoriskt krav. En körkortsaspirant eller handledare ska inte behöva gå utbildningen mer än en gång. Mot bakgrund av de problem och olägenheter som dagens system inneburit anser regeringen att kravet på att utbildningen måste genomföras av körkortsaspiranten och handledaren tillsammans ska utgå. Det ska räcka med att körkortsaspiranten och handledaren genomgår utbildningen.

Regeringen delar Körkortsutredningens bedömning att den som vill bli handledare vid ansökan om handledarskap inte bör få återropa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år. För att tillgodose *Lagrådets* önskemål om att tidsbegränsningen bör framgå av lagen, föreslår regeringen att det anges i lagen att såväl elev som handledare ska ha genomgått introduktionsutbildning under de senaste fem åren.

Privat övningskörning är till skillnad från övningskörning som sker vid t.ex. trafikskola inte yrkesmässig utan ska ske utan ersättning. Av 3 kap. 2 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2005:76) om introduktionsutbildning för privat övningskörning, behörighet B framgår att grupper med högst fem personer får gå utbildningen tillsammans vid ett och samma tillfälle. Anledningen till detta är att i någon mån begränsa möjligheterna att

bedriva olaglig trafikskoleverksamhet. Handledaren är oftast en släkting eller en bekant person som ställer upp för att hjälpa den som ska ta körkort. STR och NTF har upplyst om att det inte är helt ovanligt med s.k. ”svart trafikskoleverksamhet” dvs. att personer erbjuder sig att mot ersättning vara handledare för ett flertal körkortsaspiranter utan att uppfylla det krav på tillstånd som följer av 2 § lagen (1998:493) om trafikskolor. STR förespråkar därför en begränsning av det antal körkortsaspiranter som man får vara handledare för. NTF anser att åtgärder bör vidtas så att den olagliga verksamheten undanröjs.

Eftersom kravet på att den som övningskör och den som handleder gemensamt ska genomgå utbildningen nu föreslås utgå behöver reglerna för att förhindra olaglig trafikskoleverksamhet justeras. Därför anser regeringen att det antal elever som en person får handleda under en viss period bör vara begränsat. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om detta. När det gäller de närmare föreskrifterna för övningskörningen bör det vara regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer som bemyndigas att utfärda ytterligare föreskrifter om detta, se avsnitt 7.

4.4 Bemyndiganden

Regeringens bedömning: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får redan i dag meddela ytterligare föreskrifter om frågor som avser övningskörning och läkares anmälningssplikt. Några ytterligare bemyndiganden behövs inte.

Körkortsutredningen: I samband med en översyn av körkortslagen har utredningen föreslagit en ny bestämmelse där lagens bemyndiganden ses över.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har lämnat förslaget utan erinran.

Skälen för regeringens bedömning: Av 10 kap. 1 § första stycket körkortslagen (1998:488) följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i körkortslagen. Några nya särskilda bemyndiganden behöver inte införas i lagen för att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i fråga om övningskörning och läkares anmälningssplikt.

4.5 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 1 september 2010.

Körkortsutredningen: Lagändringarna som avser övningskörning och läkares anmälningssplikt föreslås träda i kraft den 19 januari 2013.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har lämnat förslaget utan erinran. Prop. 2009/10:198

Skälen för regeringens förslag: Körkortsutredningen har föreslagit att de ändringar som avser övningskörning och läkares anmälningsplikt ska träda i kraft den 19 januari 2013. Bakgrunden är att det tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpas hos medlemsstaterna vid detta datum. Då nämnda förslag inte är föranledda av tredje körkortsdirektivets bestämmelser kan de träda i kraft vid en tidigare tidpunkt. De föreslagna ändringar som avser övningskörning och läkares anmälningsplikt bedöms kunna träda i kraft den 1 september 2010.

Efter påpekande av *Lagrådet* föreslår regeringen också att en redan genomgången introduktionsutbildning enligt äldre rätt ska anses som utbildning enligt den nya lagen.

5 Fordonsfrågorna

5.1 Små eldrivna fordon

5.1.1 Bakgrund

Utvecklingen av små eldrivna fordon avsedda för kortare eller längre förflyttningar av personer går starkt framåt. På marknaden finns olika typer av eldrivna fordon avsedda för en person, exempelvis elskotrar, elrullstolar och andra fordon med liknande användningsområde. Utvecklingen av denna typ av fordon möjliggörs genom att det nu finns batterier med hög kapacitet till rimliga kostnader samt avancerad elektronik för reglering och styrning. Fordonen är vanligen av kompakt utförande så att de är lätta att köra och manövrera och kan användas i trånga utrymmen. De kan ha två, tre eller fyra hjul och har en sitt- eller ståplats för föraren. Fordonen kan ha en räckvidd av flera mil på en laddning.

I Vägverkets *Utredning om Förflyttningsfordon* kallas denna typ av fordon med ett sammanfattande namn för ”förflyttningsfordon”. Begreppet ”förflyttningsfordon” är inte adekvat. Fordon är generellt avsedda för förflyttning, antingen av personer eller av gods och begreppet utgör snarast en tautologi. Något bra alternativ är svårt att hitta. ”Förflyttningsfordon” kommer därför att användas som samlingsbegrepp i denna redogörelse. Dessa fordon är avsedda för dem som har behov av ett litet fordon för förflyttningar i närområdet. Ändamålet med fordonen är att möjliggöra för personer, att förflytta sig kortare sträckor utan att behöva gå. Det innebär att fordonen används på ungefär samma sätt som cyklar.

Rullstolar är förflyttningshjälpmedel avsedda för personer med funktionsnedsättningar och är en självklarhet som hjälpmedel i ett modernt samhälle. De finns i olika utföranden för olika ändamål, från enkla manuella rullstolar för inomhusbruk till avancerade motordrivna rullstolar för utomhusbruk och terrängåkning. Elrullstolar, elskotrar och andra förflyttningshjälpmedel avsedda för personer med funktionsnedsättningar har sedan länge funnits på marknaden. Förflyttningshjälp-

medel är medicintekniska produkter, vilka är avsedda att kompensera en funktionsnedsättning eller en skada. För medicintekniska produkter finns bestämmelser i lagen (1993:584) om medicintekniska produkter, förordningen (1993:876) om medicintekniska produkter och i föreskrifter som är utgivna med stöd av lagen. Läkemedelsverket utövar tillsyn över medicintekniska produkter och deras tillverkare samt utfärdar de närmare föreskrifterna. För fordon finns bestämmelser i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (förkortad LDEF), fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211) och trafikförordningen (1998:1276) samt i föreskrifter som är utgivna med stöd av dessa författningar. Ett lekfordon är en leksak och då gäller lagen (1992:1327) om leksakers säkerhet och förordningen (1993:971) om leksakers säkerhet samt Konsumentverkets föreskrifter, främst KOVFS 1993:9 om leksakers säkerhet. Ett lekfordon får ha elmotor, kan inte köras fortare än 6 kilometer i timmen (gångshastighet) och ska vara avsett för barn upp till 14 år. Om fordonet har en förbränningsmotor kan det inte räknas som lekfordon.

På marknaden finns nu fordon med liknande användning som förflyttningshjälpmedel, men som inte är särskilt utvecklade för att kompensera en skada eller en funktionsnedsättning hos brukaren och som därför inte är medicintekniska hjälpmedel. Ett nytt slags fordon är batteridrivna balansfordon med gyroteknik. De framförs stående och styrs genom att man lutar kroppen eller vrider styrstången åt olika håll, beroende på hur man vill svänga. Dessa fordon är ett alternativ till cyklar för personer utan funktionsnedsättningar och till rullstolar. De uppfattas ibland felaktigt som lekfordon men uppfyller inte kraven för att definieras som lekfordon, eftersom de kan gå fortare än 6 kilometer i timmen. I vissa länder används fordonen för utflykter, bevakningsändamål m.m.

Vägverket har i sin utredning bedömt att de s.k. balansfordonen med dagens definitioner i fordonslagstiftningen skulle kunna hänföras till fordonslaget moped. Samtidigt kan konstateras att dessa fordon inte uppfyller de tekniska kraven för moped. De kan därmed inte godkännas vid en kontroll enligt fordonslagen och får därför inte användas i trafik. Det har dock funnits en möjlighet att ansöka om dispens hos Transportstyrelsen för att använda ett balansfordon för särskilda ändamål.

5.1.2 Jämförelse med andra länder

Rådets direktiv 93/42/EEG om medicintekniska produkter gäller medicintekniska hjälpmedel i alla EU-länder. I de flesta europeiska länder finns regler för tekniska krav och användarregler för rullstolar. Det finns däremot inga internationellt harmoniserade regler om balansfordonens beskaffenhet och utrustning eller vilka trafikregler som ska gälla. I Nederländerna betraktas balansfordonen exempelvis som mopeder medan det i Danmark för närvarande inte finns några planer på att införa särskilda regler för balansfordon.

Regeringens förslag: Ett eldrivet fordon som är inrättat för en person, för att föras av den åkande och konstruerat för en hastighet om högst 20 kilometer i timmen ska kunna användas i trafik på samma sätt som cyklar och rullstolar används i dag. Exempel på sådana fordon är eldrivna rullstolar, elskotrar och tvåhjuliga balansfordon. Om fordonen framförs i gångfart ska de också få framföras på gångbana.

Regeringens bedömning: Transportstyrelsen bör få meddela närmare föreskrifter om tekniska krav.

Vägverkets förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Vägverket föreslog en klassindelning där ”Cykel klass III” motsvarar punkt 2 i föreliggande förslag till definition av cykel i LDEF, ”Cykel klass I” motsvarar punkt 1 och ”Cykel klass II” motsvarar punkt 3.

Remissinstanserna: En övervägande majoritet av de remissinstanser som inkommit med svar är positiva till förslaget att förflyttningsfordon ska klassificeras enligt ”Cykel klass III”. *Hovrätten för Västra Sverige* framför att det för tydlighetens skull bör övervägas att definiera de tre cykelklasserna var för sig i LDEF och att ett tydliggörande även är på sin plats gällande begreppet Cykel klass II och Cykel klass III. *Hovrätten* utgår från att lekfordon inte ska omfattas, men vill att det tydliggörs. *Länsstyrelsen i Skåne län* och *Rikspolisstyrelsen* är emellertid tveksamma till Vägverkets förslag till klassificering (även om de inte tar avstånd från utredningens förslag). *Länsstyrelsen i Skåne län* anser att utredningen inte är tydlig nog när det gäller motivet till denna klassificering och menar att det kan resultera i begreppsförvirring om det fogas ytterligare definitioner till begreppet cykel som för den breda allmänheten beskriver en ”standardcykel”. *Läkemedelsverket* framför också att texten är oklar och att ett förtydligande behövs. För att förtydliga att de förflyttningar som avses är desamma som med cykel klass I eller II föreslår *Läkemedelsverket* följande skrivning; ”Ett eldrivet fordon som är avsett för normala förflyttningar som för cykel klass I eller II...”. För att i framtiden undvika att återigen behöva revidera aktuellt regelverk på grund av nya fordonstyper etc., anser *Läkemedelsverket* vidare att det vore önskvärt med mindre snäva formuleringar som håller öppet för fordon som exempelvis drivs med andra energikällor. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* och *Länsstyrelsen i Skåne län* har invändningar mot begreppet ”förflyttningsfordon”. *VTI* undrar varför man begränsar begreppet till eldrivna fordon och *Länsstyrelsen i Skåne län* menar att begreppet inte är optimalt; vilket fordon är inte avsett att användas för förflyttning?

Kommerskollegium anser det angeläget att nationella regler utformas med beaktande om ett framtida erkännande inom EU. Arbetsmiljöverket önskar ytterligare utredning om Sveriges möjligheter att ställa särskilda produktkrav för förflyttningsfordon som ska användas i trafik och möjligheterna till gemensamma regler inom EU. *Swedish Standards Institute (SIS)* påtalar att det finns harmoniserade Europastandarder på cykelområdet som Vägverket bör hänvisa till. Såvitt *SIS* kan bedöma bör förslagen bli föremål för notifiering i vederbörlig ordning.

Hjälpmedelinstitutet och Myndigheten för handikappolitisk samordning (HANDISAM) anser att det är en fördel med att de s.k. förflyttningsfordonen kan färdas med en hastighet upp till 20 kilometer i timmen när man ska transportera sig längre sträckor. VTI menar att fordon av motsvarande konstruktion, vikt- och fartförhållande bör kunna integreras i samma lagstiftning utan att vara eldrivna och föreslår därför att man i stället koncentrerar sig på fart, vikt och användningssätt. VTI anser att utredningen fokuserat i för liten utsträckning på fordonens vikt. Det torde, enligt VTI, vara rimligt att villkora möjligheten att framföra förflyttningsfordon på gångbana, till sådana fordon som dels typiskt rör sig i just gångfart, dels inte väger avsevärt mycket mer än vad som kan anses vara rimligt på gångbana. VTI påtalar att en 200 kg tung elrullstol eller motsvarande förflyttningsfordon i 20 kilometer i timmen dessvärre utgör en betydande skaderisk för omgivande oskyddade trafikanter och lämnar förslag till alternativ indelning av fordonstyper samt var och hur de får framföras. *Stockholms läns landsting* har inte funnit att förslaget skulle påverka regelverket för hjälpmedel och inte heller ha någon negativ inverkan på de brukare som använder eldrivna rullstolar. *Skåne läns landsting* och *Västra Götalands läns landsting* påtalar att en ökning av hastigheten påverkar riskerna i hög omfattning. För en produkt som definieras som en medicinteknisk produkt, t.ex. en eldriven rullstol, är 15 kilometer i timmen en bra gräns. *Stockholms kommun* menar att utvecklingen mot små eldrivna fordon avsedda för kortare eller längre förflyttningar bör uppmuntras, främst med tanke på fordonens positiva effekt på rörelsehinderade möjligheter att fritt röra sig i samhället. Även i miljöhänseende är en utveckling mot fler eldrivna fordon önskvärd. Det finns därför skäl att införa nya bestämmelser som anpassas till denna typ av fordon. Skulle det i framtiden visa sig att förflyttningsfordonen skulle vinna så i popularitet att framkomligheten eller trafiksäkerheten för gångtrafikanter blir lidande kan ytterligare regleringar av förflyttningsfordon komma att behöva aktualiseras. *Stockholms kommuns trafikkontor* hyser dock inte några sådana farhågor. *Cykel Motor och Sportfackhandlarna (CMS)* och *Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)* anser att det är positivt att det skapas en klass för eldrivna förflyttningsfordon, att en maximal hastighet på 20 kilometer i timmen är en bra och verklighetsanknuten hastighet, att det är bra med krav på belysning och reflexer vid färd i mörker, samma krav som för Cykel klass I. Förbunden anser det självklart att det inte ska finnas någon åldersgräns för Cykel klass III. eller anledning att kräva förarbevis på Cykel klass III. Däremot är hjälmkrav en självklarhet på Cykel klass III, precis som Cykel klass I. Förbunden anser vidare att det är bra att det inte föreslås krav på funktionsnedsättning för att framföra Cykel klass III och att samma bromsanordning och parkeringsbroms som för Cykel klass I föreslås. Förbunden instämmer även i att hastighetsmätare på Cykel klass III är nödvändig. Avslutningsvis menar förbunden att de inte kan se någon anledning till att Cykel klass III ska vara obligatoriskt trafikförsäkrad i likhet med personbil och liknande. Cykel klass III ska jämföras med cykel och där finns inga krav om trafikförsäkring. *Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF)* vill framhålla att det är angeläget att historiska fordon som i princip överensstämmer med definitionen av Cykel klass III, dvs. sådan fordon som tidigare kallades invalidfordon,

alltjämt kommer att kunna användas på det sätt som de ursprungligen var avsedda för och med de egenskaper de en gång godkändes för körning i trafik. Detta bör, enligt MHRF, gälla för såväl fabriksmässigt framställda invalidfordon som för s.k. hembyggen. *Neurologiskt Handikappades Riksförbund (NHR)* menar att förslaget är i linje med synsättet ”design för alla” och ser positivt på de förändringar som möjliggör användning av t.ex. fordon av märket Segway. NHR hoppas också att de föreslagna förändringarna ska stimulera utvecklingen av enklare fordon som vänder sig till förare oavsett funktionsnedsättning.

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC) anser att Vägverkets förslag är innovativt och bra och har inget att invända mot att begreppet Cykel klass III införs i trafikförordningen. SMC påtalar att utvecklingen av nya fordon går snabbt och att regelverket inte alltid hinner med. Att skapa en ny kategori för fordon där elskotrar, elrullstolar och fordon av märket Segway inryms anser SMC är bra. SMC har inget att invända mot de tekniska krav som ställs och instämmer med att inga krav på förarbevis ska införas. SMC anser också att det är bra att barn kan medfölja under förutsättning att det finns ett säte eller att det åker med i cykelkärra. SMC menar också att det är självklart att det inte ska finnas krav på funktionsnedsättning för att få framföra Cykel klass III. Inte heller ser man någon anledning att införa hjälmtvång och att samma regler som för cykel i övrigt gäller är rimligt. SMC välkomnar förslaget om att försäkringsfrågan ska utredas vidare då SMC anser att det är fel att ett fordon som inte är trafikförsäkrat ska ersättas ur motpartens trafikförsäkring vid olycka, t.ex. mellan motorcykel och cyklist. *Sveriges Försäkringsförbund* konstaterar att förslaget inte påverkar trafikförsäkringen men ser gärna att det i motiveringen förtydligas att trafikskadelagen inte kommer att omfatta den nya klassen Cykel klass III. Förbundet framhåller, med anledning av det i Vägverkets utredning anförs att det kan finnas anledning att utreda frågan om försäkring av denna typ av fordon vid ett senare tillfälle, att en förutsättning för att i framtiden införa en trafikförsäkringsplikt bör vara att det samtidigt införs en registreringsplikt och skyldighet att bära registreringsskylt så att uppföljning av försäkringsplikten är möjlig.

Även om en del remissinstanser har synpunkter på den föreslagna maximala hastigheten på 20 kilometer i timmen, är de flesta ändå överens om att det är en rimlig hastighet. *Länsstyrelsen i Skåne län* menar exempelvis att begränsandet av fordonets hastighet för barn upp till 12 år till en hastighet av 15 kilometer i timmen visserligen är förståeligt, men att det kan leda till begränsningar för barn med fysiska funktionshinder. *Skåne läns landsting* å sin sida menar att det inte är möjligt att införa åldersgränser i hälso- och sjukvården, men menar samtidigt att för produkter som definieras som en medicinteknisk produkt är 15 kilometer i timmen en rimlig hastighet.

Flertalet av remissinstanserna som inkommit med svar och synpunkter gällande de tekniska krav som ställs på Cykel klass III har inget att invända mot utredningens förslag och är därmed positiva till att dessa fordon även omfattas av krav på trafiksäkerhet, bl.a. hållfasthet och bromsutrustning samt belysning vid användning i mörker.

Rikspolisstyrelsen vill uppmärksamma att den föreslagna klassificeringen innebär att 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

angående rattfylleri inte är tillämplig och föreslår därmed att fordon som i första hand inte är avsedda att framföras av funktionshindrade ska omfattas av denna bestämmelse.

Regelrådet, som enda remissinstans, avstyrker de föreslagna ändringarna. Man framför att föreslagen får konsekvenser för företaget. Man anför vidare att någon konsekvensutredning inte har upprättats samt att förslagets konsekvenser inte heller är på annat sätt tillräckligt utredda.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Det finns ett uppenbart behov av s.k. förflyttningsfordon: de används som alternativ till cykel, moped, bil eller allmänna kommunikationsmedel och kan vara till hjälp för personer som har svårt att gå längre sträckor. Särskilt för äldre personer kan dessa fordon ha stor betydelse genom att de kan användas för förflyttningar i närområdet och därmed minska behovet av hjälp vid utomhusvistelser, inköp m.m. På sikt skulle fordonen eventuellt kunna minska behovet av färdtjänst. Fordonen kan därmed få en liknande användning som rullstolar men inte bli klassificerade som medicintekniska produkter. Det finns också ett önskemål om att s.k. balansfordon ska kunna användas i trafik. Nu gällande bestämmelser är inte utformade med tanke på dessa nya typer av fordon och det finns därför ett behov av att revidera bestämmelserna.

Regelverket ska omfatta trafikregler för framförande av fordonet och tekniska krav som fordonet ska uppfylla för att få användas i trafik. En utgångspunkt är att funktionshindrades möjligheter att använda förflyttningshjälpmedel inte får begränsas jämfört med vad som gäller i dag.

De nya fordonen bör klassificeras som cyklar. Vägverket föreslår att förflyttningsfordon definieras som en variant av cykel, ”Cykel klass III.” Regeringen anser, bl.a. med hänsyn till svårigheten att hitta ett bra samlingsbegrepp för cyklar samt till systematiken i LDEF, att det är mindre lämpligt med en klassindelning av cyklar. Regeringen föreslår i stället en bredare definition av begreppet cykel så att även små eldrivna fordon som inte kan framföras i en hastighet överstigande 20 kilometer i timmen är att betrakta som cykel. Om fordonen framförs i gångfart får de också framföras på gångbana. Föraren ska då följa de trafikregler som gäller för gående. Trafikförordningens (1998:1276) bestämmelser för gående gäller i dag även den som själv för rullstol i gångfart. För att bestämmelserna ska omfatta de nya fordonen måste trafikförordningen ändras.

Regeringen anser inte, i motsats till Hovrätten för Västra Sverige, att gåendereglerna för små eldrivna fordon bara ska omfatta funktionshindrade och är medveten om att dessa fordon kan komma att användas inomhus i köpcentra precis som eldrivna rullstolar och liknande används i dag.

När fordonet framförs i en högre hastighet än gångfart men inte överstigande 20 kilometer i timmen ska föraren följa trafikregler för cyklande. Det innebär bl.a. att den som för ett balansfordon, eller annat mindre eldrivet fordon, kan fällas till ansvar för brott mot trafikförordningen i samma utsträckning som andra cyklister. Hovrätten för Västra

Sverige menar att förslaget innebär tillämpningssvårigheter och eventuellt bevissvårigheter för den polis som exempelvis vill beivra en rödljuskörning när föraren hävdar att han eller hon bara höll gångfart. Sådana problem kan förvisso uppstå men torde inte bli så omfattande att de inte kan hanteras.

Eftersom de nya balansfordonen, och som tidigare elrullstolar etc., ska betraktas som cyklar föreslås inte några krav på förarbevis, nedre åldergräns eller allmänt krav på hjälm för framförande av denna typ av fordon. Av samma skäl avser regeringen inte utreda frågan om eventuell trafikförsäkring.

Regeringen ser förslaget som en liten del i arbetet för att transportsystemets utformning, funktion och användning ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Förslaget ska också ses som ett steg i arbetet för att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmål nås och att ohälsan minskar. Det finns inget nu som talar för att framkomligheten på gångbanor skulle äventyras av en eventuell ökad användning av små eldrivna fordon.

Det bör införas särskilda tekniska krav på fordonen, se nedan under bemyndiganden. Dessa krav är sådana tekniska föreskrifter som måste anmälas till Europeiska kommissionen. Anmälan görs för att undvika nya handelshinder inom den Europeiska unionen och sker i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG. De nya kraven bör kunna utgöra grund för en diskussion om harmoniserade regler inom EU.

Bemyndiganden

Enligt regeringens mening bör det lämnas ytterligare föreskrifter om tekniska krav. Av redan befintliga bemyndiganden i 8 kap. 16 och 18 §§ fordonsförordningen (2009:211) och 13 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276) framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om fordonens beskaffenhet och utrustning. Transportstyrelsen bör således införa grundläggande trafiksäkerhetskrav, såsom hållfasthetskrav, krav på manövrering, maximala dimensioner, bromsutrustning, belysning, reflexer och ljudsignalanordning.

5.1.4 Ikraftträdande

Det bör finnas ett regelverk om särskilda tekniska krav på fordonen på plats när nu aktuella bestämmelser träder i kraft. Som nämnts ovan kommer de tekniska kraven bli föremål för en anmälan enligt bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG. Ett sådant anmälningsförfarande tar i bästa fall cirka fyra månader, men denna tidsfrist kan bli längre. Eftersom det i dag är svårt att beräkna när alla formella förutsättningar föreligger för ett ikraftträdande är det lämpligt att lagändringen får träda i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket datum slutligen får fastställas efter samråd mellan regeringen och Transportstyrelsen.

6 Konsekvensanalys

6.1 Körkortsfrågorna

6.1.1 Läkares anmälningsplikt

Inledning

Läkare har en plikt att anmäla körkortshavare som uppenbart är olämpliga förare av körkortspliktiga fordon till Transportstyrelsen, som därefter kan bedöma om ett körkort bör återkallas på medicinsk grund.

Syftet bakom reglerna är att olyckor orsakade av personer som inte är lämpliga att framföra körkortspliktiga fordon av medicinska skäl ska kunna undvikas. Det är dock få personer som anmäls sett i förhållande till antalet diagnoser på sjukdomstillstånd som normalt sett påverkar körförmågan negativt. Exempelvis är antalet nya strokefall ca 30 000 och nya demensdiagnoser 25 000 varje år¹. Cirka tio procent av den vuxna befolkningen har missbruks- eller beroendeproblem². Syftet med den föreslagna förändringen av läkares anmälningsplikt är att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkorts-innehav kan ifrågasättas av medicinska skäl.

Förslaget innebär att uppenbartkriteriet tas bort. I fortsättningen ska en läkare anmäla en körkortshavare som bedöms olämplig att framföra körkortspliktigt fordon. Det införs också en möjlighet att anmäla en körkortshavare som bedöms sannolikt olämplig som förare på grund av medicinska skäl, om denne motsätter sig vidare utredning. Möjligheterna att ge ett muntligt körförbud i de fall det bedöms som tillräckligt behålls. Ändringarna berör främst läkare och körkortshavare som genom sina medicinska problem riskerar att få sitt körkort återkallat.

6.1.2 Konsekvenser för myndigheter och samhället

De föreslagna ändringarna i läkares anmälningsplikt förväntas leda till att fler personer som är olämpliga förare på grund av medicinska skäl anmäls till Transportstyrelsen eller utreds närmare. För den grupp patienter som har ett alkoholberoende eller missbruk avser regeringen föreslå att det öppnas möjligheter att ansöka om alkoholsvillkorat körkort i stället för att patienten ska få sitt körkort återkallat. Därmed kommer läkaren att kunna upplysa patienten om möjligheten att fortsätta köra med alkohol, och det kan i dessa fall då bli lättare att anmäla körkortsfrågan till Transportstyrelsen.

Genom förslaget förväntas möjligheterna att förhindra olyckor relaterade till medicinskt olämpliga förare öka. För att få den förväntade ökningen av antalet anmälningar krävs dock god information och handledning till läkarna.

¹ Källa: Lars Englund, Transportstyrelsens Medicinska Råd.

² Nationella folkhälsoenkäten, Statens folkhälsoinstitut 2007.

Det är svårt att bedöma i vilken utsträckning antalet anmälningar till Transportstyrelsen kommer att öka och således svårt att bedöma hur stora merkostnader som kommer att uppstå i Transportstyrelsen. Regeringens bedömning är dock att kostnadsökningarna kommer att vara marginella i förhållande till Transportstyrelsens totala verksamhet och att Transportstyrelsen kommer att kunna hantera de ökade kostnaderna inom sitt befintliga förvaltningsanslag.

6.1.3 Konsekvenser för den enskilda

Genom förslaget kan fler körkortshavare som besöker läkare riskera att bli anmälda till Transportstyrelsen och därigenom i en förlängning få sitt körkort återkallat på medicinsk grund. Därmed undviker den som är olämplig som förare av motorfordon att orsaka trafikolyckor, vilket torde vara en fördel för såväl körkortshavaren som andra trafikanter.

6.1.4 Introduktionsutbildning för privat övningskörning

Inledning

För att bli godkänd som handledare vid privat övningskörning för körkort med behörighet B krävs det att man tillsammans med körkortsaspiranten genomgår en introduktionskurs på cirka tre timmar. Det innebär att en elev kan bli tvungen att gå utbildningen flera gånger på grund av att han eller hon vill ha flera handledare som inte har möjligheter att gå introduktionsutbildningen vid samma tillfälle. En handledare som vill övningsköra med flera elever måste också gå kursen flera gånger tillsammans med eleven. Detta innebär en ökad kostnad för exempelvis föräldrar med barn i olika åldrar. Förslaget innebär att både elev och handledare ska gå utbildningen men att de inte behöver göra det tillsammans. Vid ansökan om handledarskap får den som vill bli handledare inte återopa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år.

Konsekvenser för staten

Förslaget har inga finansiella konsekvenser för staten.

Konsekvenser för privatpersoner

För dem som ska övningsköra privat och för deras handledare innebär förändringen att kravet på introduktionsutbildning blir mer flexibelt, samt att kostnaden sjunker dels för dem som inte kan samordna introduktionsutbildningen så att samtliga handledare och eleven går vid samma tillfälle, dels för exempelvis föräldrar som vill vara handledare åt flera barn i olika åldrar.

Förslaget innebär att en handledare eller elev normalt inte behöver gå utbildningen mer än en gång inom en femårsperiod. Detta förväntas innebära att färre personer kommer att gå om utbildningen men kan också leda till att en elev får fler handledare, eftersom dessa inte behöver gå samtidigt med eleven. Troligen kommer dock många ändå att gå utbildningen med handledarna, oftast föräldrarna, vid samma tillfälle. Skyldigheten att gå om kursen har av många deltagare uppfattats som ett försök att ta ut extra avgifter. Förståelsen för utbildningens syfte kan därför förväntas öka genom förändringen. Sammantaget bedöms förändringen inte innebära några stora förändringar för utbildarna

6.2 Fordonsfrågorna

6.2.1 Konsekvenser för den enskilde

Små eldrivna fordon kan användas för både nytto- och hobbyändamål. Det blir enklare för äldre personer, och för personer som har svårt att gå längre sträckor, att förflytta sig i närområdet och därmed minskas behovet av hjälp vid utomhusvistelser, inköp m.m. För personer med funktionshinder kan förslaget innebära att det, förutom rullstol, finns ett alternativ till gång. För personer med väsentliga svårigheter att förflytta sig kan fordonen, i vissa fall, utgöra ett alternativ till färdtjänst.

6.2.2 Konsekvenser för företag

Företag inom turistnäringen kommer att kunna erbjuda sina kunder en möjlighet att använda små eldrivna fordon för förflyttning. Ett exempel kan vara företag som vill kunna erbjuda turverksamhet och sightseeing för kunder med hjälp av balansfordon. Det bedöms leda till ökade intäkter för dessa företag.

Företag inom vård- och omsorgssektorn bedöms få viss minskning av kostnader eller möjlighet till ökade intäkter genom att patienter eller kunder med hjälp av små eldrivna fordon kan förflytta sig enklare på egen hand.

6.2.3 Konsekvenser för statliga myndigheter

Transportstyrelsen, som är regelgivande myndighet för fordon, får ansvar för att ta fram föreskrifter med tekniska krav för ytterligare en fordons-typ. Samtidigt minskar antalet dispensärenden. Förslaget bör leda till mycket små, om ens några, kostnadsökningar för Transportstyrelsen.

Socialstyrelsens och Läkemedelverkets arbete med frågor rörande medicinska hjälpmedel bedöms inte påverkas. Hälso- och sjukvården bör kunna avlastas något genom att förskrivning av elrullstol eller andra små eldrivna fordon inte längre är nödvändig för den som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Förslaget bedöms inte få några nämnvärda konsekvenser för Polisen, Åklagarmyndigheten eller Sveriges Domstolar och därmed inga kostnadsökningar. Prop. 2009/10:198

6.2.4 Konsekvenser för kommuner

Folkbokföringskommunens prövning av frågor om tillstånd till färdtjänst enligt lagen (1997:736) om färdtjänst bör kunna minska något som en konsekvens av att små eldrivna fordon får föras i trafik och då nyttjas av den som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. Omkring 360 000 personer har tillstånd att åka färdtjänst och de gör tillsammans cirka 12 miljoner resor per år. Även om antalet resor har sjunkit betydligt under senare år som en följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för funktionshindrade, skulle färdtjänsterna kunna minskas ytterligare om små eldrivna fordon gjordes mer lättillgängliga för den som har behov av hjälp för att förflytta sig.

Kommunens hemtjänst och hemvårdens insatser bör, i alla fall på sikt och i viss utsträckning, kunna minskas något eftersom behovet av insatser för inköp, promenader och ledsagning vid exempelvis läkarbesök kan bli mindre för de personer som har svårt att förflytta sig.

6.2.5 Konsekvenser för miljön

Förslaget bedöms inte påverka miljön annat än marginellt.

7 Författningskommentar

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

4 kap.

2 §

Paragrafen behandlar krav som ställs på den som vill övningsköra. Den har behandlats i avsnitt 6.

Ett nytt *andra stycke* har tillförts paragrafen. Den som vill övningsköra för förarbehörigheten B måste under de senaste fem åren ha genomgått introduktionsutbildning. Ändringen är föranledd av att tidigare krav på att körkortsaspiranten och handledaren måste genomgå introduktionsutbildningen tillsammans har utgått, jfr 7 § 4.

7 §

Paragrafen behandlar krav som gäller för den som ska ha uppsikt vid privat övningskörning. Den har behandlats i avsnitt 6.

I *ffjärde punkten* har kravet tagits bort som innebar att en handledare och en körkortsaspirant för förarbehörighet B alltid måste genomgå introduktionsutbildningen tillsammans. Nu räcker det med att handledaren och körkortsaspiranten har genomgått utbildningen, jfr 2 § andra stycket. Med anledning av *Lagrådets* synpunkter tydliggörs att en genomgången introduktionsutbildning gäller i fem år.

9 §

Paragrafen behandlar vad som krävs för att få bedriva introduktionsutbildning. Den har behandlats i avsnitt 6.

I *första stycket* har en hänvisning till 2 § andra stycket införts.

10 kap.

2 §

Paragrafen behandlar läkares ansvar att anmäla medicinskt olämpliga förare till Transportstyrelsen. Den har behandlats i avsnitt 5.1.

Av *första stycket* framgår att det räcker med att en körkortshavare är olämplig som förare på grund av medicinska skäl för att en läkare ska agera och anmäla detta till Transportstyrelsen. Det tidigare kravet på att körkortshavaren ska vara *uppenbart* olämplig har utgått.

En ny bestämmelse har införts i *andra stycket* som behandlar en läkares möjligheter att anmäla en körkortshavare som olämplig på grund av medicinska skäl i de fall körkortshavaren inte vill medverka i en fortsatt undersökning eller utredning av hans eller hennes hälsostatus.

Tredje stycket är nytt och behandlar i sak vad som tidigare framgick av andra stycket.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 8. På inrådan av *Lagrådet* har tydliggjorts att genomgången handledarutbildning som skett före ikraftträdandet ska anses som sådan utbildning enligt nya lagen.

7.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

2 §

Begreppet ”cykel” har fått en delvis ny definition. Genom ändringen omfattar begreppet ”cykel” även sådana små eldrivna fordon som är inrättade för en person och för att föras av den åkande samt är konstruerade för en hastighet om högst 20 km/tim. Exempel på sådana fordon är vissa elskotrar och självbalanserande tvåhjulingar som styrs genom särskild gyroteknik. En eldriven rullstol är liksom tidigare att anse som ”cykel”.

Definitionen av begreppet ”motordrivet fordon” ändras så att motordrivna fordon som är att anse som cyklar inte innefattas i begreppet.

Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer, vilket bör bli den dag då till lagändringen kopplade myndighetsföreskrifter också kan träda i kraft.

Förslagen i korthet

Förslagen i betänkandet innebär i korthet följande:

- Det tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG genomförs i svensk rätt genom att direktivets bestämmelser huvudsakligen införs i körkortslagen (1998:488), KKL.
- Rätten att köra ett fordon (behörigheten) skiljs från den handling, körkortet eller förarbeviset, som utvisar behörigheten.
- Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.
- Beslut om körkortsbehörighet eller förarbehörighet ska fattas genom att en registrering sker i vägtrafikregistret.
- Traktorkortet avskaffas och ersätts med krav på körkortsbehörighet.
- Bevis om att körkort har utfärdats tas bort.
- Mikroprocessor ska införas på de svenska körkortet när förutsättningar härför är fastställda. Den elev som avser att övningsköra privat för kategori B ska bara behöva gå introduktionsutbildning tillsammans med en av sina handledare om flera ska godkännas. Samtliga handledare ska dock även fortsättningsvis genomgå utbildningen.
- Återkallelse av körkortsbehörighet på grund av allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt enligt nuvarande körkortslag, 5 kap. 6 § 6 KKL tas bort.
- En möjlighet till återkallelse av beslut om behörighet, om hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består, ska införas.
- Bestämmelsen om läkares anmälningsplikt ändras så att rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. En läkare ska även ha möjlighet att anmäla den som sannolikt är olämplig att ha körkortsbehörighet och som motsätter sig fortsatt utredning. En anmälan och ett s.k. muntligt körförbud ska journalföras.
- Det ska vara möjligt för personer med alkoholproblem att få körkortsinnehavet villkorat av alkohol även om de inte har gjort sig skyldiga till rattfylleribrott.
- Under förutsättning att utbildning för bussförare och taxiförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta ålder för att framföra buss förvärvsmässigt respektive erhålla taxiförarlegitimation till 18 år.
- Reglerna om trafikskolor förenklas och förtydligas.

Uppdraget

Utredningsuppdraget går enligt direktiven ut på att göra en översyn av körkortsförfattningarna och att göra regelverket tydligt och lättöverskådligt samt att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelser på området. I uppdraget ingår att analysera hur det tredje körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Genom direktivet ska nya körkortskategorier införas i Sverige – AM, A2, C1, C1E, D1, D1E samt en rättighet att med körkortsbehörighet B köra en fordonskombination bestående av personbil eller lätt lastbil och tillkopplad släpvagn om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Utredningen ska vidare se över reglerna om utbyte och förnyelse av körkort och analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under prövotiden. Systemet med läkares anmälningsskyldighet ska ses över. Utredningen ska även se över lagen om trafikskolor. Mot bakgrund av yrkesförardirektivet 2003/59/EG, som ger möjlighet att bl.a. tillåta en lägre åldersgräns än 21 år för bussförare som kör i yrkestrafik, ska utredningen ta ställning till om åldersgränserna för att framföra fordon avsedda för persontransporter i körkortskategori D bör sänkas. Vidare ska utredningen lämna förslag på om åldern för taxiförare ska sänkas. Analyserna ska göras med beaktande av de trafiksäkerhetsskäl som finns. Utredningen ska vidare ta hänsyn till de förslag som 2008 års alkoholåtgärdsutredning lämnat i sitt betänkande (SOU 2008:84) och samordna dessa förslag med de egna förslagen. Frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkoholvillkor för körkort utan att de kört onyktra i stället för att få sitt körkort återkallat ska också analyseras.

Förslag avseende introduktionsutbildning och läkares anmälningsskyldighet

Introduktionsutbildning

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

Läkares anmälningsskyldighet

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

behörighet, men patienten vägrar att låta sig utredas. Läkaren ska även då ha en möjlighet att anmäla detta förhållande till länsstyrelsen.

Prop. 2009/10:198
Bilaga 1

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

Ikraftträdande m.m.

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

Författningsförslag avseende läkares anmälningsplikt och introduktionsutbildning (SOU 2008:130)

Prop. 2009/10:198
Bilaga 2

Förslag till ny körkortslag

Härigenom föreskrivs följande.

5 kap. Övningskörning

Övningskörning för körkortsbehörighet

Krav på den som övar

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

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

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

6 kap. Behörighetsingripande

Läkares anmälningsplikt

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

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

Förteckning över remissinstanserna avseende slutbetänkandet En reformerad körkortslagstiftning (SOU 2008:130)

Följande remissinstanser har besvarat remissen. Hovrätten för Västra Sverige, Tingsrätten i Örebro, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Västerbottens län, Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholm, Rikspolisstyrelsen, Skolverket, Socialstyrelsen, Statens väg – och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Transportstyrelsen, Vägverket, Cykel – och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR), Föreningen Sveriges trafikövningsplatser (TÖP), Lantbrukarnas Riksförbund, Mobilitetscenter Göteborg, Moped – och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Neurologiskt Handikappades riksförbund (NHR), Taxiägarnas Riksförbund, Svensk Trafikmedicinsk förening, Svenska Bussbranschens riksförbund (BR), Svenska Läkaresällskapet (SLS), Svenska taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport), Sveriges Läkarförbunds Etik och Ansvarsråd (EAR), Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC), Sveriges Pensionärsförbund (SPF), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Trafikmedicinskt Centrum Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge (TRMC), Trafikutbildarnas Riksorganisation, Transportgruppen, Försvarsmakten, Bussarbetsgivarna, Örebro Universitet, Svenska försäkringsförbundet och Unionen.

Följande remissinstanser har inte besvarat remissen: Länsstyrelsen i Norrbottens län, Regelrådet, Bil Sweden, Kvinnliga bilåkare, Landsrådet för Sveriges Ungdomsorganisationer (LSU), Motorförarnas helnykterhetsförbund Ungdom (MHF-Ungdom), Näringslivets Regelnämnd, Små taxiägares intresseförening, Facket för service och kommunikation (SEKO), Snöfordonleverantörernas förening (SNÖFO), Svenska föreningen för allmänmedicin (SFAM), Svenska Distriktsläkarföreningen (DLF), Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO), Svenskt Näringsliv, Sveriges Motorcykelhandlare Riksförbund (SMR), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Trafikförsäkringsföreningen, Trafikpolisernas samarbetsorganisation, Moped- och Motorcykelimportörerna, Motorbranschens RF och Länsstyrelsen i Västernorrland.

Dessutom har Justitieombudsmannen (JO) och Riksrevisionen inkommit med svar men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Sammanfattning av Vägverkets rapport Utredning om Förflyttningsfordon

Utvecklingen av små eldrivna fordon avsedda för kortare eller längre förflyttningar av personer går starkt framåt. På marknaden finns olika typer av eldrivna fordon avsedda för en person, såsom elskotrar, elrullstolar och andra fordon med liknande användningsområde. Utvecklingen av denna typ av fordon möjliggörs genom att det nu till rimliga kostnader finns batterier med hög kapacitet samt avancerad elektronik för reglering och styrning. Ett nytt sådant fordon är Segway som är ett alternativ till cykel och rullstol för såväl personer med som utan funktionsnedsättningar. Nu gällande bestämmelser är inte skrivna med tanke på denna nya typ av fordon och det finns därför ett behov av att revidera bestämmelserna. Vägverket har därför genomfört denna utredning som syftar till att föreslå de tekniska krav som bör ställas på fordonen och de trafikregler som bör gälla vid framförande av dem.

Vägverket bedömer att det finns skäl att låta dessa fordon framföras om de kan framföras på ett trafiksäkert sätt. I utredningen kallas de för ”förflyttningsfordon”. Förflyttningsfordon är avsedda för de som har behov av ett litet fordon för förflyttningar i närområden. Fordonen kan användas som alternativ till exempelvis cykel, moped eller allmänna kommunikationsmedel och kan vara till hjälp för personer som har svårt att gå längre sträckor.

Utredningen ger en sammanfattande beskrivning av några olika typer av förflyttningsfordon som finns på marknaden. Utredningen ger vidare en sammanfattande beskrivning och analys av de tekniska bestämmelser och trafikregler som finns för cykel, rullstol och moped klass II som har en liknande användning som förflyttningsfordon. En sammanställning av önskemål om nya bestämmelser för förflyttningsfordon har utarbetats i samråd med berörda parter. Förslag till nya bestämmelser har utarbetats med underlag från de önskemål som framförts om hur nya bestämmelser bör se ut och vad de bör omfatta samt med de erfarenheter som finns av bestämmelserna för cykel, rullstol och moped klass II.

Grundtanken i Vägverkets förslag till nya bestämmelser om förflyttningsfordon är att fordonen ska kunna användas i trafik på liknande sätt som cyklar och rullstolar används idag. Förslaget innebär sammanfattningsvis att förflyttningsfordon definieras som en variant av cykel som benämns ”Cykel klass III”. Som följd av den nya definitionen föreslås vissa ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, trafikförordningen (1998:1276) och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2008:163) om cyklar.

Definitionen av cykel i lagen om vägtrafikdefinitioner ändras så att det finns tre klasser av cyklar nämligen, Cykel klass I som är standardcyklar, Cykel klass II som är cyklar med hjälpmotor och Cykel klass III som är förflyttningsfordon. Begreppet Cykel klass III införs i 1 kap. 4 § trafikförordningen som anger att bestämmelserna om gående gäller för den som färdas i gångfart med vissa typer av fordon. Övriga bestämmelser om cyklande, som finns i trafikförordningen, behöver inte ändras eftersom de är lämpliga även för den nya klassen av cyklar, Cykel klass III.

Tekniska krav på Cykel klass III införs i Vägverkets föreskrifter om cyklar. I föreskrifterna införs ett nytt kapitel om Cykel klass III samtidigt som nuvarande krav på eldriven rullstol tas bort. Tekniska krav på Cykel klass III omfattar grundläggande trafiksäkerhetskrav, hållfasthetskrav, krav på manövrering m.m. samt specifika krav på maximala dimensioner, bromsutrustning, belysning och reflexanordningar och ljudsignalanordning.

Prop. 2009/10:198
Bilaga 4

Förteckning över remissinstanser avseende rapporten Utredning om Förflytningsfordon

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden: Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Länsstyrelsen i Västerbotten, Länsstyrelsen i Skåne län, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Kommerskollegium, Läkemedelsverket, Hjälpmedelsinstitutet, Myndigheten för handikappolitisk samordning (HANDISAM), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Transportstyrelsen, Vägverket, Arbetsmiljöverket, Regelrådet, Swedish Standards Institute (SIS), Stockholms läns landsting, Skåne läns landsting, Cykel Motor och Sportfackhandlarnas riksförbund (CMS), Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motormännens riksförbund (M), Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF), Neurologiskt Handikappades Riksförbund och Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister (SMC).

Följande remissinstanser har svarat men inte lämnat några synpunkter: Tullverket, Konsumentverket, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Verket för näringslivsutveckling (NUTEK), Sveriges Kommuner och Landsting och Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF).

Följande remissinsatser har inte svarat: Domstolsverket, Västra Götalands läns landsting, Stockholms kommun, Norrköpings kommun, Cykelfrämjandet, De Handikappades Riksförbund, Föreningen Turism i Sverige, Hjälpmedelscentralen i Mölndal, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Pensionärernas Riksorganisation, Riksförbundet för Trafik-Olycksfalls- och Polioskadade samt Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO).

Riksdagens ombudsmän (JO) och Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig.

Därutöver har ett yttrande inkommit från Försäkringsförbundet.

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

Häri genom föreskrivs att 4 kap. 2, 7 och 9 §§ samt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

4 kap.
2 §¹

Den som övningskör ska, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 14 år och nio månader för körning med moped,
2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning,
3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,
4. 17 år och 6 månader för körning med
 - a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,
 - b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 3,
5. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och
6. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

Den som övningskör för förarbehörighet B ska vid sådan övningskörning som avses i 5 § 4 ha genomgått en introduktionsutbildning.

7 §²

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 4 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

1. fyllt 24 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som ska övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre

4. har genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för förarbehörighet B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2009:189.

åren har varit återkallat enligt vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.

åren har varit återkallat enligt 6 § andra och tredje styckena.

Prop. 2009/10:198
Bilaga 6

9 §³

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

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

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

10 kap.

2 §⁴

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är *uppenbart* olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

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

Första och andra styckena gäller även den som har körkortstillstånd eller traktorkort.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2010.

³ Senaste lydelse 2008:1369.

⁴ Senaste lydelse 2009:1352.

Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2010-03-25

Närvarande: F.d. regeringsrådet Rune Lavin, justitierådet Ella Nyström och f.d. justitieombudsmannen Nils-Olof Berggren.

Vissa körkortsfrågor

Enligt en lagrådsremiss den 4 mars 2010 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Olof Hedberg.

Förslaget föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

I remissen föreslås ändringar i körkortslagen som rör introduktionsutbildningen vid privat övningskörning och läkares anmälningsskyldighet beträffande körkortshavarens medicinska lämplighet som bilförare. Ändringarna innebär beträffande introduktionsutbildningen att den som ska övningsköra och dennes handledare inte behöver genomgå utbildningen tillsammans. Läkares anmälningsskyldighet utvidgas till att avse dem som av medicinska skäl över huvud är olämpliga att köra bil och således inte enbart dem som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga för detta. Vidare ska läkaren kunna anmäla den som kan misstänkas vara olämplig som bilförare men som motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning.

Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

4 kap. 7 §

Bestämmelsen innehåller regler om godkännande av handledare. Ändringen innebär att det inte längre ska finnas ett krav på att handledaren och körkortsaspiranten har genomgått introduktionsutbildningen tillsammans. I remissen nämns som exempel att en förälder med barn i olika åldrar ska slippa att gå utbildningen flera gånger med kanske endast ett par års mellanrum. Avsikten är emellertid inte att ett intyg om genomgången introduktionsutbildning ska ha obegränsad giltighetstid. Detta framgår av allmänmotiveringen (s. 11) där det uttalas att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör föreskriva att den som vill bli handledare inte får åberopa ett utbildningsintyg som är äldre än fem år. Enligt Lagrådets mening bör denna tidsgräns framgå av lagtexten.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2010. Enligt vad som uttalas i remissen föreligger det inte något behov av särskilda övergångsbestämmelser. Utan sådana övergångsbestämmelser står det enligt Lagrådets mening emellertid inte helt klart i vad mån en introduktionsutbildning, som genomgått enligt 4 kap. 7 § 4 i dess äldre lydelse, också efter lagändringen ska kunna ligga till grund för rätten till övningskörning eller för godkännande som handledare. En övergångsbestämmelse skulle kunna ges följande lydelse:

Genomgången introduktionsutbildning enligt äldre rätt ska anses som sådan utbildning enligt den nya lagen.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2010.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Ask, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Borg, Billström, Tolgfors, Krantz, Ohlsson.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2009/10:198 Några körkorts- och fordonsfrågor.