

Regeringens proposition

2008/09:60



Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Prop.
2008/09:60

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 23 oktober 2008

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Propositionen innehåller förslag till nya regler om behörighet för att få köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. De föreslagna åtgärderna syftar till ökad trafiksäkerhet genom bl.a. bättre kunskaper hos förarna. Förslagen innebär i huvudsak följande.

- Moped klass I (s.k. EU-mopeder) ska få köras av den som fyllt 15 år och har ett körkort med den nya behörigheten AM eller ett körkort med annan behörighet.
- Moped klass II ska få köras av den som fyllt 15 år och har ett förarbevis för moped klass II, ett körkort eller ett traktorkort.
- Fordonsslaget terrängskoter delas upp i kategorierna snöskoter och terränghjuling. Snöskoter och terränghjuling ska få köras av den som fyllt 16 år och har giltigt förarbevis för respektive fordonsslag.
- Körkortstillstånd med föregående lämplighetsprovning ska krävas för den nya behörigheten AM för moped klass I men däremot inte för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.
- Samtliga fyra behörigheter ska kunna bli föremål för återkallelse och varning.
- Förarprov för moped klass I ska bestå av kunskapsprov som anordnas av behörig myndighet (i dag Vägverket). Förarprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska bestå av kunskapsprov som anordnas av privata aktörer.

I propositionen föreslås också att regler om obligatorisk utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samlas i en ny lag. Lagen innehåller bestämmelser som syftar till att säkra utbildningarnas kvalitet.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft stegvis under en införandeperiod om sex månader med början den 1 april 2009. Behörigheter som förvärvats före ikraftträdandet påverkas inte av de nya bestämmelserna. Personer som fyllt 15 år före ikraftträdandet den 1 oktober 2009 får således även fortsättningsvis köra moped klass II utan förarbevis. Förarbevis för moped klass I som förvärvats före ikraftträdandet fortsätter att gälla och ska omfattas av de nya reglerna om bl.a. återkallelse och varning. Inom viss tid ska dessa förarbevis bytas ut mot körkort med AM-behörighet.

1	Förslag till riksdagsbeslut	6
2	Lagtext	7
2.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)	7
2.2	Förslag till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar	19
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	22
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	23
2.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	24
2.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	25
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	27
3	Ärendet och dess beredning	29
4	Mopeder och terrängskotrar – reformbehovet	29
5	Behörighetskrav för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar	33
5.1	Grundläggande behörighetskrav	33
5.1.1	Körkort och förarbevis för mopeder	33
5.1.2	Nya förarbevis för snöskoter och terränghjuling	36
5.2	Lämplighetsprövning och körkortstillstånd	38
5.3	Föraprov och obligatorisk utbildning	40
5.4	Övningskörning	41
5.5	Ingripanden mot förarbehörigheterna	43
5.6	Giltighetstid och förnyelse, skyldighet att medföra behörighetshandlingen vid färd m.m.	49
5.7	Utländska körkorts giltighet m.m.	52
5.8	Handläggning av ärenden om förarbevis m.m.	53
6	Utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar	54
6.1	Tillstånd och tillsyn över utbildningen	54
6.2	Utbildningens innehåll och anordnande av prov	56
6.3	Bemyndigande m.m.	59
7	Vissa övriga frågor	60
7.1	Straffansvar för körning utan behörighet	60
7.2	Frågan om registrering av mopeder klass II	62
8	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	64
8.1	De nya reglernas ikraftträdande	64
8.2	Övergångsbestämmelser	65
8.2.1	Tidigare förvärvade behörigheter fortsätter gälla	65

8.2.2	Tidigare utbildningstillstånd fortsätter gälla	67
8.2.3	Utbyte av tidigare utfärdade behörighetshandlingar	68
9	Konsekvenser av förslagen	70
10	Barns trafiksäkerhet	73
10.1	Inledning	73
10.2	Mål och utgångspunkter	73
10.3	Dödade och skadade barn i trafiken	75
10.4	Utvecklingsområden och åtgärder	76
11	Synskadades trafiksäkerhet	80
11.1	Inledning	80
11.2	Beslut och bestämmelser	80
11.3	Risker för synskadade i trafiken	81
11.4	Åtgärder för ökad trafiksäkerhet bland synskadade	82
12	Trafikoffertjour	84
13	Åtgärder mot rattfylleri	85
13.1	Mål för trafiksäkerheten och arbetet mot rattfylleri	85
13.2	Alkohol, droger och trafik – en lägesbeskrivning	86
13.3	Åtgärder mot rattfylleri	89
13.3.1	Samarbete mot rattfylleri	89
13.3.2	Alkolås	90
13.3.3	Förebyggande åtgärder	93
14	Författningskommentar	96
14.1	Förslag till lag om ändring av körkortslagen	96
14.2	Förslag till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulning	104
14.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	105
14.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor	106
14.5	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	106
14.6	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	106
14.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner	106
Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet – Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulning (SOU 2005:45)	107
Bilaga 2	Författningsförslag (SOU 2005:45)	117
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över betänkandet – Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulning (SOU 2005:45)	139
Bilaga 4	Remissinstanser avseende frågor om registrering	140
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag	141

Bilaga 6 Lagrådets yttrande.....	160	Prop. 2008/09:60
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 oktober 2008.	161	
Rättsdatablad.....	162	

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terräng-
hjulingar,
3. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
5. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
6. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner, och
7. lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559)
om vägtrafikdefinitioner.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 9 kap. 1 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1, 3–5, 11 och 14 §§, 3 kap. 1, 4, 5, 17 och 18 §§, 4 kap. 1, 2 och 5–7 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 3 och 4 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 2 och 3 §§, 9 kap. 2–4 §§, rubriken till 3 kap. samt rubriken närmast före 2 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 2 kap. 5 a §, 3 kap. 19–21 §§ och 5 kap. 2 a §, samt närmast före 3 kap. 19 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort och traktorkort,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort *skall* få utfärdas,

4. körkortshavare, varmed avses körkort,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort *och förarbevis*,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort *ska* få utfärdas,

den som har körkortstillstånd eller

5. *innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snökoter eller terränghjuling.*

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

¹ Senaste lydelse 2001:571.

2 kap.**Krav på körkort**

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil *skall* föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.

Terrängskoter får köras endast av den som har förarbevis för terrängskoter.

Bestämmelser om förarbevis för terrängskoter finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Moped klass I får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I.

Moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år.

Bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna
A för motorcykel
A1 för lätt motorcykel

Behörighetskrav**1 §**

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, *moped klass I*, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil *ska* föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

3 §²

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II.

Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för snöskoter.

Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för terränghjuling.

4 §³

För övningskörning med fordon som avses i 1 och 3 §§ gäller bestämmelserna i 4 kap.

5 §

A för motorcykel
A1 för lätt motorcykel
AM för moped klass I

² Senaste lydelse 1999:878.

³ Senaste lydelse 1999:878.

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

5 a §

Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I.

11 §⁴

Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har ett körkort med behörigheten B köra personbil oavsett totalvikt samt lastbil och buss, med eller utan släpfordon men utan last eller passagerare.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *moped klass I*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *mopeder*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

14 §

Ett bevis att körkort utfärdats gäller som körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit.

Ett bevis att körkort *eller förarbevis* utfärdats gäller som körkort *respektive förarbevis* till dess körkortet *respektive förarbeviset* lämnats ut eller rätten att få ut körkortet *respektive förarbeviset* förfallit.

⁴ Senaste lydelse 2003:216.

3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort

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

1 §⁵

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
 - a) 16 år för behörigheten A1,
 - b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - c) 21 år för behörigheten D, och
4. har avlagt godkänt förarprov.

3. har fyllt

- a) 15 år för behörigheten AM,
- b) 16 år för behörigheten A1,
- c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
- d) 21 år för behörigheten D, och

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

4 §⁶

Förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spårtime löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. Kunskapsprov för behörigheten A behöver inte avläggas om sökanden redan har körkort med behörigheten A1.

Förarprovet består för behörigheten AM av ett kunskapsprov och för övriga behörigheter av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spårtime löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. För behörigheten AM krävs dessutom att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för moped klass I enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas för behörigheten A av

⁵ Senaste lydelse 2003:216.

⁶ Senaste lydelse 2003:216.

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3.

5 §

Sökanden *skall* godkännas i förarprovet, om det visar att *sökanden* har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas av *förare av körkortspflichtiga fordon*.

Sökanden *ska* godkännas i förarprovet, om det visar att *han eller hon*

1. *för förarbehörigheten AM, har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och*

2. *för övriga förarbehörigheter, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.*

17 §

Bestämmelserna i 2, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

Bestämmelserna i 2–3 och 8–11 §§, 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket gäller även traktorkort.

18 §

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, *skall* prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet.

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, *ska* prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet.

Första stycket gäller inte körkort med behörigheten AM.

Förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

19 §

Förarbevis får utfärdas för den som

1. *har fyllt*

a) *15 år för förarbevis för moped klass II,*

b) *16 år för förarbevis för snöskoter eller terränghjuling, och*

2. *har avlagt godkänt förarprov.*

20 §

Förarprovet består för förarbevis av ett kunskapsprov. Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 19 § 1 och har gått igenom utbildning för fordonsslaget enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov får inte avläggas innan spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 5 kap. 3 § 1, 2, 3 eller 4.

21 §

För förarbevis ska i tillämpliga delar följande bestämmelser gälla:

1. 1 § sista stycket om utfärdande av handling i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,
2. 5 § 1 om godkännande i förarprov,
3. 11 § om första giltighetsdag,
4. 13 § första stycket 1–3 och andra stycket om ogiltighet, samt
5. 14 och 15 §§ om förnyelse och skyldighet att medföra förarbeviset.

4 kap.**1 §⁷**

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ om han har körkortstillstånd.

Kravet på innehav av körkortstillstånd gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något

Den som

1. innehar körkortstillstånd och för att få körkort vill öva sig i att med eller utan släpfordon köra bil, motorcykel eller moped klass I, eller

2. utbildar sig till förare av moped klass II, snöskoter eller terränghjuling,

får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§.

Kravet på innehav av körkortstillstånd enligt första stycket 1 gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som

⁷ Senaste lydelse 2003:216.

medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen *skall* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen *ska* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

2 §⁸

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

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

1. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

1. 14 år och nio månader för körning med moped,

2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning,

2. 17 år och 6 månader för körning med

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 §,

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 1,

b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 3,

3. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

5. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

6. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

5 §⁹

Övningskörning *skall* ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

Övningskörning *ska* ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola *för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E,*

2. är behörig utbildare enligt

⁸ Senaste lydelse 2003:216.

⁹ Senaste lydelse 2004:1087.

lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,

2. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

3. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.

3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall än som avses i 1 och 3 för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E.

6 §¹⁰

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och
3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller
2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

7 §¹¹

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

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

¹⁰ Senaste lydelse 2004:1087.

¹¹ Senaste lydelse 2004:1087.

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 *skall* övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

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

5 kap.

2 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd *och* traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort *och* förarbevis. *Vad som sägs om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis och innehavare av traktorkort.*

Vissa undantag för förarbevis från vad som sägs i första stycket finns i 2 a §.

I fråga om utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse ska hänvisningen i 14 § första stycket till kraven i 3 kap. 1 § i stället avse 3 kap. 19 §.

2 a §

För förarbevis för mopedklass II, snöskoter och terränghjulning gäller inte

1. vad som sägs om återkallelse i 3 § 5–8 och om omhändertagande i 7 § första stycket 3, och

2. vad som anges i 14 § och 15 § sista stycket om innehav av och ansökan om körkortstillstånd som villkor för utfärdande av nytt förarbevis.

Trots vad som anges i 13 § får ansökan om utfärdande av förarbevis prövas innan

1. spärrtid löpt ut enligt 3 kap. 9 §, eller

2. spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5–7.

6 kap.**3 §**

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra *moped innan innehavaren har fyllt 15 år eller bil innan innehavaren har fyllt 18 år*. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

4 §

Utan hinder av 2 kap. 4 § får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *bruka* en moped klass I som *han* fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för *sådana fordon* i hans hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in *fordonet* får köra *detta* i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *köra en moped* som *han eller hon* fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för *mopeder* i hans eller hennes hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in *mopeden* får köra *denna* i hemlandet utan körkort, *förarbevis* eller därmed jämförlig handling.

7 kap.**1 §**

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd *och* traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel

1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort *och förarbevis, och*
2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis *och innehavare av traktorkort.*

8 kap.**2 §¹²**

Följande beslut av Vägverket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,
 2. beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och
 3. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.
- Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

¹² Senaste lydelse 2008:550.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort *eller* traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort, traktorkort *eller förarbevis* eller om förnyelse av körkort *eller förarbevis* samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

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

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort *eller förarbevis* enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

9 kap.

2 §

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

Föraren *skall* inte dömas till straff,

1. om körkortet *skall* förnyas och föraren före färden har återlämnat kortet eller gjort anmälan om att det förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

Föraren *ska* inte dömas till straff,

1. om körkortet *eller förarbeviset ska* förnyas och föraren före färden har återlämnat *handlingen* eller gjort anmälan om att den förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort *eller förarbevis* begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort *eller förarbevis* till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

4 §¹³

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1–3 §§ kör fordon i strid mot denna lag finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *och i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009 i fråga om 4 kap. 1, 2 och 5–7 §§ och i övrigt den 1 oktober 2009.

2. Ansökningar om körkortstillstånd och begäran om förhandsbesked enligt 3 kap. 8 § som omfattar körkortsbehörigheten AM får prövas från och med den 1 april 2009.

3. Äldre föreskrifter om rätt att köra moped klass II gäller fortfarande för personer som är födda före den 1 oktober 1994.

4. Förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ger även i fortsättningen rätt att köra det fordonsslag förarbeviset avser. Ett sådant förarbevis upphör dock att gälla om inte innehavaren före visst datum har ansökt om utbyte till en behörighetshandling enligt de nya bestämmelserna. Regeringen får meddela föreskrifter om sista dag för sådan ansökan.

På förarbevis som avses i första stycket ska från och med den 1 oktober 2009 tillämpas bestämmelserna i 3 kap. 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket samt 15 § första stycket 1 och andra stycket, 7 kap. 1 §, 8 kap. 3 § i tillämpliga delar samt 9 kap. 2 och 3 §§. Därutöver ska

– förarbevis för moped klass I likställas med körkort med behörigheten AM, och innehavare av sådant förarbevis likställas med körkortshavare, vid tillämpning av bestämmelserna i 3 kap. 3 § och 10 § andra meningen, 5 kap. och 10 kap. 2 §, samt

– på förarbevis för terrängskoter tillämpas bestämmelserna i 5 kap. 2 och 2 a §§.

5. Traktorkort som har utfärdats före den 1 oktober 2009 ger fortsatt rätt att köra moped klass I.

6. Nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av körkort eller traktorkort som utfärdats före den 1 januari 2000 ger rätt att köra snöskoter och terränghjuling trots bestämmelserna i 2 kap. 3 §.

7. De äldre bestämmelserna i 9 kap. 1 § gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 oktober 2009.

¹³ Senaste lydelse 1999:878.

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Bestämmelser om behörighetskrav samt utfärdande och återkallelse av körkort och förarbevis för dessa fordonsslag finns i körkortslagen (1998:488).

Tillstånd att bedriva utbildning

2 § Utbildning enligt denna lag får bedrivas endast efter tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

Återkallelse av tillstånd

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning om förutsättningarna för tillstånd enligt 2 § inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningen som meddelats med stöd av denna lag inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

Utbildningens innehåll

4 § Utbildning enligt denna lag ska innehålla teoretiska och, för moped klass I, snöskoter och terränghjuling, även praktiska moment. I utbildningen för moped klass I ska ingå övningskörning i trafik.

Kunskapsprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov som avses i 3 kap. körkortslagen (1998:488) för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, att utfärda bevis om godkända avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven.

Överlämnande enligt första stycket får återtasa om kunskapsprov anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig vara olämplig att anordna prov.

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över utbildning och kunskapsprov. Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 2 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om utbildning som meddelats med stöd av denna lag efterlevs.

Den som bedriver utbildning enligt denna lag ska på begäran av myndigheten lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Bemyndiganden

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag, om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på tillstånd enligt 2 § och tillsyn enligt 6 §.

Straffansvar

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

Verkställighet

9 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges.

Överklagande

10 § Myndighetens beslut enligt 2 och 3 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut av myndigheten enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

2. Genom lagen upphävs lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Bestämmelserna i 1, 2, 7 och 8 §§ den upphävda lagen gäller dock till den 1 oktober 2009. Förarbevis enligt 1 och 2 §§ den upphävda lagen får även därefter utfärdas för personer som före den 1 oktober 2009 genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid kunskapsprov.

3. Tillstånd att bedriva utbildning som avses i 2 § den nya lagen ger även rätt att före den 1 oktober 2009 bedriva utbildning som avses i 1 och 2 §§ den upphävda lagen. Rätt att anordna kunskapsprov, att utfärda bevis om avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven enligt 5 § den nya lagen ger även rätt att före den 1 oktober 2009 anordna kunskapsprov som avses i 1 och 2 §§ den upphävda lagen.

4. Den upphävda lagen gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 april 2009 samt i fråga om sådana förseelser som avses i 7 och 8 §§ den upphävda lagen och som har begåtts före 1 oktober 2009. Prop. 2008/09:60

5. Tillstånd att bedriva utbildning som har meddelats enligt den upphävda lagen gäller i enlighet med sitt innehåll som tillstånd meddelade med stöd av denna lag. Sådant tillstånd som ger rätt att utbilda förare av moped klass I medför också rätt att utbilda förare av moped klass II.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

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

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

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

Första, *andra och tredje* styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra *traktor, motorredskap eller spårvagn*.

Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, *moped klass II, snöskoter, terränghjuling*, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra *sådant fordon*.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2009.

¹ Senaste lydelse 1999:880.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

Bestämmelserna i denna lag tillämpas inte på sådan förarutbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter *skall* I fråga om personuppgifter *ska*
vägtrafikregistret ha till ändamål vägtrafikregistret ha till ändamål
att tillhandahålla uppgifter för att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik- ärende,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, *förarbevis-* eller yrkestrafik- ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

¹ Senaste lydelse 2007:1159.

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

Nuvarande lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller gods-befordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Föreslagen lydelse

2 §

Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.</i>
<i>Terränghjulning</i>	<i>En annan terrängskoter än en snöskoter.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt

¹ Senaste lydelse 2006:240.

användas till person- eller godsbe-
fordran i terräng. Terrängmotor-
fordon delas in i terrängvagnar och
terrängskotrar.

Terrängskoter

Ett terrängmotorfordon med en
tjänstevikt av högst 400 kilogram.
*Terrängskotrar delas in i snö-
skotrar och terränghjulingar.*

Terrängsläp

Ett släpfordon som är inrättat för
att dras av ett terrängmotorfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om
ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Prop. 2008/09:60

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner i stället för dess lydelse enligt lagen (2008:000) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt propositionen 2008/09:53

2 §	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Föreslagen lydelse

2 §	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.</i>
<i>Terränghjulning</i>	<i>En annan terrängskoter än en snöskoter.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbe-

fordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

Terrängskoter

Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. *Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.*

Terrängsläp

Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Regeringen beslutade den 11 september 2003 (dir. 2003:105) att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Utredningen antog namnet Förarbevisutredningen. Genom tilläggsdirektiv den 4 mars 2004 (dir. 2004:30) utvidgades uppdraget till att utredaren även skulle överväga om de krav som i dag ställs på den som kör moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras.

Förarbevisutredningen har lämnat betänkandet Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45). En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 1*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 2*. Betänkandet har remissbehandlats. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr. N2005/5123/TR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*.

Regeringen beslutade den 27 november 2003 att uppdra åt Vägverket och Rikspolisstyrelsen att utreda förutsättningar för och konsekvenser av att registrera samtliga mopeder. Vägverket och Rikspolisstyrelsen redovisade uppdraget den 26 juni 2004. Regeringen gav den 24 februari 2005 Vägverket i uppdrag att komplettera redovisningen med bl.a. en samhällsekonomisk analys av förslaget. Vägverket redovisade tilläggsuppdraget den 30 maj 2005. Redovisningarna har remissbehandlats. Remissvaren och två remissammanställningar finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2004/5227/TP och dnr N2005/5080/TR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 22 maj 2008 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

I propositionen har vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 Mopeder och terrängskotrar – reformbehovet

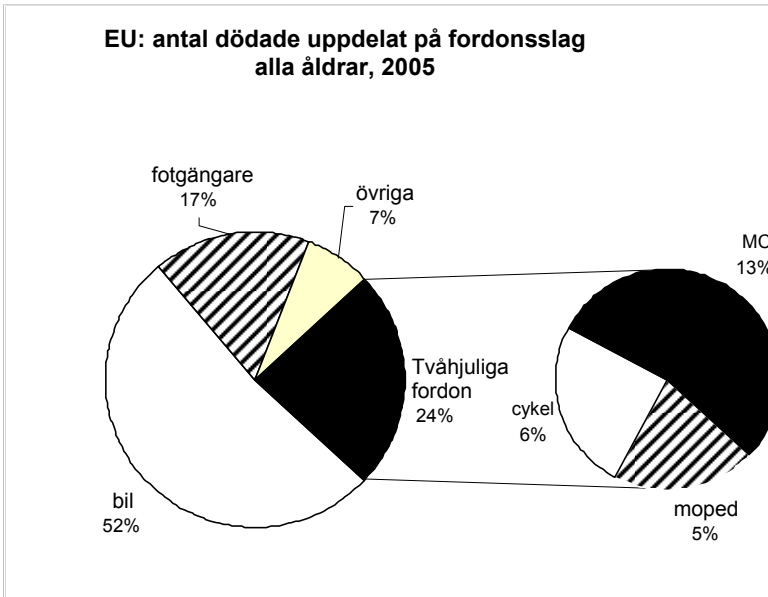
Mopeder

Sverige är ett av världens mest trafiksäkra länder. Beräknat på antalet dödade i trafiken per 100 000 invånare har Sverige, Norge, Nederländerna och Storbritannien de lägsta värdena i Europa. Ändå dödades 471 personer i vägtrafikolyckor i Sverige 2007. Inom EU står tvåhjuliga fordon för 24 procent av antalet dödsolyckor (Källa: CARE, 2006). Inom åldersgruppen 0–25 år står mopederna för 14 procent av dödsolyckorna inom EU. Den negativa utvecklingen inom EU vad gäller trafikolyckor med tvåhjuliga motorfordon inblandade har föranlett nya behörighetskrav för motorcyklar, bl.a. höjda åldersgränser, i tredje körkortsdirektivet.¹

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

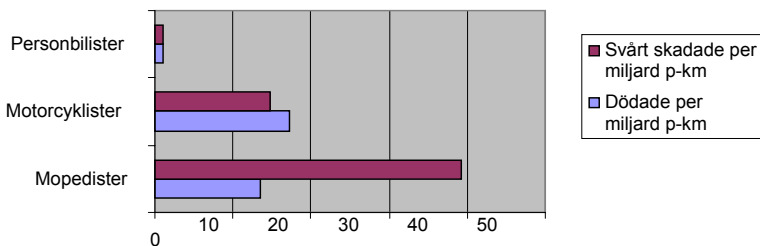
Genom direktivet, som ska börja tillämpas i medlemsstaterna i januari 2013, införs också en ny harmoniserad körkortskategori AM för moped klass I i hela EU.

Prop. 2008/09:60



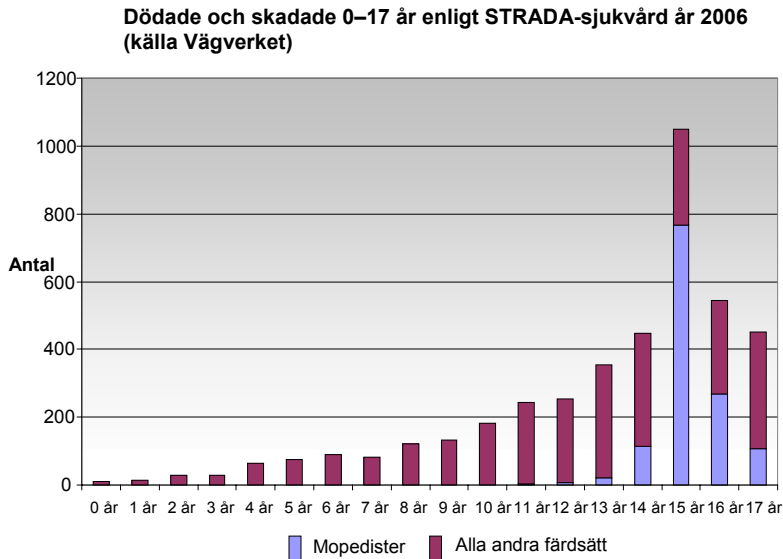
Även i Sverige kan man se samma negativa trend då det gäller olyckor med tvåhjuliga motorfordon. Vid en jämförelse mellan antalet dödade per olika färdssätt och total körsträcka framgår att motorcykelåkning är det farligaste färdssättet, tätt följt av mopedåkning (Källa: Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Vägtrafikskador 2006, 2007:30).

Dödade och svårt skadade på moped, MC och i personbil per miljard personkilometer. Genomsnitt 2003–2007. Normerat där risken att dö/skadas i personbil =1 (Källa: Vägverket)



En mopedförare löper ungefär femton gånger så stor risk som en personbilsförare att dödas i trafiken. Mellan år 2000 och 2006 har i genomsnitt tolv mopeder döats varje år i trafiken, även om antalet varierar kraftigt mellan olika år. Antalet svårt skadade har dock stigit stadigt under samma period, framför allt bland unga förare. Hela 44 procent av

dem som skadades svårt på moped under perioden var 15-åringar. Risken att skadas svårt är störst för mopedister jämfört med andra fordonsförare. Det finns stora skillnader i risker mellan män och kvinnor. Tre fjärdedelar av de som dödas i vägtrafikolyckor är män. Med hänsyn tagen till skillnader i färdlängd mellan män och kvinnor löper män ändå betydligt större risk att dödas i trafiken än kvinnor. Ca 90 procent av alla mopedister som omkommer är män.



Av de 14 mopedister som dödades år 2007 körde 79 procent moped klass I. Däremot var antalet olyckor med svårt skadade ungefär jämnt fördelade mellan mopedklasserna de två senaste åren.

Av Vägverkets djupstudier av 67 mopedolyckor med 72 dödade åren 2000–2006 framgår att 22 var olyckor med moped klass I och 50 med moped klass II. Vid knappt hälften av dödsolyckorna på moped klass II var föraren 15 år och på moped klass I var hälften av förarna under 19 år. Dålig hjälmanvändning var betydligt vanligare för moped klass II. 40 procent av dem som inte använde hjälm eller inte använde den på rätt sätt skulle troligen ha överlevt om de hade haft hjälm rätt använd. För båda mopedklasserna var ca 35 procent av olyckorna alkoholrelaterade och hälften av de mopedister som kontrollerades var trimmade. De båda mopedklasserna uppvisar alltså ett likartat mönster vad gäller svårt skadade och felbeteenden som leder till dödsolyckor eller svåra skador.

Antalet mopedister i trafik ökar. Nyförsäljningen av klass I mopedister har ökat kraftigt sedan 2000 medan nyförsäljningen av mopedister klass II har varit mycket liten de senaste åren. Antalet mopedister klass I i trafik var vid utgången av år 2007 närmare 85 000 stycken. Därtill kommer 82 000 avställda klass I-mopedister vid samma tidpunkt. I och med att antalet klass I-mopedister ökar stiger också dessa fordons andel av mopedolyckorna.

I kategorin terrängskotrar ingår både snöskotrar och s.k. terränghjulingar. Antalet terrängskotrar har ökat stadigt sedan 2000. I december 2007 fanns 184 000 terrängskotrar i trafik i Sverige (Källa: Statens institut för kommunikationsanalys, 2008). I genomsnitt omkommer 12 personer varje år i snöskoterolyckor, men antalet varierar kraftigt mellan olika år.

Vid Umeå Universitet har en undersökning gjorts som omfattar samtliga snöskoterrelaterade dödsfall under de sju säsongerna från 1999/00 till 2005/06.² Nästan alla omkomna förare (96 procent) var män och medelåldern var 42 år. Nästan två tredjedelar av förarna var alkoholpåverkade. För drygt en tredjedel av de som dödades var drunkning den direkta dödsorsaken.

Nyregistreringen av andra terrängskotrar än snöskotrar, dvs. terränghjulingar eller ATV-fordon (all terrain vehicle), ökade med 23 procent mellan november 2006 och november 2007 (Källa: SCB). Med fordonets stigande popularitet har också följt en ökning av antalet olyckor. Förra året dog tre personer i olyckor med fyrhjuliga terrängskotrar.

Reformbehovet

Mopederna är populära fordon som ökar i antal. Olycksstatistiken visar att mopedister är särskilt utsatta i trafiken och att unga förare är överrepresenterade bland de olycksdrabbade. Nyblivna förare, framför allt unga män, tenderar att överskatta sin förmåga att framföra fordonet och underskatta riskerna med att köra påverkad av alkohol eller droger, i tillstånd av trötthet, utan att bära hjälm, i för hög hastighet m.m. För att vända den negativa utvecklingen behöver utbildningen av dessa förare stärkas och ytterligare åtgärder vidtas för att säkra förarnas riskmedvetenhet och regelbundenhet. Sådana åtgärder är t.ex. lämplighetsprövning och möjligheter till ingripanden om en förare visar allvarliga brister i sitt beteende i trafiken. För många unga är mopeden det första motorfordonet de framför i trafiken. Den som senare vill få behörighet för andra fordon som bil eller motorcykel har stora fördelar av att få en god kunskapsgrund redan från början.

Även antalet terrängskotrar ökar kraftigt. Användningssätt och körteknik, liksom risker, skiljer sig väsentligt åt mellan snöskotrar och terränghjulingar som ingår i denna fordonskategori. Utbildning och förarprov behöver därför anpassas till de två fordonstyperna. Mot bakgrund av olycksstatistiken finns också skäl att även för snöskotern och terränghjulingen införa möjligheter till ingripanden i form av återkallelse och varning.

² Öström m.fl., Snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige 99/00-05/06, Rapport nr 135, Umeå 2007.

5 Behörighetskrav för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

5.1 Grundläggande behörighetskrav

5.1.1 Körkort och förarbevis för mopeder

Regeringens förslag: Moped klass I får köras endast av den som har ett körkort med behörigheten AM eller ett körkort med annan behörighet.

Moped klass II får köras endast av den som har ett förarbevis för moped klass II eller ett körkort eller ett traktorkort.

Regeringens bedömning: Ålderskravet 15 år för att få köra moped klass I och moped klass II bör behållas.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen har dock föreslagit att ålderskravet att få köra moped klass I höjs från 15 år till 16 år.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag, däribland *Vägverket*, *Rikspolisstyrelsen*, *Åklagarmyndigheten*, *Kammarrätten i Göteborg*, *Hovrätten för västra Sverige*, *Länsstyrelsen i Västerbottens län*, *Länsstyrelsen Östergötland*, *Länsrätten i Mariestad* och *Sveriges Trafikskolors Riksförbund*. *Vägrafikinspektionen* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* har tillstyrkt förslaget men haft synpunkter i fråga om ålderskraven. VTI har även haft synpunkter på vilka andra behörigheter än AM-körkort som ska ge rätt att köra moped klass I. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens främjande (NTF)* har avstyrkt förslaget om AM-körkort för moped klass I men tillstyrkt förslaget i övrigt. *Moped- och Motorcykelbranschens riksförbund (McRF)*, *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)*, *Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF)*, *Ungdomsstyrelsen* och *Cykel Motor och Sportfackhandlarna (CSR)* har avstyrkt förslaget om höjd åldersgräns för moped klass I. MHF har också ansett det tveksamt om kravet på körkort för moped klass I är motiverat.

Nuvarande regler: En moped är (här något förenklat återgivet) ett motorfordon konstruerat för en högsta fart av 45 km/h med en motor som, om den bygger på inre förbränning, har en slagvolym av högst 50 kubikcentimeter, eller, om den drivs av en elektrisk motor, denna har en kontinuerlig märkeffekt av högst 4 kilowatt. En moped kan ha två, tre eller fyra hjul, jfr 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Mopeder delas in i klass I och klass II. En moped klass II är konstruerad för högst 25 km/h och har en motor vars nettoeffekt inte överstiger 1 kilowatt. En moped klass I definieras som en moped som inte hör till klass II. Reglerna om mopeder klass II gäller också för äldre mopeder som konstruerats för högst 30 kilometer i timmen i enlighet med den definition av moped som gällde innan Sverige år 1998 anpassade sina regler till EG:s typgodkännandedirektiv.

Moped klass I får i dag köras av den som har körkort, traktorkort eller ett förarbevis för moped klass I. För att få köra moped klass II gäller

endast ett ålderskrav på 15 år, 2 kap. 4 § körkortslagen. Regler om utbildning och utfärdande av förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Lagen kompletteras av förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter samt av föreskrifter meddelade av Vägverket.

Skälen för regeringens förslag

AM-körkort respektive förarbevis bör införas

Medlemsstaterna i EU ska enligt det tredje körkortsdirektivet³ senast den 19 januari 2011 i nationell lagstiftning införa en ny harmoniserad körkortskategori AM för mopeder klass I. De nya reglerna ska börja tillämpas den 19 januari 2013. Det nu gällande körkortsdirektivet reglerar inte behörighet för att köra moped. Det är därför möjligt att införa och tillämpa nationella bestämmelser om körkort för moped klass I före 2013.

Mopeden är som fordon överrepresenterat i olycksstatistiken. Särskilt gäller detta mycket unga förare. Kraftfulla åtgärder behöver vidtas för att nå en högre trafiksäkerhetsnivå bland landets mopedförare. Det finns därför skäl att inte avvakta direktivets genomförande utan redan nu införa ett nytt nationellt körkort för moped klass I.

En moped klass I framförs i regel på vägbana i en trafikmiljö som ställer stora krav på hänsyn till, och samspel med, övrig fordonstrafik. Förarna är ofta mycket unga och mopeden är deras första motorfordon. Mopedens hastighet ställer höga krav på praktiska färdigheter och trafik-kunskaper för att kunna framföras på ett säkert sätt. Införandet av ett nytt AM-körkort för dessa mopeder innebär en skärpning av de krav som ställs på föraren. Detta, ihop med de rättsverkningar som knyts till ett körkort – bl.a. en lämplighetsprövning och möjligheter till återkallelse och varning, se avsnitt 5.2 och 5.5 – är viktiga inslag i arbetet med att säkra ett ansvarsfullt beteende i trafiken.

Tredje körkortsdirektivet omfattar inte moped klass II. Behörighetskravet behöver dock skäpas även för dessa mopeder. I dag får alla som har fyllt 15 år köra en moped klass II utan något som helst krav på utbildning. Som utredningen konstaterat, vilket bekräftas av senare statistik, är även körning med moped klass II förknippat med risker. Kravet på samspel med inte minst personbilstrafik i t.ex. korsningar är stort även för dessa mopeder. För att minska antalet olyckor och göra mopeden till ett säkrare fordon behövs utbildning och förarprov även för moped klass II. Olycksstatistiken kunde i och för sig tala för att införa krav på AM-körkort även för mopeder klass II. Att behandla mopeder som en klass i behörighetshänseende skulle också ge ett enklare regelsystem. Det är dock väsentligt att det finns en möjlighet för den som vill att utbilda sig och erhålla behörighet för en långsammare moped utan krav på att han eller hon ska genomgå utbildning och avlägga förarprov

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

för moped klass I. Ett förarbevis för moped klass II i linje med vad utredningen föreslagit bör kunna tillgodose dessa önskemål.

Som utredningen konstaterat bör också körkort med annan behörighet ge rätt att köra moped (klass I och klass II). *VTI* har ställt sig tveksamt till detta såvitt avser moped klass I med hänsyn till att moped är ett riskfyllt fordon med köregenskaper som skiljer sig från t.ex. en personbil. En person som tidigare avlagt godkänt förarprov för körkort måste dock anses lämplig att köra även moped klass I. Han eller hon får anses ha tillräcklig allmän kunskap och riskmedvetenhet för att bete sig ansvarsfullt i trafiken. I detta ligger också förmågan att kunna avgöra vilka praktiska färdigheter som krävs i fråga om att hantera en moped innan man ger sig ut med den i trafiken.

Det nu sagda gäller dock inte traktorkort, som inte bör ge automatisk rätt att köra moped klass I. Ett traktorkort är en nationell behörighetshandling och inte en körkortskategori, och ger inte behörighet att köra moped enligt tredje körkortsdirektivet (traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 ska dock ge fortsatt behörighet att köra moped, se avsnitt 8.2.1). Däremot finns inget som talar emot att den som har ett traktorkort bör ha rätt att köra även moped klass II.

Åldersgränsen 15 år bör behållas

I fråga om vilket ålderskrav som ska gälla för mopeder har remissinstanserna haft olika ståndpunkter. *VTI* anser att ålderskravet av trafiksäkerhetsskäl bör höjas till 16 år inte bara för moped klass I utan även för moped klass II. *Vägtrafikinspektionen* har efterlyst en analys av vilka effekter en höjning av åldersgränsen till 16 år för moped klass I kan få på en förflyttning av brukare till lätt motorcykel. Flera andra remissinstanser har kraftfullt argumenterat för att ålderskravet på 15 år bör bibehållas för båda mopedklasserna.

Det finns i och för sig skäl som talar för en höjning av ålderskravet för moped klass I från 15 till 16 år. Olycksstatistik visar att 15-åringar är en särskilt utsatt grupp i trafiken. Med en högsta hastighet av 45 km/h kräver inte minst mopeder klass I stort ansvar och en hög grad av mognad hos föraren.

De fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt som står att vinna med en sådan höjning måste dock vägas mot andra faktorer. Behovet hos ungdomar av ett relativt billigt fordon som ger rörelsefrihet bör inte underskattas. För ett stort antal 15-åringar är mopeden ett tillgängligt sätt att ta sig till och från skola, idrottsaktiviteter och andra engagemang. På många orter i landet är avstånden sådana att cykel framstår som ett mindre användbart alternativ samtidigt som någon kollektivtrafik inte alltid finns att tillgå. Dessa synpunkter talar för att höjd åldersgräns bör komma i fråga först sedan andra åtgärder för att höja trafiksäkerheten visat sig verkningslösa. Redan införandet av ett AM-körkort är en kraftfull skärpning för unga mopedförare. Detsamma kan sägas om det föreslagna kravet på obligatorisk utbildning och förarbevis för moped klass II. Dessa åtgärder syftar till att inskräpa hos unga förare vikten av att följa gällande regler, en ökad riskmedvetenhet och ett ökat säkerhetstänkande. I samma riktning syftar de föreslagna kraven på körkortstillstånd för moped klass I och

möjligheterna till varning och återkallelse (avsnitt 5.2 och 5.5). Det är rimligt att anta att motivationen att köra trafiksäkert kommer att öka hos många unga mopedister om behörigheten kan återkallas om han eller hon inte sköter sig.

Vid bedömningen av åldersfrågan bör man beakta inte bara behörighetsregler utan även andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kan vidtas för mopedtrafiken. Samtidigt med detta lagförslag förbereder regeringen en översyn av vissa regler i trafikförordningen (1988:1276) om bl.a. framförande av mopeder på väg respektive cykelbana. Även sådana eventuella åtgärder kan bidra till att minska antalet olyckor i samband med mopedåkning.

Vid en sammantagen bedömning anser vi i nuläget att övervägande skäl talar för att behålla åldersgränsen 15 år för moped. Till skillnad från utredningen föreslår vi alltså ingen höjning för moped klass I. Även i fortsättningen ska samma ålderskrav gälla för båda mopedklasserna. Därmed tillgodoses även *Rikspolisstyrelsens* synpunkt om att riskerna för olovlig avskyltning av moped klass I kan komma att öka om 15-åringar endast får köra den långsammare moped klass II.

Det nu sagda utesluter givetvis inte att åldersfrågan kan komma att omprövas vid ett senare tillfälle. Om de skärpta behörighetskrav och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som nu föreslås efter en tid visar sig otillräckliga kan frågan behöva tas upp igen. I det sammanhanget noteras att det tredje körkortsdirektivet har åldersgränsen 16 år som riktvärde för moped klass I, med möjlighet för medlemsstaterna till nationella avvikelser inom intervallet 14–18 år.

5.1.2 Nya förarbevis för snöskoter och terränghjuling

Regeringens förslag: Fordonstypen terrängskoter delas upp i två underkategorier, snöskoter och terränghjuling.

En snöskoter definieras som en terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar. Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för snöskoter.

En terränghjuling definieras som en annan terrängskoter än en snöskoter. Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för terränghjuling.

Regeringens bedömning: Ålderskravet 16 år för att få köra snöskoter och terränghjuling bör behållas.

Utredningens förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag, däribland *Sveriges Snöfordonleverantörer (Snöfo)*, *Naturvårdsverket*, *Arbetsmiljöverket*, *ATV Leverantörernas förening* och *Sveriges TerrängHjulingutbildares riksförbund*. *Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED)* har tillstyrkt förslaget men haft synpunkter på ålderskravet för snöskoter.

Skälen för regeringens förslag: En terrängskoter är ett motordrivet fordon med en tjänstevikt av högst 400 kg som är inrättat huvudsakligen

för person- eller godsbefordran i terräng, jfr 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Begreppet omfattar både snöskotrar och s.k. terränghjulingar. En terrängskoter får köras av den som är 16 år och har förarbevis för terrängskoter, 2 kap. 3 § körkortslagen (1998:488). Körkort eller traktorkort som utfärdats före den 1 januari 2000 ger fortsatt rätt att köra terrängskoter enligt övergångsbestämmelserna till 1999 års ändringar i körkortslagen (SFS 1999:878). Det gäller även när sådant körkort förnyas eller nytt körkort utfärdas på grund av ändrad behörighet.

Ett förarbevis för terrängskoter ger alltså rätt att köra både snöskoter och terränghjuling. Som utredningen redovisat är utbildningen för snöskotern och terränghjulingen gemensam. I vissa delar av Sverige utför man alla praktiska moment på en snöskoter och i andra delar av Sverige på en terränghjuling.

Snöskotrar och terränghjulingar har stora olikheter i fråga om utseende, körtekniska egenskaper och användningsområden. Terränghjulingen används huvudsakligen som arbetsfordon på barmark. Dess mycket höga framkomlighet i terräng gör den flitigt använd i bl.a. skogs- och jordbruksverksamhet. Snöskotern å sin sida är ofta konstruerad för höga hastigheter i snöklädd terräng vilket ställer särskilda krav på föraren.

Olikheterna gör att det finns skäl att behandla dessa fordonstyper separat när det gäller behörighet och utbildning. En uppdelning av kategorin terrängskoter i två nya fordonsslag bör därför göras i enlighet med utredningens förslag. Vidare bör av körkortslagen framgå att separata behörighetshandlingar krävs för att få köra fordonen, dvs. förarbevis för snöskoter respektive förarbevis för terränghjulingar.

Däremot ser vi inga vägande skäl för att sänka det nuvarande ålderskravet på 16 år för snöskotrar eller terränghjulingar. *Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED)* har förespråkat en sänkning till 15 år med motiveringen att skoterklubbarna bör kunna utbilda ungdomarna innan de flyttar till gymnasieorterna för att säkerställa att alla får en rimlig chans till bra utbildning med hög kvalitet och god tillgänglighet. Som utredningen konstaterar ställer en snöskoters kapacitet och användning i snöklädd terräng stora krav på mognad och anpassning till oväntade situationer som i stor utsträckning måste kunna lösas på egen hand. Det innebär enligt vår mening att en sänkning inte bör komma i fråga. Vad SNOFED anfört om möjligheten att bedriva utbildning innan ungdomar flyttar till gymnasieorterna föranleder ingen annan bedömning. Däremot bör, i likhet med vad utredningen anser, utbildningen kunna påbörjas med bl.a. övningskörning på snöskoter före 16-årsdagen, se avsnitt 5.4 nedan.

Regeringens förslag: För att ett AM-körkort för moped klass I ska få utfärdas krävs att personen har ett körkortstillstånd.

Förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling ska få utfärdas utan att personen har körkortstillstånd.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen har föreslagit att körkortstillstånd ska krävas även för förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Nuvarande regler: Något krav på körkortstillstånd gäller inte för den som vill skaffa sig förarbevis för moped klass I eller terrängskoter, och inte heller för den som vill köra moped klass II. Den som vill skaffa sig körkort måste däremot ansöka om körkortstillstånd hos länsstyrelsen. Körkortstillstånd får, enligt 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488), meddelas endast för den som med hänsyn till sina medicinska och personliga förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Länsstyrelsen prövar på grundval av ansökan om de medicinska kraven för sökt körkortsbehörighet är uppfyllda. Länsstyrelsen kontrollerar också om sökanden förekommer i register enligt lagen (1998:620) om belastningsregister eller lagen (1998:621) om misstankeregister och om uppgift finns i vägtrafikregistret om omhändertagande enligt lagen (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m. Vid behov får yttrande från annan myndighet inhämtas som bedöms kunna ha betydelse för bedömningen av sökandens personliga lämplighet, se 3 kap. körkortsförordningen (1998:980).

Skälen för regeringens förslag: Medicinsk och personlig lämplighetsprövning är ett väsentligt instrument för att hindra att olämpliga personer ges rätt att framföra körkortspliktiga fordon i trafiken. Prövningen inskräper vikten och betydelsen av att köra på ett ansvarsfullt sätt. Inte minst för de yngsta förarna kan den tjäna till att markera att han eller hon står i begrepp att inträda i en trafikmiljö som kräver mognad och ansvar. När moped klass I blir ett körkortspliktigt fordon är det naturligt och också motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt att fordonet införlivas i körkortslagens regler om körkortstillstånd.

Utredningen har föreslagit ett krav på körkortstillstånd även för de förarbevispliktiga fordonen moped klass II, snöskoter och terränghjuling. Ett sådant krav skulle med all sannolikhet, menar utredningen, leda till större trafiksäkerhet genom att olämpliga fordonsförare sällas bort i en förhandsprövning. Förslaget om krav på körkortstillstånd hänger också samman med möjligheten till ingripande mot behörigheterna i efterhand genom återkallelse och varning. Med utgångspunkt i att en sådan möjlighet bör införas har utredningen ansett att det är lämpligt att också införa en förhandsprövning genom krav på körkortstillstånd.

Moped klass II förekommer frekvent i olycksstatistiken och av det skälet föreslås en obligatorisk utbildning och ett kunskapsprov för fordonet (se avsnitt 5.3 nedan). För snöskotrar och terränghjulningar före-

slås som nämnts att utbildningarna stärks genom att anpassas till respektive fordonstyp. Vidare anser vi i likhet med utredningen att förarbevisen bör kunna bli föremål för återkallelse och varning vid onyker körning och andra typer av trafikbrott (se avsnitt 5.5 nedan). De eventuella trafiksäkerhetsvinster som därutöver skulle kunna åstadkommas med ett krav på körkortstillstånd måste vägas mot andra faktorer. När det gäller moped klass II är det väsentligt att bibehålla denna moped som ett enklare och billigare alternativ till moped klass I. Många personer kan antas ha behov av ett enklare motorfordon som kan anskaffas utan alltför stor kostnad och administration. I det perspektivet anser vi i nuläget att det, utöver obligatorisk utbildning och kunskapsprov, inte dessutom bör krävas körkortstillstånd för de långsammare mopederna. Inte heller när det gäller snöskotrar och terränghjulingar väger skälen för ett krav på körkortstillstånd lika tungt som för moped klass I. Fordonen körs i stor utsträckning i terräng utanför den allmänna trafikmiljön och skiljer sig på så vis från t.ex. personbilar, motorcyklar och mopeder. I landets norra delar finns grupper som vintertid är beroende av snöskoter som fortskaffningsmedel. Snöskotern kan i sådana områden vara det enda tillgängliga alternativet för personer som t.ex. av medicinska skäl saknar möjlighet att skaffa sig körkort. För dessa personer skulle ett krav på körkortstillstånd te sig alltför långtgående och i vissa fall begränsa rörelsefriheten avsevärt.

Sammantaget talar övervägande skäl för att AM-körkortet för moped klass I ska omfattas av krav på körkortstillstånd men däremot inte förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjulning. Det kan noteras att tredje körkortsdirektivet inte kräver någon medicinsk och personlig lämplighetsprövning som villkor för utfärdande av AM-körkort för moped klass I men tillåter att medlemsstaterna inför en sådan nationell ordning (jfr artikel 7.1 b).

I likhet med utredningen anser vi också att giltighetstiden för ett körkortstillstånd bör förlängas från fyra till fem år. En ansökan om körkortstillstånd kan för många unga antas bli tidigarelagd till följd av kravet på körkortstillstånd för att få köra moped klass I. Den som har fått ett körkortstillstånd i syfte att skaffa sig behörighet för moped klass I bör kunna använda samma körkortstillstånd för att inom en femårsperiod förvärva t.ex. körkort för personbil. Det innebär också att, såsom anförts av bl.a. *Länsstyrelsen i Västerbottens län*, *Länsstyrelsen Östergötland* och *Länsrätten i Mariestad*, förslaget inte torde väsentligt öka arbetsbelastningen för handläggande myndigheter och förvaltningsdomstolarna.

Regeringens förslag: Körkort med behörigheten AM och förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling får utfärdas endast till den som har avlagt godkänt förarprov.

Förarprovet består av ett kunskapsprov för respektive fordonsslag.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som genomgått föreskriven utbildning för fordonsslaget enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit att den som har ett förarbevis för moped klass II ska kunna förvärva AM-behörighet genom ett kompletteringsförfarande utan att behöva avlägga nytt kunskapsprov, och att detsamma ska gälla den som har ett förarbevis för antingen snöskoter eller terränghjuling och vill förvärva ett förarbevis av det andra slaget.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* har ansett att det även bör införas ett praktiskt körprov för moped klass I och II. *Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF)* har ansett att utbildningen för moped klass II inte bör vara obligatorisk utan att det räcker med dagens frivilliga insatser.

Nuvarande regler: För körkortspliktiga fordon finns grundläggande bestämmelser om förarprov i 3 kap. körkortslagen (1988:488). Körkort får enligt 3 kap. 1 § utfärdas till den som har körkortstillstånd och har avlagt godkänt förarprov samt uppfyller övriga krav i bestämmelsen om bl.a. bosättning i Sverige. Enligt 3 kap. 3 § består förarprovet av ett kunskapsprov och ett körprov. För moped klass I och terrängskoter krävs i dag godkänt kunskapsprov för att förarbevis ska kunna utfärdas. Något körprov krävs inte. Tredje körkortsdirektivet anger kunskapsprov som minimikrav för att AM-körkort ska få utfärdas. Medlemsstaterna får föreskriva att även körprov ska avläggas (jfr artikel 7.1 b).

Skälen för regeringens förslag: Som utredningen funnit bör genomgången utbildning vara ett krav för alla fyra fordonsslag för att förarprov ska få avläggas. Utbildningen för moped klass I, snöskoter och terränghjuling bör innehålla praktiska moment. Utbildningen för moped klass I bör också innehålla övningskörning i trafik som obligatoriskt moment, se vidare avsnitt 6.2. Detta innebär en utvidgning i förhållande till nuvarande system, där den praktiska träningen sker inom inhägnat område. Med hänsyn till förslaget om obligatorisk praktisk träning har utredningen inte föreslagit körprov för något av de aktuella fordonsslagen. Endast kunskapsprov föreslås.

Ett körprov skulle visserligen kunna tjäna som en kontroll av att innehavaren har de praktiska färdigheter som krävs för att köra fordonet. För den enskilde skulle det dock innebära ytterligare en avgift och kanske även också tidsutdräkt innan han eller hon kan få sin behörighet. Det är viktigt att systemet med förarprov präglas av hög tillgänglighet. Om ett körprov införs riskerar systemet att bli mycket känsligt för variationer i tillgången på kvalificerade förarprövare. Problem med väntetider och

avstånd till närmaste ort för avläggande av körprov riskerar att uppstå. Utan något körprov ställs, som påpekats av *Umeå Universitet*, höga krav på utbildarna när det gäller att ge eleverna de praktiska kunskaper som behövs. Det är rimligt i ett framtida utbildningssystem att utbildarna har ett stort ansvar i detta avseende. Genom införandet av obligatorisk övningskörning i trafik för moped klass I stärks det praktiska inslaget i utbildningen. Förslaget till ny utbildningslag (avsnitt 6 nedan) syftar också till att höja utbildningens kvalitet i allmänhet och skärpa tillsynen över utbildningen.

Det får anses osäkert vilka ytterligare trafiksäkerhetsvinster som skulle stå att vinna med ett obligatoriskt körprov. Många av de problem som konstaterats bland inte minst unga mopedister har att göra med bristande riskmedvetenhet och regelefterlevnad när de kör på egen hand, inte oförmåga i sig att köra fordonet trafiksäkert i en provsituation. Ett körprov framstår ur den synvinkeln inte som det mest effektiva instrumentet för ökad trafiksäkerhet.

Sammantaget kan införande av ett körprov inte antas innebära sådana fördelar att det framstår som motiverat mot bakgrund av kravet på ett tillgängligt och relativt billigt system för utbildning och förarprov.

I likhet med vad *Vägverket* har anfört anser vi att kunskapsproven för de olika fordonsslagen bör vara separata. Det gäller såväl moped klass I och moped klass II som snöskotrar och terränghjulingar. Fordonens egenskaper och användningsområden skiljer sig åt i så stor utsträckning att det är motiverat att ha ett särskilt kunskapsprov för varje fordonsslag. Den som vill förvärva t.ex. AM-behörighet bör därför, förutom genomgången lämplighetsprövning och erhållande av körkortstillstånd, avlägga kunskapsprov för moped klass I oavsett om han eller hon tidigare har avlagt kunskapsprov för moped klass II. Detsamma bör gälla den som har förarbevis för snöskoter och vill förvärva rätt att köra terränghjuling och tvärtom.

Frågan om vem som ska anordna respektive förrätta kunskapsproven kommer att behandlas i avsnitt 6.

5.4 Övningskörning

Regeringens förslag: Bestämmelser om rätt till övningskörning med mopeder, snöskotrar och terränghjulingar införs i körkortslagen (1998:488).

Den som övningskör med moped klass I eller moped klass II ska ha uppnått en ålder av 14 år och nio månader. Den som övningskör med moped klass I ska dessutom inneha körkortstillstånd. Den som övningskör med snöskoter eller terränghjuling ska ha uppnått en ålder av 15 år och nio månader.

Uppsikt under övningskörning ska ske av en behörig utbildare enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen har, mot bakgrund av förslaget om höjt ålderskrav till 16 år,

föreslagit att övningskörning med moped klass I får ske från 15 år nio månader. Utredningen har inte föreslagit några regler om övningskörning med moped klass II.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag. *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)* har ansett att privat övningskörning med moped klass I med handledare bör vara tillåten. Även *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* och *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* har ansett det tveksamt att inte tillåta privat övningskörning med moped.

Nuvarande regler: Grundläggande regler om övningskörning med körkortspliktiga fordon finns i dag i 4 kap. körkortslagen (1998:488). Reglerna innehåller dels krav på innehav av körkortstillstånd och uppfyllande av vissa ålderskrav, dels bestämmelser om uppsikt under övningskörning.

Några motsvarande bestämmelser finns inte för mopeder eller terrängskotrar. Enligt 7 § förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ska utbildningen för dessa fordon innehålla såväl teoretiska som praktiska moment enligt Vägverkets närmare föreskrifter. För terrängskotrar finns i 8 kap. 9 a § körkortsförordningen (1998:980) ett undantag från kravet på förarbevis för den som fyllt 16 år vid praktisk övning under utbildning, om körningen sker under uppsikt av den som ansvarar för utbildningen.

Skälen för regeringens förslag: I likhet med vad utredningen anfört bör den nya lagen om utbildning innehålla ett krav på övningskörning i trafik för mopeder klass I. Praktiska moment bör ingå även i utbildningen för snöskotrar och terränghjulingar men inte vara obligatoriskt för moped klass II, se avsnitt 6.2.

Eftersom nya behörighetskrav införs i körkortslagen för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar är det lämpligt att i samma lag klargöra vilka förutsättningar som gäller för övningskörning med dessa fordon. Den som för att få AM-körkort vill öva sig i att köra moped klass I, eller som för att få förarbevis vill öva sig i att köra moped klass II, snöskoter eller terränghjuling, ska få övningsköra om han eller hon uppfyller ålderskraven för sådan övningskörning. För övningskörning med moped klass I krävs också att personen har körkortstillstånd.

Övningskörningen inom ramen för den obligatoriska utbildningen bör kunna påbörjas viss tid innan eleven har uppnått den ålder som krävs för att erhålla förarbehörigheten. På så vis blir det möjligt att genomgå utbildning innan körkort respektive förarbevis får utfärdas. Vi föreslår därför att övningskörning med moped ska få ske från 14 år och nio månaders ålder. Övningskörning med snöskoter och terränghjuling bör få ske från 15 år och nio månaders ålder.

Till skillnad från utredningen anser vi att även moped klass II bör omfattas av bestämmelserna om övningskörning i körkortslagen. För detta fordon föreslås visserligen inga obligatoriska praktiska moment inom ramen för utbildningen, se avsnitt 6.2. Utbildningen bör dock kunna anpassas till lokala förhållanden och innehålla övningskörning i trafik eller andra praktiska moment i den utsträckning det bedöms lämpligt. Det bör därför framgå av reglerna i 4 kap. körkortslagen att

övningskörning i trafik är tillåten även med moped klass II inom ramen för den obligatoriska utbildningen.

En viktig fråga i sammanhanget är om privat övningskörning ska vara tillåten för de aktuella fordonen. Det finns skäl både för och emot en sådan ordning. För privat övningskörning talar givetvis att detta sannolikt skulle ge en bättre träning i att använda fordonet i trafik. Som *Umeå Universitet* har påpekat medför ett förbud mot privat övningskörning högre krav på mängd och kvalitet i den obligatoriska utbildningen. Emot att tillåta privat övningskörning talar bl.a. att man då också måste införa regler om handledarskap och eventuellt introduktionsutbildning för handledare och elev, på motsvarande sätt som gäller för personbil. Det finns också en risk för att privat övningskörning skulle medföra att ungdomar finner det legitimt att övningsköra fordonen utan handledaren, vilket givetvis vore negativt för trafiksäkerheten. Vidare kan behovet av privat övningskörning sägas väga tyngst när det gäller behörigheter där även ett körprov ingår i förarprovet, såsom för t.ex. personbil.

Vid en sammantagen bedömning finner vi att nackdelarna med privat övningskörning överväger fördelarna. Övningskörning med moped, snöskoter och terränghjulig bör alltid ske under uppsikt av en behörig utbildare inom ramen för den obligatoriska förarutbildningen.

5.5 Ingripanden mot förarbehörigheterna

Regeringens förslag: Körkortsbekräftelsen AM (moped klass I), och förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjulig, ska omfattas av bestämmelserna i körkortslagen (1998:488) om ingripanden i form av återkallelse, varning och omhändertagande.

Ingripanden mot förarbevisen ska dock inte kunna ske på någon av de grunder som avser personliga eller medicinska förhållanden.

Förarbevis ska också kunna utfärdas utan hinder av att spärtid löper efter återkallelse av annan behörighet på grund som avser personliga eller medicinska förhållanden.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har föreslagit att ingripanden mot förarbevis ska kunna ske även på de grunder som avser personliga eller medicinska förhållanden.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag. *Länsstyrelsen Östergötland* har tillstyrkt förslaget men ansett att de konsekvenser i form av merarbete förslaget kan komma att medföra för länsstyrelsen bör utredas vidare.

Nuvarande regler

Bestämmelser om ingripanden finns i 5 kap. körkortslagen och omfattar körkort och traktorkort. De innebär i huvudsak följande.

Det finns två slag av körkortsingripanden i körkortslagen: återkallelse och varning. I ett ärende om körkortsingripande med anledning av brott ska länsstyrelsen eller domstolarna inte göra någon prövning av skuldfrågan. En lagakraftvunnen dom, åtalsunderlåtelse, ett strafföreläggande eller en ordningsbot läggs i stället till grund för beslutet. Även utländska domar och motsvarande summariska förfaranden som bygger på att brottet är erkänt kan läggas till grund för ett ingripande, jfr 5 kap. 1 § körkortslagen.

I 5 kap. 3 § körkortslagen anges i åtta punkter i vilka situationer ett körkort ska återkallas. Där framgår att ett körkort ska återkallas

1. vid fall av grov vårdslöshet i trafik eller rattfylleri,
2. vid fall av smitning från trafikolycksplats och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. om körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse,
4. om körkortshavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iakttä stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänseende inte bör ha körkort,
6. om det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare,
7. om körkortshavarens förutsättningar för att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort, eller
8. om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in ett läkarintyg eller ett bevis om godkänt förarprov.

En återkallelse får enligt 5 kap. 4 § begränsas till att avse en eller flera behörigheter.

I vissa fall ska varning meddelas i stället för att ett körkort återkallas. Det gäller om grunden för återkallelse är sådan som avses i 2–6 ovan och varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Det gäller också vid fall av vårdslöshet i trafik som inte är grov och vid rattfylleri där alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Nytt körkort efter återkallelse

Om ett körkort återkallas på någon av grunderna 1–6 ovan ska en spärrtid bestämmas under vilken ett nytt körkort inte får utfärdas. Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år, jfr 5 kap. 6 § körkortslagen.

Den som vill ha tillbaka sin behörighet ska ansöka om utfärdande av ett nytt körkort. Som utgångspunkt gäller att ett nytt körkort får utfärdas endast för den som har körkortstillstånd och har avlagt ett nytt godkänt förarprov. Om återkallelse skett på någon av grunderna 2–4 ovan och har

tiden för ogiltighet bestämts till högst ett år får nytt körkort utfärdas utan ytterligare prövning. Om återkallelse skett på någon av grunderna 1 eller 5–6 och tiden för ogiltighet bestämts till högst ett år, eller om grunderna 7–8 har tillämpats, krävs körkortstillstånd för att nytt körkort ska kunna utfärdas men däremot inget nytt förarprov.

Andra krav för att få tillbaka behörigheten kan bestämmas i beslutet om återkallelse eller efter beslutet men innan spärrtiden har löpt ut. Även i fall där grunden för återkallelse är någon av punkterna 2–4 ovan och spärrtiden är kortare än ett år får länsstyrelsen besluta att ett körkortstillstånd ska ges in i samband med ansökan om utfärdande av ett nytt körkort. Detta är aktuellt om det före utfärdandet har framkommit omständigheter som ger anledning att pröva lämpligheten av att meddela körkortstillstånd, jfr 5 kap. 13–15 §§ körkortslagen.

Prövotid gäller för ett körkortsinnehav i två år från dagen för godkänt förarprov. För att få tillbaka behörigheten efter en återkallelse som grundar sig på en omständighet som har inträffat under provotiden krävs alltid körkortstillstånd och att ett nytt förarprov avläggs, jfr 3 kap. 18 § och 5 kap. 15 § körkortslagen (se även avsnitt 5.6).

Omhändertagande, interimistisk återkallelse

Ett körkort ska omhändertas omedelbart av polis eller åklagare om körkortshavaren har visat tydliga tecken på påverkan av alkohol eller annat ämne vid förande av fordonet. Detsamma gäller om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas på grund av grov vårdslöshet i trafik, rattfylleri eller brott mot regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt. Körkortet ska också omhändertas om körkortshavaren till följd av sjukdom, skada eller dylikt saknar förutsättningar att köra på ett trafiksäkert sätt eller om körkortet är ogiltigt enligt vissa närmare angivna bestämmelser i körkortslagen.

Vid ett omhändertagande mister körkortshavaren sin behörighet omedelbart. Han får dock i vissa fall medges rätt att köra under 48 timmar närmast efter omhändertagandet med stöd av ett särskilt medgivande. Ett beslut om omhändertagande får inte överklagas, och länsstyrelsen ska utan dröjsmål pröva om körkortet ska återkallas tills vidare eller lämnas tillbaka, jfr 5 kap. 7 §, 7 kap. 4 och 5 §§ och 8 kap. 3 § andra stycket körkortslagen.

Ett körkort ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan, dvs. interimistiskt, om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas villkorligt enligt 5 kap. 12 §, dvs. vid trafikonykterhetsbrott där lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig återkallelse blir aktuell, eller slutligt på någon av de grunder som anges i 1–7 ovan, jfr 5 kap. 5 § körkortslagen.

Skälen för regeringens förslag

Återkallelse och varning m.m.

Dagens förarbevis för moped klass I och för terrängskoter kan inte återkallas om föraren begår trafikbrott, annat brott eller på annat sätt visar sig

olämplig i trafiken. Varning kan heller inte meddelas vid mindre förseelser. En bred majoritet av remissinstanserna har ställt sig bakom utredningens förslag att införa möjligheter till återkallelse och varning för de nya behörigheterna.

Genom att moped klass I blir ett körkortspliktigt fordon är det naturligt och motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt att AM-körkortet omfattas av samma bestämmelser om ingripanden som körkort för t.ex. personbilar och motorcyklar. Mycket talar också för att förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling bör kunna bli föremål för ingripanden på grund av trafikbrott. Det innebär att t.ex. trafiknykterhetsbrott, vårdslöshet i trafik och olovlig körning kan leda till återkallelse av rätten att köra moped, snöskoter eller terränghjuling. En sådan ordning kan antas få förarna att i ökad utsträckning hålla sig till gällande regler. Innehavaren av ett AM-körkort eller förarbevis bör inse att höga krav ställs på regel efterlevnad för att inte varning eller återkallelse ska kunna komma i fråga. Upprepade brott och förseelser kan komma att påverka inte bara den aktuella behörigheten utan även förarens möjligheter att senare skaffa körkortsbehörighet för t.ex. personbil. Som bl.a. *Åklagarmyndigheten* påpekat signalerar en sådan ordning också att samma ansvar gäller i trafiken oavsett vilket fordon som körs och att konsekvenserna vid regelöverträdelser blir lika.

Problemet med trimning av mopeder har väckt särskild uppmärksamhet de senaste åren. En moped som manipulerats så att dess högsta fart överskrider 45 km/h uppfyller inte längre definitionen för en moped utan bör klassificeras som motorcykel, jfr 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den som uppsåtligen, dvs. med vetskap om ändringen, kör ett sådant fordon utan att ha behörighet för motorcykel, gör sig enligt ordalydelsen i 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skyldig till olovlig körning. Olovlig körning har i rättstillämpningen ansetts vara ett sådant trafikbrott som kan föranleda återkallelse av körkort med tillämpning av 5 kap. 3 § 4 körkortslagen (RÅ 1991 not 51; vårdnadshavares tillåtande av olovlig körning har dock ansetts falla under 5 kap. 3 § 6 körkortslagen, se RÅ 2006 ref. 48).

Återkallelse av ett körkort med AM-behörighet bör alltså kunna komma i fråga om innehavaren genom att köra en trimmad moped klass I gör sig skyldig till olovlig körning. Detsamma bör gälla den som har ett förarbevis för moped klass II och uppsåtligen kör en moped klass II som trimmats till att överskrida den högsta fart som gäller för mopeden. Ett sådant trimmat fordon kan vara att anse som en moped klass I eller, om farten överstiger 45 km/h, en motorcykel. Om föraren saknar behörighet för det snabbare fordonet bör olovlig körning anses föreligga även i detta fall. Återkallelse av förarbeviset eller varning bör då komma i fråga.

Förutsättningarna för att tillämpa nyssnämnda resonemang har delvis klarlagts i rättstillämpningen. Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2005 s. 548 funnit att enbart det förhållandet att ett som moped registrerat tvåhjuligt fordon kunnat framföras fortare än 45 km/h inte innebär att fordonet rätteligen skulle ha varit registrerat som motorcykel. Åtalet för olovlig körning ogillades därmed. Till grund för domstolens bedömning låg att åklagaren godtagit att några ingrepp inte gjorts i fordonets konstruktion. Föraren hade förnekat att några sådana ingrepp gjorts och hävdade att möjligheten att köra fortare än 45 km/h upp-

kommit genom förslitning av motorn eller liknande. Svea hovrätt kom till likartad slutsats i ansvarsfrågan i fallet RH 2003:68. Där gällde det en äldre moped klass II vars högsta hastighet ökat med tiden utan att några ingrepp gjorts i mopedens konstruktion. Nu nämnda rättsfall har det gemensamt att domstolarna till grund för sin bedömning lagt den omständigheten att någon trimning, dvs. några avsiktliga ingrepp i fordonets konstruktion eller utrustning, inte hade skett. I fall där det däremot, genom t.ex. beslag och teknisk undersökning av mopeden, kan konstateras att trimning har skett bör återkallelse kunna komma i fråga enligt ovan förda resonemang.

Problemet har noterats av bl.a. polisen med att vissa förare av mopeder klass I olovligen tar bort mopedens registreringsskylt för att ge sken av att mopeden tillhör klass II i syfte att exempelvis olovligen köra mopeden på cykelbana. Precis som i fallen med trimning visar ett sådant agerande på uppenbart bristande respekt för trafikregler och en brist på hänsyn och omdöme i trafiken. Vetskapen om att AM-körkortet kan återkallas bör kunna ha en avhållande effekt även på den typen av överträdelser.

De grunder för ingripanden som avser innehavarens personliga och medicinska förhållanden anges i 5 kap. 3 § 5–8 (se punkterna 5–8 ovan). De avser bl.a. opålitlighet i nykterhethänseende, grov allmänbrottslighet samt sjukdom, skada eller dylikt som väsentligt begränsar körkorts-havarens möjlighet att köra ett körkortspliktigt fordon. Dessa återkallelsegrunder avser motsvarande förhållanden som den personliga och medicinska lämplighetsprövning som görs innan ett körkortstillstånd får utfärdas. När det gäller förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjulning föreslås som framgår av avsnitt 5.2 inget krav på körkortstillstånd och prövning av sökandens personliga eller medicinska lämplighet. Detta innebär att dessa fordon heller inte ska omfattas av de grunder för ingripanden som avser innehavarens personliga och medicinska lämplighet. Om dessa grunder skulle tillämpas utan något krav på förhandsprövning och körkortstillstånd skulle det få orimliga konsekvenser. Det skulle bl.a. innebära att vissa personer som – efter genomgången obligatorisk utbildning – skaffar ett förarbevis för t.ex. moped klass II riskerar att få detta omedelbart återkallat därför att han eller hon inte uppfyller de medicinska krav som krävs för innehav av körkort. Däremot bör olika typer av trafikbrott som nämnts kunna leda till återkallelse och varning även beträffande förarbevisen.

Frågan om vilka typer av överträdelser och situationer som bör föranleda varning i stället för återkallelse får överlämnas till rättstillämpningen. Vid överträdelser som i likhet med nyssnämnda fall präglas av övervägt agerande bör även för unga förare krävas starka skäl för att ingripandet ska stanna vid en varning. I andra fall kan förarens ålder behöva tillmätas betydelse. Ung ålder bör i och för sig inte regelmässigt anses vara sådana särskilda skäl som föranleder varning i stället för återkallelse. Särskilt i fall av lindrigare överträdelser kan dock finnas situationer då en återkallelse framstår som alltför ingripande mot en mycket ung person som nyligen debuterat som förare av ett motordrivet fordon. I sådana fall kan i stället varning övervägas.

Huvudregeln vid ingripande mot förarbehörigheter är, och bör även fortsättningsvis vara, att samtliga behörigheter omfattas av ingripandet.

Det innebär att återkallelse av ett körkort också kommer att omfatta ett eventuellt förarbevis och att båda handlingarna måste utfärdas på nytt för att behörigheterna ska återfås. På motsvarande sätt kommer även ett eventuellt körkort att omfattas av ett ingripande mot ett förarbevis för t.ex. rattfylleri eller annat trafikbrott vid körning med moped klass II, snöskoter eller terränghjuling. Om ett körkort återkallas på grund av personliga eller medicinska omständigheter (punkterna 5–8 ovan) ska dock ett eventuellt förarbevis som föraren också innehar inte omfattas av återkallelsen. Innehavaren får i denna situation alltså fortsätta att köra moped klass II, snöskoter eller terränghjuling med stöd av sitt förarbevis trots återkallelsen av körkortet.

Avsteg från nu nämnda huvudregel får göras genom att en återkallelse begränsas till att avse en eller flera behörigheter, jfr 5 kap. 4 § körkortslagen. Denna bestämmelse bör kunna bli tillämplig i nya typer av situationer vid införandet av de nya behörigheterna, t.ex. vid återkallelse av ett körkort när innehavaren också har ett förarbevis för moped klass II. Beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kan det anses rimligt att personen då får behålla sin behörighet för moped klass II. Även andra situationer kan tänkas då en begränsning av ingripandet till vissa behörigheter bör vara möjlig med beaktande av rimliga hänsyn till trafiksäkerheten. Närmare i vilka fall detta kan ske får överlämnas till rätts-tillämpningen.

Förutom reglerna om återkallelse och varning innebär förslaget att bestämmelserna om omhändertagande av körkort och hindrande av fortsatt färd i 5 kap. 7 och 8 §§ körkortslagen blir tillämpliga även på de nya behörigheterna. Vid ett omhändertagande mister föraren av mopeden, snöskotern eller terränghjulingen omedelbart sin behörighet. Om omhändertagandet sker på grund av brott mot regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt (punkt 4 ovan) får medgivande lämnas till fortsatt körning under de efterföljande 48 timmarna, jfr 5 kap. 7 § andra stycket. Reglerna om omhändertagande kompletteras av en skyldighet att medföra AM-körkortet eller förarbeviset vid färd och att överlämna den för kontroll på begäran av polis, se avsnitt 5.6 nedan.

Spärrtid, utfärdande av ny behörighetshandling m.m.

Om ett AM-körkort eller förarbevis återkallas på någon av grunderna 1–6 ovan följer det av 5 kap. 6 § körkortslagen att en spärrtid ska bestämmas under vilken ett nytt körkort eller förarbevis inte får utfärdas. Spärrtiden ska vara lägst en månad och högst tre år. Beträffande spärrtidens längd finns en utvecklad praxis som bör kunna tjäna som vägledning även för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Detta utesluter inte att nya typer av hänsyn kan behöva tas till t.ex. bedömningen av trafikfaran i det enskilda fallet när spärrtidens längd ska bestämmas vid återkallelse av de nya behörigheterna.

Den som fått sitt AM-körkort eller förarbevis återkallat kan återfå sin behörighet enligt bestämmelserna i 5 kap. 13–15 §§ körkortslagen. Enligt 5 kap. 13 § får ansökan om utfärdande av körkort efter återkallelse inte prövas medan spärrtid löper eller under giltighetstiden för återkallelse tills vidare. Detsamma bör gälla även förarbevisen. Regeln hindrar

således att en ny behörighetshandling utfärdas om spärrtid löper efter återkallelse av körkort eller förarbevis. Detta gäller oavsett om den nya ansöknings avser ett körkort eller något av de tre förarbevisen. Undantag från denna regel måste göras för förarbevisen för de fall spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löper om återkallelse av körkort har skett på grund av personliga eller medicinska förhållanden. Någon förhandsprövning av personlig eller medicinsk lämplighet krävs inte för att erhålla ett förarbevis. I konsekvens härmed bör inte heller spärrtid efter återkallelse av ett körkort på personlig eller medicinsk grund hindra att ett förarbevis utfärdas. En person som får t.ex. sitt körkort återkallat på sådan grund bör alltså, utan hinder av att spärrtid löper, kunna erhålla behörighet för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling efter genomgången utbildning och avläggande av kunskapsprov. Detsamma bör gälla då spärrtid löper efter avslag på en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, jfr 3 kap. 9 § körkortslagen.

Ett förarbevis kan precis som andra behörigheter återkallas vid olika typer av trafikbrott (grunderna 1–4 ovan). Om spärrtid redan löper på grund av att innehavaren har ett körkort återkallat på personliga grunder bör utgångspunkten vara att en särskild spärrtid ska bestämmas inom vilken ett nytt förarbevis inte får utfärdas. Två olika spärrtider kan alltså komma att beslutas för innehavaren i sådana fall, en för förarbeviset och en för körkortet.

Den ordning som gäller för utfärdande av nytt körkort efter återkallelse bör omfatta även de nya förarbevisen. Även här gäller att något krav på körkortstillstånd inte ska uppställas för utfärdande av ett nytt förarbevis.

5.6 Giltighetstid och förnyelse, skyldighet att medföra behörighetshandlingen vid färd m.m.

Regeringens förslag: Såväl körkortsbehörigheten AM som förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska omfattas av bestämmelserna i 3 kap. körkortslagen om

- handlingens giltighetstid, förnyelse och ogiltighetsgrunder; samt
- skyldighet att medföra handlingen vid färd och att överlämna den för kontroll på begäran av polis.

Någon prøvotid ska inte gälla för vare sig körkortsbehörigheten AM eller för förarbevisen.

Bestämmelsen om straffansvar i körkortslagen för den som bryter mot skyldigheten att medföra körkort vid färd ska omfatta även förarbevis. Detsamma gäller bestämmelsen om straffansvar för den som inte överlämnar ogiltig behörighetshandling till länsstyrelsen.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen har dock föreslagit att körkortsbehörigheten AM ska omfattas av reglerna om prøvotid. Utredningen har även föreslagit att reglerna i 3 kap. körkortslagen (1998:488) om bestämmande av spärrtid vid förhandsprövning och om särskilda villkor för innehav ska bli

tillämpliga på förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjulning.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag

I 3 kap. körkortslagen finns bestämmelser om körkorts giltighetstid, krav på förnyelse, spärrtid då hinder finns mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, skyldighet att medföra körkortet vid färd, provotid m.m.. Flertalet av dessa regler blir direkt tillämpliga på den nya körkortsbehörigheten AM när moped klass I blir ett körkortspliktigt fordon. När förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjulning införlivas i körkortslagens regelsystem med bl.a. möjligheter till ingripanden finns skäl att låta vissa av dessa bestämmelser omfatta också förarbevisen.

Villkor för innehav

När ett körkortstillstånd meddelas eller ett körkort utfärdas får de särskilda villkor för körkortsinnehavet som är nödvändiga från trafik-säkerhetssynpunkt föreskrivas. Sådana villkor får också föreskrivas efter att sådant tillstånd meddelats eller körkort utfärdats, jfr 3 kap. 10 § körkortslagen. Villkor kan avse en begränsning till visst fordon eller till körning endast om personliga hjälpmedel som t.ex. glasögon används, jfr 3 kap. 10 § körkortsförordningen (1998:980). Bestämmelsen blir direkt tillämplig på den nya körkortsbehörigheten AM. Eftersom något krav på medicinsk eller personlig lämplighetsprövning inte föreslås för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning bör bestämmelsen dock inte göras tillämplig på dessa fordonsslag.

Giltighetstid, ogiltighetsgrunder, förnyelse

De nya behörighetshandlingarna, AM-körkort och förarbevis, bör gälla från och med den dag då de utfärdas. Handlingarna bör omfattas av kravet på att förnyas inom tio år efter det att de har utfärdats eller senast förnyats. Detsamma bör gälla om de har förstörts, kommit bort eller om någon uppgift i dem har ändrats. Genom att omfattas av kravet på förnyelse kan både körkort och förarbevis hållas uppdaterade och aktuella med välliknande foton vilket bl.a. underlättar polisens arbete vid kontroller, jfr 3 kap. 11 och 14 §§ körkortslagen.

Ett AM-körkort eller förarbevis bör inte gälla om det inte har förnyats efter föreläggande, om det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. körkortslagen eller om det har ersatts med ett annat körkort eller förarbevis. Ett förarbevis ska förklaras ogiltigt om innehavaren begär det. Ogiltigheten kan begränsas till att avse viss behörighet, jfr 3 kap. 13 § första stycket 1–3 och andra stycket körkortslagen.

En särskild fråga är om även förarbeviset för moped klass II ska omfattas av kravet på förnyelse. För den som har ett förarbevis för moped klass II och senare förvärvar ett körkort kan förarbeviset sägas bli

en överflödlig handling. Körkortet ger ju behörighet att köra även en moped klass II. Vissa skäl talar dock för att även förarbevis för moped klass II ska omfattas av kravet på förnyelse. Det kommer rimligen att finnas ett antal innehavare av sådana förarbevis som inte förvärvar något körkort. För denna grupp är det naturligt att kravet på förnyelse ska gälla. Om ett förarbevis för moped klass II tillåts existera även efter det att innehavaren förvärvar ett körkort innebär detta fördelar även t.ex. i en situation när återkallelse enligt 5 kap. körkortslagen blir aktuell. Det är möjligt för länsstyrelsen och förvaltningsdomstolarna att begränsa återkallelsen till en eller flera förarbehörigheter. Det är således möjligt i en sådan situation att t.ex. återkalla enbart körkortet och inte förarbeviset för moped klass II, vilket givetvis innebär en fördel för innehavaren. Den som inte önskar ha kvar ett förarbevis för moped klass II vid ett förvärv av körkort kan också få förarbeviset ogiltigförklarat på egen begäran.

Av nu redovisade skäl bör även förarbevis för moped klass II omfattas av kravet på förnyelse vart tionde år.

Skyldighet att medföra ett förarbevis

Av 3 kap. 15 § körkortslagen framgår att ett körkort eller ett bevis om att körkort har utfärdats ska medföras vid färd och på begäran av bilinspektör eller polisman överlämnas för kontroll. Bevis att körkort utfärdats, som till skillnad från körkort inte är försett med innehavarens foto, ska därvid kompletteras med identitetshandling. Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot denna bestämmelse döms enligt 9 kap. 2 § körkortslagen till penningböter. Vissa undantag framgår av andra stycket, bl.a. den situationen att förarens identitet genast har kunnat fastställas. Föraren kan således undgå straffansvar genom att legitimera sig.

Bestämmelsen bör bli tillämplig, förutom på AM-körkortet, även på förarbevisen för att underlätta polisens arbete.

Prövotid bör inte gälla

Utredningen har föreslagit att regeln om prövotid bör gälla för AM-körkort (moped klass I) men inte för de nya förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.

Regeln om prövotid finns i 3 kap. 18 § körkortslagen. Där framgår att för ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid om två år från dagen för provet. Regeln får betydelse när en körkorts-havare efter en återkallelse skall få tillbaka sitt körkort. Den innebär att om prövotid löpte vid tidpunkten för den händelse som medförde att körkortet återkallades kan det förenklade förfarande för att få ett nytt körkort som anges i 5 kap. 14 § andra stycket körkortslagen inte tillämpas. I stället måste sökanden ansöka om körkortstillstånd på nytt och avlägga nytt förarprov oavsett återkallelsegrund och spärrtidens längd.

Prövotiden börjar löpa vid den första körkortsbehörighet som en person förvärvar. Om personen innan prövotiden löpt ut förvärvar ytterligare behörighet gäller för den nya behörigheten bara vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet, jfr 3 kap. 18 § andra meningen

körkortslagen. Någon ny prøvotid börjar alltså inte löpa för varje ny behörighet.

Skälet till att prøvotid infördes var att nyblivna personbilsförare utgör en stor olycksrisk i trafiken (prop. 1988/89:134 s. 29). Reglerna utvidgades senare till att avse även motorcykelbehörigheterna A och A1.

Som utredningen påpekat kan det i och för sig vara befogat att ha enhetliga regler för alla körkortsbehörigheterna. Även AM-behörigheten för moped klass I skulle i så fall omfattas.

Flera faktorer talar dock emot en sådan ordning. Nu aktuella förslag innebär en långtgående skärpning av behörighetskraven för ett stort antal ungdomar som vill köra moped klass I. Denna skärpning understryks av att det nya AM-körkortet ska kunna återkallas i likhet med vad som gäller för andra körkort. Dessa åtgärder måste i nuläget bedömas som tillräckligt kraftfulla för att öka förutsättningarna för ett trafiksäkert beteende bland unga mopedister. Att dessutom låta regeln om prøvotid omfatta dessa förare från 15 års ålder vore en mycket långtgående åtgärd. Om prøvotid påbörjades då AM-körkort utfärdas skulle också, som *Vägverket* påpekat, en konsekvens bli att många personer har passerat prøvotiden när körkort för förarbehörigheten B utfärdas vid 18 års ålder eller senare eftersom någon ny prøvotid inte börjar löpa när innehavaren skaffar en ytterligare behörighet. Detta skulle vara olyckligt eftersom regeln om prøvotid fyller sin största funktion just för unga bilförare. För ett stort antal ungdomar är moped ett attraktivt fordon i en period under några år. Många övergår i övre tonåren till att i stället skaffa körkort för t.ex. personbil eller motorcykel. Att införa en tvåårig prøvotid för ett fordonsslag som i många fall används bara i ett eller några år ter sig inte ändamålsenligt. Prövotid passar bättre för fordon som typiskt sett används under längre perioder i livet.

Vid en sammanvägd bedömning bör AM-körkortet inte omfattas av prøvotid. I likhet med utredningen anser vi heller inte att systemet med prøvotid bör utvidgas till att omfatta förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.

5.7 Utländska körkorts giltighet m.m.

Regeringens förslag: Ett utländskt körkort ska medföra rätt att köra moped i Sverige om innehavaren har fyllt 15 år.

Bestämmelsen om rätt för personer som tillfälligt vistas i Sverige att köra moped klass I utan krav på körkort eller förarbevis, förutsatt att de fyllt 15 år, utvidgas till att omfatta även moped klass II.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelser om utländska körkorts giltighet i Sverige finns i 6 kap. körkortslagen (1998:488). Enligt huvudregeln gäller ett körkort som är utfärdat i en stat inom EES i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt

sitt innehåll, i vissa fall dock endast tillsammans med en bestyrkt översättning eller tillsammans med en identitetshandling med fotografi. Rätten att köra terrängskoter, traktor och moped klass I med stöd av en handling utfärdad i en EES-stat regleras i 6 kap. 2 § körkortsförordningen (1998:980).

Av 6 kap. 3 § körkortslagen framgår att ett utländskt körkort inte medför rätt att köra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Paragrafen bör kompletteras med att ett utländskt körkort inte medför rätt att köra moped innan innehavaren har fyllt 15 år.

Utan krav på förarbevis får en person som fyllt 15 år och bor utomlands men tillfälligt vistas här bruka en moped klass I som han fört in i landet om den uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hans hemland, 6 kap. 4 § körkortslagen. Det gäller dock endast om den som har fört in fordonet får köra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling. Eftersom krav på förarbevis införs för moped klass II bör bestämmelsen utvidgas till att omfatta även detta fordon. Motsvarande bestämmelse för snöskoter och terränghjulning finns i 6 kap. 3 § körkortsförordningen.

5.8 Handläggning av ärenden om förarbevis m.m.

Regeringens förslag: Bestämmelserna i körkortslagen om förfarandet i körkortsärenden m.m. ska gälla även för förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjulningar.

Beslut om utfärdande, förnyelse eller omhändertagande av förarbevis ska inte få överklagas. Detsamma ska gälla beslut om godkännande vid förarprov för dessa behörigheter.

Ändamålsbestämmelsen för behandling av personuppgifter i lagen (2001:558) om vägtrafikregister kompletteras så att ärenden om förarbevis behandlas på samma sätt som körkortsärenden.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: Reglerna om förfarandet i körkortsärenden finns i 7 kap. körkortslagen (1998:488). Dessa kommer automatiskt att gälla för den nya behörigheten AM för moped klass I. Det framstår som lämpligt att reglerna bör gälla även för de nya förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjulning, som i vissa avseenden får rättsverkningar som liknar körkortets. Det saknas skäl att för dessa förarbevis ha en annan ordning än vad som gäller för körkort.

Det innebär enligt nuvarande ordning bl.a. att Vägverket ska besluta om utfärdande av förarbevis och pröva ärenden om ogiltighet på grund av att beviset inte har förnyats efter föreläggande. Länsstyrelsen blir första instans i flertalet övriga ärenden. Det gäller bl.a. frågor om förhandsbesked, körkortstillstånd och ingripanden mot förarbevis enligt

5 kap. körkortslagen.⁴ Omhändertagande av förarbevis beslutas av polismyndighet, åklagare, Tullverket eller Kustbevakningen. Beslut enligt körkortslagen som rör förarbevis gäller omedelbart, om inte annat anges. Ett beslut om ingripande mot ett förarbevis ska delges den som beslutet rör, jfr 7 kap. 2–7 §§ körkortslagen.

Regler om överklagande finns i 8 kap. körkortslagen. Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort på grund av att kravet på permanent bosättning i Sverige, eller minst sex månaders studier i landet, inte är uppfyllt får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut om utfärdande eller förnyelse av körkort får inte överklagas. Det är naturligt att dessa regler omfattar även körkortsbehörigheten AM för moped klass I. Det finns heller inga skäl att ha en annan ordning för förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling. Beslut om utfärdande eller förnyelse av förarbevis ska alltså inte få överklagas.

I 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister anges för vilka ändamål personuppgifter som förekommer i registret får behandlas. Som utredningen funnit bör ärenden om förarbevis läggas till i punkt 1 c) i paragrafen för att dessa ärenden ska kunna behandlas på samma sätt som körkortsärenden.

6 Utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

6.1 Tillstånd och tillsyn över utbildningen

Regeringens förslag: Bestämmelser om obligatorisk utbildning samlas i en ny lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Utbildning får bedrivas efter tillstånd av behörig myndighet.

Tillstånd får ges till fysiska eller juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheter i övrigt bedöms ha förutsättningar för att bedriva god utbildning.

Tillståndet kan återkallas om förutsättningarna för tillstånd inte längre finns, om föreskrifter om utbildningen som meddelats med stöd av lagen inte iakttagits, eller på tillståndshavarens begäran.

Behörig myndighet ska utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Tillståndshavare ska lämna tillträde till lokaler och ge övriga upplysningar som behövs för tillsynen.

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

⁴ Transportstyrelseutredningen har i ett delbetänkande den 14 februari 2008 föreslagit att all normgivning, tillsyn, prövning av tillstånd och godkännanden inom körkortsområdet som i dag handhas av Vägverket respektive länsstyrelserna förs över till en ny myndighet på transportområdet, se SOU 2008:9 s. 84 ff.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit en ny lag om utbildning som delvis överensstämmer med regeringens förslag. Utredningens förslag innehåller även vissa förändringar i utbildningsverksamhetens struktur, bl.a. inrättande av en ny funktion som utbildningsansvarig som ska godkännas av Vägverket och ansvara för utbildningen inom ett visst utbildningsområde.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: Regler om utbildning och om utfärdande av förarbevis finns i dag i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Som framgått ovan föreslås nu att regler om utfärdande av förarbevis överförs till körkortslagen. Det är lämpligt att nuvarande bestämmelser om utbildning förs över till en ny lag som omfattar även utbildning av moped klass II. Nuvarande regler om utbildning bör också kompletteras i vissa avseenden för att höja kvaliteten och stärka tillsynen över utbildningen.

Det ska även i fortsättningen vara möjligt för olika aktörer att anordna utbildning efter tillstånd från den myndighet regeringen utser. Tillstånd bör liksom i dag kunna ges till fysiska eller juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheter i övrigt bedöms ha förutsättningar för att bedriva god utbildning. Ett tillstånd bör kunna återkallas om dessa förutsättningar inte längre finns. Utredningen har konstaterat att de närmare föreskrifter om utbildningens innehåll som meddelats av Vägverket (VVFS 2000:90) inte alltid följs. För att understryka vikten av att föreskrifter om utbildningens innehåll och bedrivande följs ska det av lagen framgå att tillståndet kan återkallas om föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen inte har iakttagits. *Vägverket* har föreslagit att som självständig återkallelsegrund bör anges även att de mål och syften som anges i utbildningsplanen inte uppnås i utbildningen. En sådan regel har dock den nackdelen att den av tillståndshavaren kan uppfattas som otydlig och öppen för godtycke. Dåliga utbildningsresultat som beror på brister i utbildningen bör i stället kunna leda till återkallelse på någon av de ovan angivna grunderna.

Det är lämpligt att den myndighet som regeringen bestämmer har tillsyn över utbildningen. Den som bedriver utbildning ska vara beredd att på begäran av myndigheten lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen. Det är viktigt att tillsyn sker i erforderlig omfattning och att brister som uppdagas vid tillsynen leder till konkreta åtgärder. För trafikskolornas del finns föreskrifter om tillsyn i Vägverkets föreskrifter om trafikskolor (VVFS 2006:65). Innehållet i dessa skulle i vissa delar kunna ges en motsvarighet i tillsynen över utbildningarna till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Ett exempel på detta är trafikskolornas skyldighet att inom viss tid inkomma med ett åtgärdsprogram som visar hur framkomna brister ska rättas till.

Regeringens förslag: Utbildningen till förare av moped klass I, snöskoter och terränghjuling ska innehålla såväl teoretiska som praktiska moment. I utbildningen för moped klass I ska ingå övningskörning i trafik. Utbildningen till förare av moped klass II kan bestå av enbart teoretiska moment.

Behörig myndighet får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, att utfärda bevis om godkända avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven. Överlämnandet får återtas om kunskapsprov anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig vara olämplig att anordna prov.

Kunskapsprov för moped klass I ska däremot – i likhet med vad som gäller för andra körkortspliktiga fordon – tills vidare anordnas av behörig myndighet och avläggas inför den som förordnats av myndigheten att förrätta förarprov.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Utredningen har föreslagit dels att övningskörning i trafik ska vara obligatoriskt inte bara för moped klass I utan även för snöskoter och terränghjuling, dels att Vägverket ska vara huvudman för förarproven för samtliga fyra fordonskategorier.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag. *Umeå Universitet* har beträffande moped klass II ifrågasatt om den praktiska övningen på inhägnat område ger eleverna tillräckliga kunskaper och färdigheter. Även *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* har ansett att praktisk övningskörning bör införas för moped klass II. *Sveriges Snöfordonleverantörer (Snöfo)* och *Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED)* är kritiska till förslaget att endast Vägverket ska kunna anordna kunskapsprov för snöskoter och terränghjuling. *Cykel och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR)* har avstyrkt att endast Vägverket ska vara huvudman för kunskapsproven.

Skälen för regeringens förslag

Utbildningens innehåll

Utbildningen för moped klass I, snöskoter och terränghjuling bör även i fortsättningen innehålla teoretiska och praktiska moment. Enligt nuvarande regler ska den praktiska träningen bl.a. syfta till att ge grundläggande färdigheter i att hantera fordonet. För moped klass I ska bl.a. bromsövningar ingå (se 1 kap. 9 och 10 §§ Vägverkets föreskrifter VVFS (2000:90) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter). I dagens utbildningar sker praktisk träning inom inhägnat område. Det har framkommit att denna träning inte alltid fungerar som den ska. Utbildarna saknar ibland tillgång till lämpliga områden att träna på och ägnar av olika skäl inte tillräckligt med tid åt de praktiska momenten i utbildningen.

Det är givetvis väsentligt att utbildningarnas praktiska del gör eleverna rustade att efter genomgången utbildning möta verkliga trafiksituationer. Särskilt höga krav bör i detta avseende ställas på utbildningen till förare av körkortspliktiga fordon. Övningskörning under realistiska former, dvs. i trafik, ska därför vara ett obligatoriskt inslag i utbildningen för moped klass I. Övningskörningen bör genomföras av en utbildare med endast en elev i taget på samma sätt som sker vid övningskörning med motorcykel.

Utredningen har föreslagit obligatorisk övningskörning i trafik även för snöskoter och terränghjuling. Behovet av övningskörning utanför inhägnat område kan dock inte anses lika stort för dessa fordon som för moped klass I. Utbildningarna för snöskoter och terränghjuling bör visserligen som tidigare innehålla obligatoriska praktiska moment. När det gäller sättet för de praktiska övningarnas genomförande bör dock finnas utrymme för variation med hänsyn till lokala förhållanden och önskemål från eleverna. Det bör vara möjligt att genomföra övningskörning i terräng även med dessa fordon men det ska inte vara ett obligatoriskt inslag i utbildningen.

Moped klass II skiljer sig väsentligt från moped klass I bl.a. när det gäller hastigheten. För att moped klass II ska kunna vara ett enklare alternativ till andra motorfordon bör den enskildes kostnad för utbildningen hållas nere så långt det är möjligt. Behovet av praktisk träning med moped klass II får också anses mindre än för de andra nu aktuella fordonsslagen. Någon obligatorisk praktisk del i utbildningen till förare av moped klass II föreslås därför inte. Även här bör dock finnas möjlighet för utbildare att erbjuda även praktisk träning om så önskas av eleverna. I sådan praktisk träning kan även ingå övningskörning i trafik.

Anordnande av förarprov för moped klass I

Dagens system innebär för moped klass I och terrängskoter att Vägverket får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov och utfärda bevis om avlagda kunskapsprov. Provverksamheten skiljer sig därmed från körkortsprov, där Vägverket ansvarar för anordnande både av kunskapsprov och körprov. Anordnaren får ta ut en avgift för provet som inte får överstiga självkostnaderna. Vägverket får meddela närmare föreskrifter om kunskapsprovets innehåll, jfr 5 § lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, 10 och 15 §§ förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, Vägverkets föreskrifter VVFS (2000:90). De undersökningar från Vägverket som refereras av utredningen har visat på allvarliga brister i provverksamheten. Det gäller både för moped klass I och för terrängskoter. I många fall har samma person både undervisat och examinerat eleverna, jfr 13 § förarbevisförordningen. En stor del av examinatorerna anser att de krav som ställs för att få bli examinator är för lågt ställda. Många förordar också att endast trafikskolor ska få examinera.

Nu aktuella förslag om skärpta behörighetskrav syftar till att höja trafiksäkerheten och behörigheternas status. Inte bara AM-körkortet utan även förarbevisen får stora likheter med dagens körkort bl.a. genom att möjligheter till ingripanden införs. Detta ställer betydligt högre krav både

på utbildningen och på provverksamheten än vad som gäller i dag. Regeringens utgångspunkt är att provverksamheten så långt möjligt bör ha stor geografisk spridning och erbjuda aktivt deltagande av lokala aktörer. Det är också viktigt att den präglas av hög tillgänglighet och flexibilitet för de enskilda. Avstånden till provlokalen bör inte vara för stora. I fråga om körkort har Vägverket periodvis haft problem med att möta efterfrågan på prov vilket har lett till långa väntetider. Regeringen tillsatte därför en utredning som bland annat har sett över möjligheterna att överlämna hela eller delar av provverksamheten för körkort till privata aktörer (dir. 2007:157). Uppdraget har redovisats i oktober 2008 i betänkandet – Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84). Utredningen har redovisat förutsättningarna för utformningen av ett system där verksamheten med körkortsprov helt eller delvis lämnas över till privata aktörer. Betänkandet kommer att remissbehandlas.

Sedan krav på AM-körkort införts bör moped klass I av principiella skäl omfattas av samma ordning som andra körkortspliktiga fordon. Det innebär att förarprov för moped klass I – i avvaktan på den nyssnämnda utredningens resultat – tills vidare bör anordnas av behörig myndighet (i dag Vägverket). Myndigheten ska således utforma provet, genomföra examinationen och besluta om en elev är godkänd på provet. För att provsystemet ska ges stor geografisk täckning och hög tillgänglighet för den enskilde bör moderna tekniska lösningar användas. Det bör vara möjligt att uppnå en sådan servicenivå som åtminstone innebär att prov kan avläggas vid Vägverkets drygt 100-tal mottagningsorter. Vidare har Vägverket nyligen inlett försök med uppkoppling mot myndighetens förarprovsystem från datorer i andra lokaler än Vägverkets egna, t.ex. i skolor. Sådan extern uppkoppling bör kunna leda till att antalet platser där prov kan avläggas utökas ytterligare. I samband med det fortsatta arbetet med anledning av lagförslagen som avser AM-behörigheten kommer regeringen att se över möjligheten att utvidga den krets av personer som kan förordnas att förrätta Vägverkets förarprov.

Anordnande av förarprov för moped klass II, snöskoter och terräng-hjuling

Enligt utredningen fungerar examinationen i dagens system bättre på terrängskotersidan än för moped klass I. Den provverksamhet som bedrivs av klubbar, föreningar och studieförbund hävdar sig relativt väl i jämförelse med t.ex. trafikskolor. Dock förekommer brister t.ex. med att samma person utbildar och examinerar eleverna. Sammantaget konstaterar utredningen att reformbehovet inte framstår lika tydligt på terrängskotersidan som för mopeder. Utredningen har ändå föreslagit att Vägverket ska anordna kunskapsprov även för snöskotrar och terräng-hjulingar. Skälet är framför allt att man vill ha ett enhetligt förfarande för nu aktuella fordon och att dagens problem med brister i examinationen annars skulle kvarstå.

Det är i och för sig riktigt att ett system där enbart en behörig myndighet anordnar prov skulle kunna ge ökad enhetlighet. Regeringens uppfattning är dock att privata aktörer i olika delar av landet så långt möjligt

bör kunna ta aktiv del i provverksamheten. När det gäller förarbevisen finns heller inte samma principiella skäl som för körkortet att ha en centralt utformad provverksamhet. Den organisation för utbildning och anordnande av prov som byggts upp av bl.a. Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED) har stor täckning och stark lokal förankring. Sådana resurser bör även i fortsättningen tas tillvara i provverksamheten. Den behöriga myndigheten bör därför även fortsättningsvis få överlämna anordnandet av kunskapsprov för snöskotrar och terränghjulingar till andra aktörer. Detsamma bör gälla kunskapsproven för det nya förarbeviset för moped klass II. Precis som i dag bör överlämnande få ske endast till den som bedöms ha tillräcklig kompetens för uppgiften, jfr 10 § förarbevisförordningen. Myndigheten bör dock genom tillsyn kontrollera att examinationen fungerar och bedrivs på ett tillfredsställande sätt. Myndigheten bör också kunna återta överlämnandet om den som anordnar prov inte följer gällande föreskrifter eller på annat sätt visar sig olämplig för dessa uppgifter.

Förfarandet hos de privata aktörer som anordnar prov med stöd av ett överlämnande kommer att regleras i förordning och myndighetsföreskrifter som meddelas med stöd av lagen (se avsnitt 6.3).

6.3 Bemyndigande m.m.

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om frågor som rör tillstånd och villkor för att bedriva utbildning, om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn.

Regeringen får meddela undantag från kravet på tillstånd för att bedriva utbildning och tillsyn.

Beslut som meddelas enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges.

Beslut om tillstånd att bedriva utbildning och återkallelse av sådant tillstånd får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I lagen (1998:493) om trafikskolor införs en upplysning om den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Utredningens förslag: Överensstämmer i allt väsentligt med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: När det gäller den närmare utformningen av utbildningens innehåll, giltighet, tillståndshandlingen, återkallelser av tillstånd, kompetenskrav för utbildare, anordnande av kunskapsprov samt tillsynen över utbildningen bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges möjlighet att meddela ytterligare föreskrifter. Utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar bedrivs i viss omfattning inom polisväsendet, Försvars-

makten och andra offentliga organ som t.ex. räddningstjänster. Sådan utbildning ska inte kräva tillstånd från myndighet och regeringen bör därför kunna föreskriva om undantag från detta krav. Det finns heller ingen anledning att sådan utbildning ska stå under myndighets tillsyn.

Beslut som meddelas enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen bör gälla omedelbart om inte annat anges. Det vore olämpligt från trafiksäkerhetssynpunkt om t.ex. utbildning kunde fortsätta att bedrivas med stöd av ett återkallat tillstånd tills beslutet har vunnit laga kraft.

Myndighetens beslut att inte bevilja ett tillstånd att bedriva utbildning kan få kännbara konsekvenser för den enskilde utbildningsanordnaren. Sådana beslut ska därför kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Även beslut om återkallelse av tidigare lämnade tillstånd ska kunna överklagas. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten. I 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor görs ett tillägg som klargör att lagen inte är tillämplig på utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. I lagen definieras trafikskola som yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Många anordnare av moped-, snöskoter- och terränghjulingutbildningar bedriver emellertid också sin utbildning yrkesmässigt och dessa behöver genom ett tillägg särskiljas från dem som bedriver trafikskolor.

7 Vissa övriga frågor

7.1 Straffansvar för körning utan behörighet

Regeringens förslag: Den som kör moped klass I, moped klass II, snöskoter eller terränghjuling utan att vara berättigad därtill ska omfattas av straffbestämmelserna om olovlig körning i 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Nuvarande bestämmelser i körkortslagen (1998:488) och lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och terrängskoter om straffansvar för obehörig körning och medverkansansvar för vårdnadshavare och andra upphävs.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag. *Åklagarmyndigheten* har ifrågasatt om det finns straffrättsligt motiv för att olovlig körning bestraffas med dagsböter i stället för med penningböter.

Skälen för regeringens förslag: Före den 1 april 2000 gällde att den som körde moped klass I och terrängskoter utan körkort kunde dömas till böter för olovlig körning enligt 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott.

I samband med att lagen om förarbevis för moped klass I och terrängskoter infördes flyttades bestämmelsen om straffansvar till den nya lagen. Sanktionen sänktes samtidigt från böter till penningböter av skälet

att förarbeviset skiljer sig avsevärt från ett körkort bl.a. när det gäller lämplighetsprövning och möjligheter till ingripanden (prop. 1998/99:123 s. 20). På Lagrådets inrådan infördes samtidigt en särskild bestämmelse i den nya lagen om straffansvar för vårdnadshavare och andra som medverkar till obehörig körning med moped klass I och terrängskoter. Detta ansågs nödvändigt för att inte vårdnadshavare och andra skulle omfattas av straffrihet för sin medverkan när straffet för obehörig körning sänktes från böter till penningböter (se a prop. s. 27). Bestämmelsen formulerades i överensstämmelse med den som redan fanns för körning med moped klass II i 9 kap. 1 § körkortslagen.

Med nu aktuella förslag kommer de nya behörigheterna – dvs. inte bara AM-körkortet för moped klass I utan även förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling – att införlivas i körkortslagets regelsystem. Behörigheten för moped klass I kommer att omfattas av kravet på körkortstillstånd och samtliga behörigheter kommer att kunna bli föremål för ingripanden i form av återkallelse och varning. Skärpningen av kraven innebär att det finns skäl att bedöma straffvärdet för olovlig körning med dessa fordon högre än tidigare och sådana gärningar bör därför omfattas av den straffskala som gäller för olovlig körning med körkortspliktigt fordon. Bestämmelserna om straffansvar i 3 § lagen om straff för vissa trafikbrott ska således återigen bli tillämplig på olovlig körning med mopeder, snöskotrar och terränghjulningar.

I 3 § tredje stycket trafikbrottslagen föreskrivs straffansvar för den som såsom förare anställer någon som inte har rätt att föra körkortspliktigt fordon, eller som i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill. Fjärde stycket, där det framgår att motsvarande gäller i fråga om traktor, motorredskap och spårvagn, föreslås kompletteras med fordonsslagen moped klass II, snöskoter och terränghjuling. Som utredningen påpekat blir bestämmelsen om medverkansansvar därmed tillämpligt på en vårdnadshavare, arbetsgivare eller annan som uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter ett barn som saknar giltig behörighet att köra moped. Detsamma ska gälla den som tillåter någon att köra snöskoter eller terränghjuling som saknar giltig behörighet för fordonet. Såsom *Justitieombudsmannen (JO)* har påpekat skiljer sig lydelsen i nuvarande 9 kap. 1 § körkortslagen och 8 § lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, som behandlar obehörig körning av barn under 15 år (moped) respektive 16 år (terrängskoter), från den i 3 § tredje stycket trafikbrottslagen. De två förstnämnda paragraferna anger som straffbart inte bara oaktsam tillåtelse, utan även att vårdnadshavare eller arbetsgivare uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommer på honom för att hindra förseelsen. Viss aktivitetsplikt föreskrivs således för att undgå ansvar. JO menar att det straffbara området inskränks om dessa bestämmelser upphävs. Enbart denna skillnad motiverar dock inte att ha kvar dessa bestämmelser. Föreslagen lydelse i 3 § trafikbrottslagen bör anses tillräcklig för nu diskuterade fall. Det gäller särskilt med hänsyn till den straffskärpning som blir följderna av att mopeder, snöskotrar och terränghjulningar återinförs i den lagens bestämmelse om olovlig körning.

Den nuvarande bestämmelsen i 9 kap. 1 § körkortslagen bör därför avskaffas. Det gäller också straffbestämmelserna i 7 och 8 §§ lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Regeringens bedömning: Mopeder klass II ska även i fortsättningen få användas utan att vara registrerade i vägtrafikregistret.

Förslag: Vägverket och Rikspolisstyrelsen har föreslagit att samtliga mopeder klass II med undantag för veteranmopeder ska registreras i vägtrafikregistret för att få brukas.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot förslaget. *Moped och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF)* har invänt att förslagets regler om registreringsbesiktning blivit för komplicerat och förespråkar ett förenklat besiktningförfarande. Liknande synpunkter har framförts av *Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC)*. Även *Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC)* har pekat på behovet av förenklade regler för registreringsbesiktning för att hålla nere kostnaderna för den enskilde mopedägaren.

Skälen för regeringens bedömning: Enligt nuvarande regler ska mopeder klass I vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas, 12 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Mopeder klass I ska alltså registreras antingen efter besiktning eller med stöd av ett intyg om överensstämmelse och vara försedda med en registrerings skylt. Motsvarande krav finns inte för moped klass II.

Vägverket och Rikspolisstyrelsen har föreslagit att ett krav på registrering av samtliga mopeder klass II införs med undantag för veteranmopeder, dvs. mopeder som godkänts före den 1 januari 1975. Enligt förslaget skulle ägare av registreringspliktiga mopeder under en period på tolv månader kunna vända sig till AB Svensk Bilprovning eller SMP Svensk Maskinprovning AB för registreringsbesiktning och registrering av sin moped. Antalet mopeder som förslaget omfattar har av Vägverket uppskattats till ca 140.000. De huvudsakliga skälen till förslaget är följande. Registrering kan antas förbättra efterlevnaden av trafikregler och ett mer ansvarsfullt beteende i trafiken. Övervakningen av mopedtrafiken underlättas om även mopeder klass II registreras och förses med en särskiljande registreringsskylt. Bl.a. skulle de problem minska som innebär att förare av klass I mopeder tar bort registreringsskylten för att ge sken av att mopeden är en oregistrerad klass II-moped, i syfte att t.ex. köra på cykelbana. Trimningen av mopeder torde också minska genom registrering, liksom omsättningen av stulna mopeder. Enligt Vägverkets beräkningar skulle de initiala samhällskostnaderna för att registrera samtliga mopeder av klass II uppgå till maximalt 99 miljoner kronor. Vägverket uppskattar också att ca 130 miljoner kronor kunde sparas under en efterföljande femårsperiod till följd av en minskning av antalet mopedolyckor och antalet stölder av mopeder.

Det är i och för sig rimligt att anta att övervakningen av mopedförare i vissa avseenden skulle underlättas genom ett krav på registrering av moped klass II. Det finns dock flera vägande skäl emot en sådan reform.

För det första kan man inte bortse från den börda för den enskilde som en administrativ påлага i form av registreringsplikt skulle innebära. Ett

krav på att inställa alla befintliga mopeder för registrering skulle, förutom kostnaden för den enskilde, upplevas som ingripande och besvärligt inte minst i glesbygd. Avstånden till närmaste besiktningställe kan där vara stort. På landsbygden och mindre orter används mopeden ofta som transportmedel av etablerade och erfarna mopedister. De skäl som Vägverket och Rikspolisstyrelsen anfört som motiv till sitt förslag om registrering väger därmed inte lika tungt i dessa områden. Både i städer och i glesbygd skulle kravet att ställa in sin moped för registrering också vara en retroaktiv påлага för många personer som valt moped klass II av det skälet att det är ett enklare fordon som är omgärdat av färre regler och mindre administration.

För det andra talar mycket för att de problem som har ansetts motivera registrering kan antas minska med nu framlagda förslag. De nya behörighetskraven – kravet på körkortstillstånd för moped klass I och körkort respektive förarbevis, möjligheterna till återkallelse och varning – syftar alla till att höja trafiksäkerheten och regelefterlevnaden. Med dessa åtgärder skapas förutsättningar för ett mer ansvarsfullt beteende hos mopedister. Inte minst vetskapen att ett AM-körkort för moped klass I kan återkallas bör verka avhållande för den som t.ex. överväger att olovligt ta bort sin registreringsskylt för att i strid mot gällande regler köra sin moped klass I på cykelbana. Möjligheterna till återkallelse och varning bör kunna leda till att även problemen med trimning av mopeder, både för klass I och klass II, minskar. Det framstår som osäkert vilka ytterligare fördelar som skulle stå att vinna med en så omfattande administrativ åtgärd som registrering av alla mopeder klass II.

Försäljningsstatistik visar också att den övervägande delen av de nya mopeder som säljs idag är mopeder klass I. Andelen mopeder klass II i nyförsäljningen är mycket liten. Även om det finns ett betydande bestånd av begagnade mopeder klass II innebär detta att mopeder klass II utgör en minskande andel av det totala antalet mopeder i trafik. Även denna omständighet talar emot ett införande av krav på registrering av moped klass II.

Det är även värt att notera att problemen med olovlig avskyltning av mopeder är hänförliga till ägare av mopeder klass I. Det bör krävas starka skäl innan man åtgärdar regelbrott som begås av en grupp trafikanter genom en ingripande påлага av retroaktiv karaktär mot en annan grupp, dvs. ägare av mopeder klass II.

Sammantaget kan ett krav på registrering inte, med beaktande av övriga nu framlagda förslag, antas ha sådan trafiksäkerhetshöjande effekt att fördelarna skulle överväga de nyss redovisade nackdelarna. Något sådant krav bör därför inte införas.

8.1 De nya reglernas ikraftträdande

Regeringens förslag: De nya kraven på körkort med behörigheten AM för moped klass I, och förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, ska börja gälla den 1 oktober 2009.

Den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska träda i kraft den 1 april 2009. Samtidigt upphör lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och terrängskoter att gälla. Utbildning enligt den lagen ska dock kunna genomföras – och förarbevis utfärdas – fram till den 1 oktober 2009. Även ansvarsbestämmelserna i den lagen om obehörig körning med moped klass I och terrängskoter ska fortsätta att gälla för förseelser som har begåtts före den 1 oktober 2009.

De nya bestämmelser i körkortslagen som avser övningskörning har betydelse för att en elev ska kunna påbörja utbildningen den 1 april 2009 enligt den nya utbildningslagen och ska därför träda i kraft den dagen. Frågor om körkortstillstånd och förhandsbesked som omfattar körkortsbehörigheten AM ska också få prövas från och med den 1 april 2009.

Övriga nya bestämmelser i körkortslagen ska träda i kraft den 1 oktober 2009, liksom ändringen i lagen om straff för vissa trafikbrott.

Övriga lagändringar som föreslås ska träda i kraft den 1 april 2009.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: De föreslagna reglerna bör träda i kraft successivt för att övergången ska bli så smidig som möjligt. De nya behörighetskraven föreslås träda i kraft den 1 oktober 2009. Det är alltså den dagen som kravet på AM-körkort för att få köra moped klass I och kravet på förarbevis för moped klass II börjar gälla. Utbildning enligt den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar bör kunna påbörjas och genomföras viss tid innan den 1 oktober 2009. Sex månader framstår som en lämplig period i detta avseende. Utbildningslagen bör således träda i kraft den 1 april 2009. Tidigare meddelade tillstånd att bedriva utbildning kommer att gälla som tillstånd meddelade enligt den nya lagen (se avsnitt 8.2.2 nedan). Utbildning för de nya behörigheterna bör därför i regel kunna påbörjas utan fördröjning efter den 1 april 2009.

Övergången bör genomföras så att förarprov kan avläggas och behörighetshandlingar enligt de nya reglerna kan utfärdas från och med den 1 oktober 2009 då de börjar gälla. Det bör således vara möjligt att före detta datum genomgå utbildning enligt den nya lagen. Körkortslagens nya bestämmelser om övningskörning med mopeder, snöskotrar och terränghjulingar inom ramen för den nya utbildningen bör därför träda i kraft den 1 april 2009. Frågor om förhandsbesked och körkortstillstånd som omfattar körkortsbehörigheten AM ska också kunna prövas från och med den 1 april 2009.

Utredningen har föreslagit att lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och terrängskoter upphävs redan i början av övergångsperioden, dvs. den 1 april 2009, med undantag för straffbestämmelserna om obehörig körning i 7 och 8 §§. Utbildning enligt nuvarande regler och utfärdande av förarbevis för moped klass I och terrängskoter bör dock kunna ske även under övergångsperioden, dvs. fram till den 1 oktober 2009. Utbildning och examination enligt nuvarande regler bör kunna erbjudas personer som t.ex. påbörjat en utbildning före den 1 april 2009 eller som av annat skäl önskar förvärva förarbevis innan de nya behörighetskraven börjar gälla den 1 oktober 2009. Inte bara ansvarsbestämmelserna i 7 och 8 §§ ska alltså gälla under denna period utan även bestämmelserna i 1 och 2 §§ om utfärdande av förarbevis efter genomgången utbildning och godkänt kunskapsprov. Några nya tillstånd att bedriva utbildning enligt nuvarande regler bör dock inte kunna meddelas med stöd av 3 § efter den 1 april 2009. I stället bör tillstånd som meddelas enligt den nya lagen ge rätt att under övergångsperioden, dvs. fram till den 1 oktober 2009, även erbjuda utbildning enligt nuvarande regler.

Det nu sagda innebär att gamla och nya regler om utbildning och kunskapsprov i viss utsträckning kommer att gälla parallellt under den sex månader långa övergångsperioden. Detta torde inte behöva leda till några praktiska olägenheter.

8.2 Övergångsbestämmelser

8.2.1 Tidigare förvärvade behörigheter fortsätter gälla

Regeringens förslag: Personer som redan har behörighet för nu aktuella fordon när de nya reglerna träder i kraft får behålla behörigheten, oavsett om den grundar sig på ålder, ett förarbevis för det specifika fordonet eller på innehav av körkort eller traktorkort.

Nu gällande rätt att köra terrängskoter med stöd av ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 utvidgas till att omfatta även nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har föreslagit att rätten att köra terrängskoter med stöd av körkort eller ett traktorkort som har utfärdats före den 1 januari 2000 inte ska återfås efter en återkallelse.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* har ställt sig tveksamt till att skärpta regler för moped klass II endast ska gälla nytillkommande generationer.

Skälen för regeringens förslag: Den som före de nya reglernas ikraftträdande har förvärvat en rätt att köra ett fordon bör få behålla denna rätt. Denna övergripande princip bör gälla samtliga fordon och oavsett vad den nuvarande behörigheten grundar sig på. Skälet till denna princip är givetvis att många personer har inrättat sig efter gällande bestämmelser och att det bör krävas mycket starka skäl för att i efterhand

ta tillbaka eller inskränka dessa redan förvärvade behörigheter. I denna kategori finns dessutom ett stort antal erfarna förare vilkas kunskaper och beteende i trafiken knappast skulle tillföras något väsentligt av ett nytt krav på grundläggande förarutbildning.

Det nu sagda innebär bl.a. att den som uppfyller ålderskravet 15 år när reglerna träder i kraft ska få fortsätta att köra moped klass II utan krav på förarbevis. Kravet på förarbevis ska gälla personer som fyller 15 år efter ikraftträdandet, dvs. de som är födda den 1 oktober 1994 eller senare. Det skulle inte framstå som försvarbart att ålägga även äldre personer att genomgå obligatorisk utbildning och avläggande av förarprov för att behålla sin rätt att köra moped klass II. Även de förare som i dag grundar sin behörighet på ett förarbevis för moped klass I eller för terrängskoter – eller på innehav av körkort eller traktorkort – ska få behålla sin behörighet. Det gäller alltså även den som i dag får köra moped klass I med stöd av traktorkort, trots att traktorkort utfärdade efter ikraftträdandet inte ger den behörigheten.

En fråga som väckt intresse är den rätt att köra terrängskoter som följer med körkort eller traktorkort utfärdade före den 1 januari 2000. Denna rätt bibehålls i dag när körkortet förnyas eller när nytt körkort eller traktorkort utfärdas på grund av ändrad behörighet – men däremot inte när ett nytt körkort eller traktorkort utfärdas efter återkallelse, jfr p 2 övergångsbestämmelserna till lagen (1999:878) om ändring i körkortslagen. *Rikspolisstyrelsen* och *Sametinget* har ansett att behörigheten bör återfås även när nytt körkort eller traktorkort utfärdas efter återkallelse. Riksdagen har som sin mening tillkännagivit att rätten att köra terrängskoter borde återfås när ett nytt körkort utfärdas efter återkallelse, eftersom de krav som ställs för att erhålla olika körkortsbehörigheter är högre än de krav som ställs för erhållandet av förarbevis för terrängskoter (bet. 2002/03:TU4, rskr. 2002/03:161).

Det framstår som rimligt att rätten att köra terrängskoter ska återfås även efter en återkallelse. Återkallelse av ett körkort är en långtgående åtgärd som upplevs som mycket ingripande för de flesta enskilda. För att få nytt körkort utfärdat krävs i vissa fall att ny lämplighetsprövning måste genomgå och nytt förarprov avläggas, jfr 5 kap. 14 § andra stycket och 15 § körkortslagen. Att dessutom kräva att den enskilde för att återfå sin gamla behörighet ska genomgå utbildning och förarprov för snöskoter och terränghjuling framstår i många fall som oskäligt betungande. Det saknas också skäl att anta att förarens förmåga att hantera en terrängskoter har försämrats efter en återkallelse och utfärdande av nytt körkort eller traktorkort.

Nuvarande regel bör därför utvidgas till att omfatta även fall där den gamla behörigheten har återkallats och förvärvats på nytt. Nytt körkort eller traktorkort som har utfärdats efter återkallelse av den ursprungliga handlingen – under förutsättning att denna utfärdats före den 1 januari 2000 – ska alltså ge rätt att köra både snöskoter och terränghjuling. Regeln ska gälla oavsett om den nya handlingen utfärdas utan ytterligare prövning eller efter uppfyllande av särskilda krav med tillämpning av bestämmelserna i 5 kap. 13–15 §§ körkortslagen. Regeln bör omfatta alla nya körkort och traktorkort som efter återkallelse av ett körkort eller traktorkort utfärdats före den 1 januari 2000 utfärdas eller redan har utfärdats efter den 1 januari 2000.

Regeringens förslag: Ett tillstånd att bedriva utbildning enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter lag ska gälla som ett tillstånd enligt den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Ett tillstånd att bedriva utbildning för moped klass I ska gälla även för utbildning för moped klass II.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: De fysiska och juridiska personer som inrättat sig efter ett tillstånd att bedriva utbildning bör få fortsätta att göra det utan att behöva ge in en ny tillståndsansökan. Tillstånd som meddelats enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ska därför gälla som ett tillstånd enligt den nya lagen. Det innebär att ett tillstånd att bedriva utbildning till förare av terrängskoter gäller för både utbildning till förare av snöskoter och utbildning till förare av terränghjuling. Ett tillstånd som gäller utbildning till förare av moped klass I bör omfatta även utbildning till förare av moped klass II.

Även utbildning med stöd av äldre tillstånd ska dock givetvis bedrivas i enlighet med den nya lagen. En sådan tillståndshavare blir också underkastad den nya lagens regler om tillsyn och återkallelse av tillstånd.

Regeringens förslag: De förarbevis som har utfärdats enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ska successivt bytas ut mot nya behörighetshandlingar. Förarbevisen upphör att gälla om inte innehavaren före visst datum har ansökt om utbyte till ny behörighetshandling. Tills utbytet har skett ska följande gälla även för innehavare av gamla förarbevis:

1. Förarbeviset ska inte gälla om det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. körkortslagen eller har ersatts av ett annat förarbevis.

2. Förarbeviset ska kunna förklaras ogiltigt på egen begäran.

3. Förarbevisen ska medföras vid färd. Den som inte medför förarbeviset vid färd och den som inte ger in ett ogiltigt förarbevis till länsstyrelsen ska kunna dömas till penningböter.

4. Handläggningsreglerna i 7 kap. körkortslagen (1998:488) ska tillämpas på förarbevisen.

Förarbevis för moped klass I ska därutöver likställas med körkort med behörigheten AM i följande avseenden:

5. Krav ska kunna ställas på att innehavaren ska genomgå läkarundersökning m.m. enligt 3 kap. 3 § körkortslagen. Föreläggande ska kunna ges i samband härmed.

6. Villkor ska kunna föreskrivas för innehavet.

7. Förarbeviset ska kunna bli föremål för ingripanden enligt 5 kap. körkortslagen. Ingripanden på grund av brott ska bara kunna ske för brott som har inträffat efter den 1 oktober 2009.

8. Körkortslagens skyldighet för läkare att till länsstyrelsen anmäla medicinsk olämplighet som framkommer vid undersökning ska omfatta även innehavare av förarbevis för moped klass I.

För förarbevis för terrängskoter ska, utöver vad som anges i punkterna 1–4 ovan, gälla de nya bestämmelserna i 5 kap. körkortslagen om ingripanden mot förarbevis på grund av trafikbrott och utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse. Ingripanden ska bara kunna ske för brott som har inträffat efter den 1 oktober 2009.

Bestämmelserna ska gälla från och med den 1 oktober 2009.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har dock föreslagit en ordning för utbyte av gamla förarbevis mot nya behörighetshandlingar som innebär att de förarbevis som inte byts ut efter föreläggande ska bli ogiltiga.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser har tillstyrkt eller inte haft några invändningar mot utredningens förslag.

Skälen för regeringens förslag: Det är olämpligt att på sikt ha olika typer av behörighetshandlingar som ger samma behörighet, dvs. gamla förarbevis för terrängskoter och för moped klass I parallellt med de nya behörighetshandlingarna. De gamla handlingarna bör därför bytas ut mot nya efter viss tid i ett administrativt förfarande.

Innan de har bytts ut ska dock innehavarna av gamla förarbevis omfattas av vissa av de nya reglerna. Förarbevisen ska omfattas av reglerna om återkallelse och varning i 5 kap. och handläggningsreglerna i 7 kap. körkortslagen. Det innebär att förarbevis för moped klass I kan bli

föremål för återkallelse eller varning på motsvarande grunder som gäller för ett AM-körkort, dvs. även grunder som avser personliga eller medicinska förhållanden. Förarbevis för terrängskoter ska kunna bli föremål för återkallelse och varning på grund av trafikbrott på motsvarande sätt som de nya förarbevisen för snöskoter och terränghjuling. Ingripanden på grund av brott ska, i konsekvens med förbudet mot retroaktiv strafflagstiftning, inte kunna ske för brott som har begåtts före den 1 oktober 2009.

Ett förarbevis för moped klass I likställs således med ett AM-körkort i väsentliga avseenden, bl.a. kravet på personlig och medicinsk lämplighet hos innehavaren. Den som har ett förarbevis för moped klass I ska inledningsvis, den 1 oktober 2009 när de nya reglerna träder i kraft, anses uppfylla de personliga och medicinska lämplighetskraven som enligt 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) gäller för att få körkortstillstånd. Någon obligatorisk prövning av att så faktiskt är fallet ska alltså inte ske.

Om det dock senare visar sig att det finns ett behov av att utreda lämpligheten hos en innehavare av ett gammalt förarbevis ska detta ske. I samband med en sådan utredning ska innehavaren av ett förarbevis kunna åläggas att genomgå läkarundersökning, blodprovstagnation eller annan liknande undersökning som behövs, jfr 3 kap. 3 § körkortslagen. Föreläggande ska kunna användas i handläggningen, se 8 kap. 3 § körkortslagen, och läkares anmälningsskyldighet i 10 kap. 2 § körkortslagen ska omfatta även den som kör moped klass I med stöd av ett gammalt förarbevis. Villkor ska kunna föreskrivas för behörigheten, jfr 3 kap. 10 § andra meningen körkortslagen. Innehavaren av ett gammalt förarbevis för moped klass I likställs således i fråga om personlig och medicinsk lämplighet med innehavare av AM-körkort vid tillämpning av de nya reglerna. Detta innebär inte att han eller hon kan skaffa sig ytterligare behörigheter för körkortspliktiga fordon utan en personlig och medicinsk lämplighetsprövning. Om innehavaren av ett gammalt förarbevis för moped klass I vill skaffa sig t.ex. ett B-körkort krävs att han eller hon först erhåller körkortstillstånd på sedvanligt sätt.

För samtliga förarbevis, både moped klass I och terrängskoter, ska bestämmelserna om straffansvar (penningböter) gälla för den som inte har med sig och på begäran av bilinspektör eller polis visar upp sitt förarbevis eller inte lämnar in ett ogiltigt förarbevis till länsstyrelsen.

Det framstår som praktiskt att fastställa en tidpunkt ett visst antal år efter utfärdandet som sista giltighetsdag för de gamla förarbevisen. Den som har ett gammalt förarbevis för terrängskoter, vilket omfattar både snöskoter och terränghjuling, bör vid byte få ett s.k. kombinationsbevis som ger behörighet både för snöskoter och för terränghjuling.

Den som har ett förarbevis för moped klass I ska byta ut det mot ett körkort med AM-behörighet. Trots att AM-behörigheten kräver körkortstillstånd bör inte den som vill byta ut ett gammalt förarbevis för moped klass I eller terrängskoter mot AM-behörigheten eller ett nytt förarbevis behöva genomgå någon lämplighetsprövning. Förfarandet är således rent administrativt. Detta är i överensstämmelse med den övergripande principen att redan förvärvade behörigheter ska fortsätta gälla trots de nya reglerna (se avsnitt 8.2.1 ovan). En förutsättning för utbyte av ett gammalt förarbevis är givetvis att det inte är återkallat vid tidpunkten för utbyte.

När det gäller ordningen för utbyte har utredningen föreslagit att ett gammalt förarbevis som inte byts ut efter föreläggande ska bli ogiltigt. *Vägverket* har invänt att en sådan ordning vore betungande både för myndigheten och för enskilda och i stället förordnat att rätten att köra fordonet bör upphöra om inte innehavaren före visst datum har ansökt om utbyte. I stället för att förelägganden riktas mot samtliga innehavare av förarbevis skulle alltså den enskilde som vill åstadkomma ett utbyte vara skyldig att självansöka om detta för att inte förarbeviset ska sluta gälla. Om ansökan gjorts i rätt tid gäller förarbeviset till dess ansökningen har prövats genom beslut som vunnit laga kraft.

Det finns goda skäl som talar för den av *Vägverket* föreslagna ordningen. En stor grupp innehavare av förarbevis för moped klass I har också körkort med någon av behörigheterna A1, A och B. Få av dessa torde vara intresserade av att byta ut förarbeviset mot ett körkort med behörigheten AM eftersom de har rätt att köra moped klass I med stöd av det körkort de redan har. Att rikta ett stort antal förelägganden till dessa personer vore onödigt. Den av *Vägverket* föreslagna ordningen bör därför gälla.

9 Konsekvenser av förslagen

Konsekvenser för den enskilde

Förslagen innebär en höjning av utbildnings- och behörighetskraven för att få köra moped klass I och II, terränghjuling och snöskoter. Genom införande av behörigheten AM för moped klass I och krav på förarbevis för att få framföra moped klass II kommer sannolikt trafiksäkerheten för förare av dessa fordon att förbättras. Kunskapsprov och en obligatorisk, fordonsanpassad utbildning med stärkta praktiska inslag – bl.a. obligatorisk övningskörning i trafik för moped klass I – bör kunna göra dessa fordon säkrare för ett stort antal unga förare. Utbildningen kan också antas ge bättre grundläggande trafikfärdigheter som de får nytta av när de senare i livet övergår till andra motorfordon, t.ex. personbil.

Med utgångspunkt i de kostnader som för närvarande gäller för att erhålla ett B-körkort skulle de administrativa och övriga obligatoriska kostnaderna för att ta AM-körkort bli följande:

– Foto	80 kr
– Körkortstillstånd	220 kr
– Kunskapsprov	220 kr (290 kr efter kl. 18.00 och helger)
<u>– Tillverkning körkort</u>	<u>120 kr</u>
Summa	640 kr

Kostnad för utbildning tillkommer. Hos dagens privata utbildare kostar en utbildning till mopedförare i de flesta fall 1 000–2 000 kr. Det kan inte uteslutas att den nya körkortsutbildningen för moped klass I, med bl.a. obligatorisk övningskörning i trafik, kan bli något dyrare.

Redan idag har den som ska ta förarbevis för moped klass I kostnader för tillverkning av förarbevis och för kunskapsprov. Införandet av ett krav på körkortstillstånd och foto kommer alltså att medföra en

merkostnad på ca 300 kr. För den som inom fem år avser att skaffa sig ett körkort med annan behörighet skulle denna kostnad ändå ha uppstått. AM-körkortet kan också tjäna som godkänd identitetshandling för många ungdomar som annars inte skulle ha en sådan. För den som vill köra moped klass II kommer kravet på utbildning och kunskapsprov att innebära en merkostnad, eftersom det inte finns några krav på utbildning eller prov i dag. Kostnaden kan förväntas motsvara vad som i dag gäller för att erhålla ett förarbevis för moped klass I, dvs. ca 1 000–2 000 kr för den obligatoriska utbildningen inklusive kunskapsprov och 120 kr för utfärdande av förarbeviset. Vissa skolor, ungdomsgårdar och andra organisationer erbjuder en billigare utbildning. Utbildningarna för moped klass I, terränghjuling och snöskoter kan förväntas bli något dyrare än i dag. Till ovanstående kostnader kommer en viss merkostnad för utbyte av AM-körkort och förarbevis vart tionde år. Dessa fördyringar får vägas mot den kvalitetsförbättring förslagen innebär. En annan fördel är att den som senare vill ta körkort med annan behörighet har nytta av de kunskaper om trafik och körning som de fått genom utbildningen.

Konsekvenser för utbildare

Förslagen innebär att den som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheter i övrigt bedöms ha förutsättningar för att bedriva god utbildning kan få tillstånd att anordna utbildning för moped, snöskoter eller terränghjuling. De nya behörighetskraven och övriga föreslagna förändringar ställer delvis nya krav på utbildningarna. Utbildningen för moped klass I blir en körkortsutbildning med obligatorisk övningskörning i trafik. Förarbevisutbildningen för moped klass II blir helt ny och även utbildningarna för snöskoter och terränghjuling fordonsanpassas och genomgår vissa förändringar. En nyhet för samtliga utbildningar är att de bör ge eleverna tillräckliga kunskaper om reglerna om återkallelse och varning enligt 5 kap. körkortslagen (1998:488).

Sammantaget torde de nya bestämmelserna kunna ge utrymme för ett stort antal aktörer som uppfyller villkoren att bedriva utbildning för en eller flera av de aktuella behörigheterna.

Statsfinansiella konsekvenser

Förslagen kommer att innebära nya typer av ärenden hos behöriga myndigheter genom kravet på körkortstillstånd för moped klass I och möjligheterna till ingripanden mot AM-körkort och förarbevis.⁵ Även kraven på förnyelse vart tionde år av nu aktuella behörighetshandlingar samt godkännande och tillsyn av utbildnings- och provansvariga kommer att vara nya arbetsuppgifter för myndigheterna. Myndigheterna finansierar huvudsakligen denna del av sin verksamhet med avgifter och förslaget kommer i dessa delar således inte påverka deras anslagsbehov. Relativt få ärenden av detta slag överklagas idag till förvaltningsdomstolarna. När det gäller ärenden om ingripanden mot AM-körkort

⁵ Se not 4 ovan, s. 54.

och förarbevis, som inte finansieras genom avgifter, kan det inte uteslutas att dessa kommer att leda till vissa kostnadsökningar och därmed ett ökat resursbehov hos behöriga myndigheter.

Förslagen kommer åtminstone initialt att innebära ett ökat antal ansökningar om körkortstillstånd. Det är dock i många fall fråga om endast en tidigareläggning av ansökan för personer som ett eller ett par år senare skulle ha sökt körkortstillstånd för bil eller motorcykel. Såsom anförts av bl.a. *Länsstyrelsen i Västerbottens län*, *Länsstyrelsen Östergötland* och *Länsrätten i Mariestad* torde kravet på körkortstillstånd inte väsentligt öka arbetsbelastningen för provningsmyndigheten och landets förvaltningsdomstolar. Regeringen gör bedömningen att den anslagsfinansierade delen av denna verksamhet kan rymmas inom befintliga ramar.

Prövningar av ansökningar om tillstånd att bedriva utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar kommer liksom i dagens system att finansieras genom avgifter.

Anordnande av kunskapsprov för moped klass I kommer att bli en ny arbetsuppgift för behörig myndighet. Vägverket anordnar i dag 17 olika slag av kunskapsprov till en kostnad av 8 000 000 kr per år. Provvärksamheten finansieras genom avgifter som sätts så att systemet är självfinansierat.

Konsekvenser för samhället

Trafiksäkerheten

De föreslagna åtgärderna syftar till en ökad trafiksäkerhet för de aktuella fordonsslagen. Reglerna om körkortstillstånd, införande av AM-körkort för moped klass I och förarbevis för moped klass II, fordonsspecifik utbildning, övningskörning i trafik och ingripandemöjligheter mot behörigheterna förväntas bidra till att olyckstalen går ned. Uppdelningen av fordonsslaget terrängskoter i undergrupperna snöskoter och terränghjuling innebär en möjlighet att anpassa utbildning och prov bättre för respektive fordonsslag. Eftersom snöskotrar och terränghjulingar skiljer sig åt i användningssätt och körteknik förväntas även denna ändring förbättra trafiksäkerheten jämfört med idag.

Mopedåkning är statistiskt sett ett av de farligaste sätten att ta sig fram i trafiken. Samtidigt är det ett fordon som ger ökad rörlighet för många trafikanter genom att erbjuda ett relativt billigt och smidigt färdmedel. För många unga är mopeden det första motorfordonet och den första kontakten med verklig trafikmiljö. Det är därför särskilt viktigt att de får grundläggande trafikkunskaper. De föreslagna reglerna kommer att tillämpas på nya mopedförare och kan därför förväntas ge unga mopedförare bättre förutsättningar för ett ansvarsfullt beteende i trafiken.

Det brottsförebyggande arbetet

Genom förslaget införs samma ingripandemöjligheter mot behörigheterna för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar som för andra fordon. Bland annat kan trafiknykterhetsbrott, vårdslöshet i trafik och

olovlig körning leda till att behörigheten återkallas. Det ger viktiga signaler om att ansvaret för och konsekvenserna vid regelöverträdelser är lika oavsett vilket fordon som körs. Bättre utbildning och utbildning för alla mopedförare kan förväntas leda till att förarna behärskar och följer trafikreglerna i större utsträckning än idag.

Samhällsekonomin

Förslagen syftar till att få ner olyckstalen för moped-, snöskoter-, och terränghjulingförare. Svåra olyckor med dödsfall och allvarliga personskador innebär inte bara personligt lidande utan också kostnader för samhället. En ung person som dör eller får svåra men av en trafikolycka innebär en avsevärd förlust för samhället såväl som för de inblandade och deras närstående. När förslagen får genomslag i minskade olyckstal bör detta leda till positiva konsekvenser för samhällsekonomin.

10 Barns trafiksäkerhet

10.1 Inledning

Riksdagen har 2001 (bet.2000/01:TU13, rskr. 2000/2001:249) tagit upp frågan om barns trafiksäkerhet. Riksdagen framför i betänkandet att det är angeläget att säkerheten för barnen i trafiken ägnas ökad uppmärksamhet. Antalet skadade och dödade barn, barns och anhörigas ofta livslånga lidande, samhällets stora kostnader m.m. talar för att en väsentligt ökad uppmärksamhet behövs på barnens säkerhet i trafiken. Riksdagen ger regeringen till känna vad man anför om behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. En sådan redovisning bör ske i ljuset av FN:s konvention om barnets rättigheter och riksdagens tidigare beslut om målen för trafiksäkerheten. Riksdagen menar att viktiga frågor i en sådan redovisning är bl.a. hur trafiksäkerheten bör beaktas vid skolskjutsverksamhet samt behovet av ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid cykling.

10.2 Mål och utgångspunkter

Regeringen anger i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) att transportsystemet måste anpassas för att bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Vidare anges att förutsättningar och behov hos olika grupper genomgående ska beaktas. I detta sammanhang ska barn och ungdomar ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem. Detta gäller även barn som på grund av en funktionsnedsättning eller av annat skäl, har svårigheter att

orientera eller röra sig fritt, eller är hänvisade till särskilt anpassade transporter

Regeringens styrning av Väg- och Banverket anger två mål som preciserar ambitionen om barns tillgänglighet och säkerhet. De är målet om att öka andelen barn och ungdomar som på egen hand kan utnyttja väg- och järnvägstransportsystemet samt målet om att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet.

I Vägverkets strategiska plan för åren 2008–2017 anges att barns skolvägar ska prioriteras och att FN:s konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen) ska tillämpas i all verksamhet. Målbilden enligt planen är att antalet barn i tätort och på landsbygd som på egen hand tryggt och säkert kan ta sig till skolan har ökat årligen fram till 2017. Enligt planen ska också barn ges ökad tillgänglighet och delaktighet i Vägverkets dialog med användarna.

Enligt det tidigare etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen bör antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor ha minskat med minst 50 procent till år 2007 räknat från 1996 års nivå. År 1996 dödades 51 barn i åldrarna 0–17 år i trafiken. År 2007 dödades 32 barn i trafiken. Det innebär att målet om en halvering av antal dödade är betydligt närmare att uppfyllas för barn än för den vuxna befolkningen. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen med en redovisning av inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nytt etappmål. I redovisningen kommer även ingå en utvärdering av trafiksäkerhetsarbetet under åren 1996–2007.

Regeringen anger i sin skrivelse Utveckling av den nationella strategin för att förverkliga barnkonventionen (skr. 2003/04:47) att syftet med barnpolitiken och barnkonventionsarbetet är att det ska anläggas ett barnperspektiv i alla de beslut och andra åtgärder som rör barn. Inom Regeringskansliet finns en särskild samordningsfunktion för barnpolitiken med utgångspunkt från barnkonventionen.

Antalet dödade barn som oskyddade trafikanter har minskat kraftigt under de senaste årtiondena. Forskning anger den minskade rörelsefriheten för barn som en viktig förklaring till denna minskning. Olycksrapporter från 1960-talet visar att det inte var ovanligt att mycket små barn lämnades ensamma utomhus i tron att de kunde hantera trafiksystemet. För barn som oskyddade trafikanter går det inte att enbart se till trafiksäkerhetsaspekter. Barns fria rörlighet, det vill säga barns möjlighet att på egen hand ta sig till olika målpunkter är beroende av flera faktorer. Det kan vara föräldrars bedömning av trafiksäkerhet och miljöfaktorer, avstånd, trygghet samt föräldrars uppfattning om barnets förmåga att hantera olika trafiksituationer.

Med denna utgångspunkt har trafiksäkerhet och rörelsefrihet stark koppling till varandra. Barns rörelsefrihet är viktig. Det förekommer idag alltför många rapporter om att barn för ett mer stillasittande liv vilket kan medföra men för deras hälsa på lång sikt. För att öka barns säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken även för barn som oskyddade trafikanter.

Från 1956 till 2005 mer än femdubblades antalet personbilar i trafik i Sverige. Trots detta minskade antalet barn som dödades i trafiken med drygt 80 procent. I slutet av 1950-talet var ca 20 procent av alla dödade i trafiken barn. År 2007 dödades 32 barn i trafiken vilket var knappt 7 procent av det totala antalet trafikdödade.

Under perioden 2000–2006 var det vanligast att barn dog som bilpassagerare, ca 40 procent. Dödade barn som fotgängare och mopedist ligger på omkring 15 procent vardera och cyklist knappt 10 procent samt bilförare på drygt 10 procent.

Åldersgruppen 15–17 år är särskilt utsatt i trafiken och utgör idag ca 60 procent av samtliga trafikdödade barn. Särskilt utsatta är 15-åringar där nästan hälften av dem som dödats är mopedister. Vägverkets djupstudier av barn som dödats i trafiken åren 1997–2003 visar vidare att fler äldre barn än yngre dödas som fotgängare. Den största olycksrisken är när barn ska korsa en väg. Nästan hälften av de som dödats i åldersgruppen 15–17 år som fotgängare hade hög eller mycket hög promillehalt alkohol i blodet. De flesta olyckor inträffade på sommaren och under kvälls- och nattetid. Studierna visar även att dödsolyckor med barn som cyklist var störst i åldersgruppen 12–13 år. Nästan 80 procent av de förolyckade var pojkar. Korsande av väg var den vanligaste olycksorsaken. Vid de flesta olyckor hade barnet inte använt hjälm och det var framför allt pojkar som saknade hjälm.

Cirka 2/3 av alla barn som dödas i vägtrafiken är pojkar i åldersgruppen 13–17 år. Ungefär hälften är bilförare eller bilpassagerare. Det finns olika hypoteser om varför pojkar är mer utsatta i trafiken jämfört med flickor. En hypotes är att pojkar är mer exponerade i trafiken jämfört med flickor och att pojkar har en högre aktivitetsnivå, i högre grad underskattar risker, högre tendens till impulsivt beteende och har en större rörelsefrihet än flickor.

När det gäller barns skador i trafiken finns inte någon heltäckande bild. Olycksstatistik baserad på polisrapporter säger för lite om den verkliga skadegraden i allmänhet och om olycksbilden för de oskyddade trafikanterna i synnerhet. Den bästa skadestatistiken kommer istället från sjukvården. Knappt 70 procent av akutsjukhusen är ansluten till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och den statistiken kan, om inte ge en heltäckande bild, ändå visa på förhållandet mellan olika skadegrupper.

Enligt STRADA (sjukvård) var cirka 70 procent av alla skadade barn cyklist och mopedist. Den enskilt största skadegruppen var cyklist, cirka 40 procent av totalt. Perioden 2003–2006 skadades 384 barn allvarligt som cyklist. Ca 15 procent skadades i bil och ca 10 procent som fotgängare. Cirka 80 procent av cykelolyckorna var singelolyckor. Vanliga orsaker som uppges är grus eller gropar på vägen, att handbromsen tog för hårt eller att man cyklat in i olika föremål såsom stolpar, trottoarkanter, staket m.m. Flest skadade var i åldersgruppen 10–14 år. Kollision med bil var den vanligaste olyckstypen för mopedisterna.

En rad viktiga trafiksäkerhetsbeslut har tagits de senaste åren som har bäring på barn. Sedan 2005 gäller lag om obligatorisk cykelhjälm-användning för barn under 15 år. Sedan 2007 ska barn som är kortare än 135 centimeter använda en särskild skyddsanordning i bilen. Andra viktiga beslut och åtgärder tagna under de senaste 10 åren som har bäring på barn är att kommuner får rätt att besluta om 30 km/h i tätort (1998), de senaste årens ökade användning av hastighetsdämpande åtgärder i tätort samt regel om att alla nya bussar (ej stadsbussar) ska ha bälte på alla platser (2004).

Säker skolväg

Dagligen åker 250 000–290 000 barn skolskjuts till och från grundskolan vilket sammantaget utgör ca 100 miljoner resor per år. Nästan en tredjedel av alla barn som åker skolskjuts åker med linjetrafiken och utvecklingen går mot att andelen barn som åker med särskild upphandlad skolskjuts minskar. Barns resor till och från skolan utgör drygt en fjärdedel av alla bussresor i linjetrafik. Trots att bussresor är ett relativt säkert sätt att ta sig fram i trafiken sker alltför många tillbud i samband med barns resor till och från skolan. Det finns ett mörkertal när det gäller barn som skadats i samband med skolskjutsning men i genomsnitt dör två barn, 12 skadas svårt och 31 skadas lindrigt per år. Erfarenheter visar att de flesta olyckor som inträffar i samband med skolskjuts sker utanför bussen vid av- och påstigning, då barn tar sig över vägen eller väntar vid hållplatsen. Åtgärder som vidtas för att höja säkerheten för barn som reser till och från skolan berör därmed all busstrafik vilket i sin tur kommer att medföra att säkerheten höjs för bussresenärer i allmänhet. Vägverket har också genomfört undersökningar om hur barn uppfattar sin skolskjuts. Undersökningen visade att fler flickor än pojkar upplevde problem och kände sig otrygga i samband med sin skolskjuts.

I december 2005 beslutade regeringen om en ny förordning som innebär en försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid passering av ett fordon i linjetrafik, exempelvis buss, eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning. Försöksverksamheten innebär att Vägverket kan meddela föreskrifter om att fordon inte får föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen när det passerar ett fordon i linjetrafik eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning. Försöket, som ska genomföras i samarbete med Vägverket och berörda kommuner (Luleå, Örnsköldsvik, Gotland, Kristianstad och Linköping), kommer att gälla vissa vägar, vägsträckor eller samtliga vägar inom ett visst område. Tanken är att sänkta hastigheter i de aktuella situationerna ska leda till att säkerheten kring skolskjutsarna ökar - något som försöksverksamheten ska utreda närmare. Beslutet gör det möjligt att bedriva försöket från den 1 januari 2006 och som längst fram till den 31 december 2010.

Vägverket arbetar också med att se över hur informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportssystemet ska kunna ge bättre uppgifter om barn som skadats eller dödats i samband med skolskjutsning. Nedläggning av skolor på landsbygden leder till ökade krav

på anordnande av säkra busshållplatser längs det statliga vägnätet. Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram en handbok för upphandling av transporter, däribland skolskjutsar, som syftar till att ge miljövänliga och trafiksäkra kommunala transporter. Handboken riktar sig i första hand till dem som ansvarar för upphandlingen av transporter i kommuner och landsting men delvis också till de entreprenörer som levererar transporttjänster. Sveriges Kommuner och Landsting har också tagit fram en handbok för förare av skolskjutsar. Dessutom ger man ut nyhetsblad med nyhetssammanfattningar för skolskjutsansvariga och anordnar årligen en Skolskjutskonferens för berörda aktörer.

Det bör betonas att infrastrukturplaneringen är en viktig del i arbetet med att skapa ökad trafiksäkerhet för barn. Kommunerna har enligt lag ansvaret för plan- och byggfrågor vilket även omfattar planering och anläggning av kommunens skolvägar. Det är av yttersta vikt att kommunerna i sin planering även fortsättningsvis prioriterar barns transporter till och från skolan, inte bara vad gäller säkra skolskjutsar utan också genom att utforma och införa genomgående, säkra och tillgängliga gång- och cykelvägar. Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram hjälpmedel för kommunerna i deras planering av skolvägarna, t.ex. idéskriften Trygga skolvägar. Regeringen kommer att under hösten 2008 återkomma till riksdagen med förslag på en långsiktig utveckling av transportinfrastrukturen.

Barn på cykel, som bilpassagerare och som bilförare

Även om antalet dödade barn som cyklister inte är stort jämfört med övriga trafikantkategorier är barn som cyklister den största skadegruppen. Drygt 500 barn som cyklister blir inlagda för skullskador per år. I ett antal fall leder skadorna till livslånga men. Ökad cykelhjälm-användning är ett effektivt sätt att öka säkerheten för barn som cyklister i trafiken. Lagen om obligatorisk hjälmanvändning för barn upp till 15 år har lett till en kraftigt ökad hjälmanvändning bland barn. Användningen bland barn upp till 10 år under fritidscyklning i bostadsområden är ca 65 procent. Användningen bland barn mellan 6 och 15 år vid grundskolor är ca 45 procent. Båda grupperna hade en hjälmanvändning på ca 35 procent året innan lagen trädde i kraft (år 2004). Andra åtgärder för att öka hjälmanvändningen är information om skadebilden för barn som cyklister riktad till föräldrar och kommuner.

När det gäller barn i bil, som utgör 40 procent av de trafikdödade barnen, så visar undersökningar att det finns stora möjligheter att minska antalet dödade barn som bilpassagerare genom korrekt användning av rätt skyddsutrustning. De nya reglerna som började gälla 1 januari 2007 är en viktig åtgärd för att stödja detta. Lagen anger att alla barn som är kortare än 135 centimeter ska använda en särskild skyddsanordning i bilen, det vill säga babyskydd, bilbarnstol, bältesstol eller bälteskudde. Vägverket redovisade 2006 ett regeringsuppdrag om inspektion av montering av bilbarnstolar. Utredningen visar att totalt 20 barn yngre än sex år omkommit under åren 1996–2002 i bil till följd av skador vid trafikolyckor. Närmare hälften av dem skulle ha överlevt och de svårt skadade skulle ha fått lindrigare eller inga skador om de hade skyddats

på rekommenderat sätt. Det fanns dock inget som tydde på att just felaktig montering av bilbarnstolar hade lett till någon allvarligare skada. Vägverket bedömer därför att kostnaden för en inspektion av monteringen av bilbarnstolar skulle bli för hög för att kunna motiveras med hänsyn till den nytta som kan förväntas av dessa inspektioner. Utredningen visar också att endast 22 procent av de dödade och svårt skadade barnen hade skyddats enligt gällande rekommendationer. Den totala andelen barn som färdats i bil enligt rekommendationerna var betydligt högre. Det visar att barn som inte använder rekommenderade skydd eller använder skydd på ett felaktigt sätt oftare skadas svårt eller omkommer vid olyckor jämfört med dem som skyddas enligt rekommendationerna. Vägverket arbetar därför med att ge information och råd till brukarna om användning av skyddsanordningar för barn i bil. Vidare visar olycksdata att krockkuddar som löst ut på plats där barn varit placerade har orsakat svåra skador hos barnen. Det är därför inte tillåtet att placera skyddsanordningen där. Det kan emellertid vara svårt för en brukare att avgöra om en krockkudde i bilen är aktiv eller inte. Vägverket arbetar därför med att även ge information till brukaren om huruvida krockkudden är aktiv eller inte.

10 procent av de trafikdödade barnen under 18 år är förare av personbil. De flesta av dessa dödsfall berodde på att pojkar hade lagt beslag på en bil och kört av vägen berusade och i hög hastighet. Vägverket granskar dessa olyckor för att se var i händelseförloppet åtgärder ska kunna sättas in.

Skolans arbete med trafikfrågor

Synen på barn och trafik i skolan har förändrats över tiden. Före 1980-talet fanns det en stor tilltro till att trafikundervisning bestående av regelinläring och beteendeträning skulle minska antalet skadade och dödade barn. Flera forskningssammanställningar som analyserar trafikundervisning med regelinläring och beteendeträning visar att det är mycket svårt att påvisa någon skadepreventiv effekt av denna undervisning. Numera har synen på trafikundervisningen alltmer kommit att betona barnens egna aktiva sökande efter kunskap om trafikmiljön. Studier i närmiljö liksom information och diskussioner kring trafiksäkerhet och skyddsanordningar i trafiken bör pågå och utvecklas under hela skoltiden. Det ska kännas naturligt för den som ska börja cykla, köra moped – och senare andra fordon – att köra nykter, bära hjälm, använda bilbälte och i övrigt känna till och respektera trafikregler. Om barn får arbeta med ett intressant innehåll, till exempel med närsamhället och arbetet utgår från deras erfarenheter finns det möjlighet att utveckla ett intresse för samhälls- och trafikplanering. Successivt under skolåren utvidgas de undersökningar och frågeställningar barnen gör.

Vägverket har i ett regeringsuppdrag år 2007, ”Att vidareutveckla stödet till skolan arbete med trafikfrågor”, gett förslag om att bredda synen på kunskapsområdet trafik och koppla det till lärande för hållbar utveckling. Genomförda seminarier och enskilda intervjuer visar att det finns en stor enighet bland aktörerna när det gäller att bredda skolans arbete med trafikfrågor och att knyta det till lärande för hållbar

utveckling. Vikten av att bidra till hållbar utveckling lyfts också fram både i de transportpolitiska målen och i läroplanerna. Trafikfrågor som knyter an till barnens vardagsmiljö och de problem som barnen upplever kan vara ett sätt att konkretisera lärande för hållbar utveckling. Vägverket föreslår även i sin redovisning av regeringsuppdraget att regeringen tydliggör kunskapsområdet trafik i relevanta styrdokument för skolan. Regeringen kommer att överväga den frågan, bl.a. i arbetet med förslag till nya kursplaner för grundskolan.

Vägverket har bildat en samarbetsgrupp tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting, Myndigheten för skolutveckling, Rikspolisstyrelsen och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i syfte att arbeta fram ett underlag som kan vara ett stöd i skolans arbete med lärande för hållbar utveckling.

Implementera barnkonventionen i verksamheten

Barns och ungdomars inflytande och delaktighet är en viktig del i arbetet med att införa ett barnperspektiv i verksamheten. Oavsett uppgift och verksamhet har statliga myndigheter en roll i arbetet med att realisera barns rätt att komma till tals i frågor som rör dem. Barn utvecklas genom att få påverka och ta ansvar i beslut som berör dem själva.

Artikel 12 i barnkonventionen uttrycker principen att barn utifrån sin ålder och mognad har rätt till delaktighet och inflytande i de frågor som berör dem. Liksom för vuxna är det angeläget för barn och ungdomar att få sin röst hörd i frågor som berör dem och som är en del av deras vardagsliv. För att få inflytande krävs bredare kunskap om de aktuella frågorna och om alternativa lösningar.

De vuxna kan lära barnen att placera in sina kunskaper i ett sammanhang och de kan i sin tur lära av barnen genom att de lyssnar på deras synpunkter. Barns medverkan i beslut om sin miljö är en förutsättning för deras förståelse för demokratin som samhällsform. Det är inte bara utvecklande för barn och ungdomar utan också utvecklande för samhället förutsatt att barns och ungdomars synpunkter respekteras. Kommunerna har, i samarbete med bl.a. Vägverket, en viktig roll i arbetet med att ta fram metoder och arbetssätt för att barn ska kunna komma till tals och påverka sin situation i samhälls- och trafikplanering.

Kravet på en barnkonsekvensanalys (BKA) vid alla beslut som rör barn ska enligt Barnombudsmannen ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete. De flesta BKA som genomförts har gällt gång- och cykelvägar, busshållplatser, gång- och cykelpassager. Det krävs ett fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation inom detta område. En genomlysning av genomförda BKA bör därför göras som kan ligga till grund för revision av befintliga stödjande underlag och för att stimulera till att fler analyser görs. BKA bör utvecklas för att även kunna användas inom områden som drift och underhåll, fördelning av medel, förändring av regelverk m.m. Vägverket arbetar för närvarande på att revidera riktlinjerna för BKA för att tydligare peka ut under vilka betingelser dessa ska genomföras. Vägverket avser också att stödja kommunerna i att implementera Barnkonventionen i kommunal verksamhet.

Det finns ett stort behov av att ta fram mått och metoder som kan stödja ett arbete för att öka andelen barn som på egen hand kan röra sig i transportsystemet. Genom enhetliga mätmetoder är det möjligt att genomföra jämförbara mätningar i olika delar av landet. När det gäller barnens förflyttningar ligger betoningen i trafikplaneringen på barnens resor till skola, dag- och fritidshem. Att en stor del av barnens förflyttningar sker under fritiden och inte leder från hemmet till skolan beaktas sällan och behöver därför få en ökande uppmärksamhet. Ett framtida utvecklingsområde är därför barns fritidsvägar då få undersökningar belyser de problem barn har för att på egen hand kunna ta sig till olika fritidsverksamheter. Fritidsaktiviteter för barn har centraliserats under de sista decennierna vilket medfört ett ökat bilresande.

För att öka kunskapen om hur olika faktorer påverkar trafiksäkerheten för barn är exponeringsstudier en viktig bakgrundsfaktor. Få studier beskriver barns exponering i trafiken, särskilt avseende de yngre barnen. I avsaknad av exponeringsstudier är det svårt att beskriva effekter av olika åtgärder. Minskade skador i trafiken kan bero på minskad exponering. Jämförbara internationella exponeringsstudier är i detta sammanhang intressanta. Vägverket avser att se över vilka exponeringsstudier som på lång sikt är möjliga att genomföra.

11 Synskadades trafiksäkerhet

11.1 Inledning

Riksdagen har år 2006 (bet. 2005/06:TU13, rskr. 2005/06:112) tagit upp frågan om synskadades trafiksäkerhet. Riksdagen anser att det är av största vikt att stor hänsyn tas till de funktionshindrades särskilda förutsättningar i trafikmiljön. Man har erfårit att borttagande av övergångsställen utgör ett särskilt hinder för synskadade. Riksdagen anser också att det finns brist på information när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade. Man föreslår därför regeringen ska ges till känna om behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som vidtas och planeras för att öka trafiksäkerheten för synskadade i syfte att uppnå de av riksdagen beslutade målen när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Riksdagen anser vidare att frågan om respekten för den vita kappen i trafiken bör uppmärksammas i detta sammanhang.

11.2 Beslut och bestämmelser

Det finns en rad beslut som berör funktionshindrades rörlighet och i detta de synskadades trafiksäkerhet. De nationella målen för handikappolitiken innebär en samhällsgemenskap med mångfald som grund, att samhället utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet samt jämlikhet i levnadsvillkor (prop.1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14). Enligt beslutet har de statliga myndigheterna ett speciellt ansvar för genomförandet av

handikappolitiken. Myndigheterna ska särskilt verka för att verksamhet, information och lokaler är tillgängliga för personer med funktionshinder. Vidare är målet att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafiken, fortlöpande skall öka och att kollektivtrafiken senast år 2010 bör vara tillgänglig för personer med funktionshinder. Det sistnämnda är även ett transportpolitiskt etappmål sedan 2001.

Vägverket har tillsammans med Banverket tagit fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Där föreslås ett prioriterat nätverk med infrastruktur med stationer m.m. samt att fordon, trafik och övrig service av hög kvalitet görs användbar för alla.

Som stöd för utformning av offentliga miljöer har Boverket föreskrifter och allmänna råd om undanröjande av hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser. Boverket har även föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.

I 2 kap. trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser där det framgår att trafikanten ska visa särskild hänsyn mot bland andra barn, funktionshindrade och äldre. I miljöer där en stor andel synskadade vistas kan en tilläggstavla till vägmärke med fem svarta prickar på gul botten användas. Publikationen VGU (Vägars och gators utformning), som ges ut av Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting, är ett hjälpmedel för att utforma vägar och gator. Den innehåller utformningsråd för bl. a. övergångsställen och ordnad passage utan övergångsställe med kant och ramp. Den innehåller också råd gällande ljushetskontraster, gatumöblering, hinder på gångbana, ledstråk, trappor, ramper etc.

Det finns även en FN-konvention om funktionshindrade, som Sverige har skrivit under men ännu inte ratificerat. Den behandlar bl.a. rätten till tillgänglighet, frihet och personlig säkerhet, att leva självständigt och delta i samhället samt personlig förflyttning. Arbetet med att översätta konventionen till svenska pågår.

11.3 Risker för synskadade i trafiken

Risken för synskadade att skadas i vägtransportsystemet antas vara större än för seende personer men det finns inte belagt i nationell skadestatistik på grund av att man inte registrerar olyckor på ett sådant sätt. Viss forskning inom området har skett, men få studier finns som på ett systematiskt sätt studerar denna mångfasetterade problematik. Det finns en lokal mindre studie som visar att mer än hälften av de synskadade hade någon gång skadat sig i trafikmiljön. Svårare skador var dock ovanliga. De vanligaste skadorna visade sig vara sårskador och blåmärken och de vanligaste skadesituationerna var att den synskadade gick eller cyklade på stolpar, skyltar, parkerade cyklar, snövallar, bilar, väggar etc.

Att ha nedsatt syn eller helt sakna synförmåga kan innebära att man har svårigheter med orientering och att ta del av information, särskilt i främmande miljöer. För att tryggt korsa gator och vägar, gå över vid övergångsställen, andra gångpassager etc. krävs varnings- och riktnings-

hjälp och gärna ljus- och ljudsignaler. Det är komplext att kartlägga synskadades möjligheter att orientera sig då gruppen synskadade är en tämligen heterogen grupp. Det finns individuella uppfattningar om bl.a. kontrastverkan. Olikheterna beror troligtvis på synförmågan men också när man fått synskadan, den rehabilitering man erhållit och inte minst vilket hjälpmedel man använder. Den upplevda säkerheten kan spela stor roll för den objektiva säkerheten. En betydelsefull faktor är vilken uppfattning man har om sin egen kompetens, makt och kontroll.

Moped och cyklar är ett stort problem för synskadade, särskilt på gemensamma gång- och cykelbanor, men också vid korsning av vägar. De körs fort och hörs inte alltid så bra i annat bakgrundsbrus. Övriga fordon som förs längs vägar kan också vara svåra att uppfatta och bedöma riktning på. Att för en synskadad eller blind kunna förutse faror som rör sig, och hur snabbt de närmar sig, kan vara en omöjlighet.

11.4 Åtgärder för ökad trafiksäkerhet bland synskadade

Det finns tämligen god kunskap om hur synskadade orienterar sig tryggt i trafikmiljöer. Aktuell forskning visar bland annat att en blind person som orienterar sig med vit käpp behöver lämpliga fysiska utformningsdetaljer att orientera sig efter såsom exempelvis kontinuerliga stråk, naturliga eller konstgjorda markeringar på marken som ger stöd i orienteringen (s.k. ledytor). Studier bekräftar att det är bäst att ha den naturliga miljön som ledytor men att den ibland måste kompletteras med konstgjorda ledytor för att ge god orienteringshjälp. Mot bakgrund av borttagande av övergångsställen, införande av åtgärder som förbättrar korsandet på platser utan övergångsställe och trafikintegreringslösningar där man blandar trafikanter i gaturummet utan några speciella trafiktekniska lösningar, höjs kraven ytterligare på att göra olika typer av fysiska miljöer orienterbara och användbara även för synskadade personer.

I dagsläget tillämpas två viktiga huvudprinciper för att bygga framtidens stadsrum: trafikintegrering och trafikseparering. På senare år har torg eller korta sträckor i tätorter utformats utan avgränsningar mellan olika trafikantgrupper. Miljön har utformats med syfte att omgivningens och vägens uttryck ska berätta hur man beter sig och att miljön ska främja interaktion och socialt beteende mellan trafikanterna. Företeelsen kallas ”samrum”. Samrum ökar kraven på trafikantens informationshantering eftersom det är en händelserikare miljö. Det är svårare att förutsäga hur en given situation kommer att utveckla sig och tanken är att det uppstår ett visst mått av otrygghet som ska leda till högre säkerhet. Det har bekräftats att trafikolyckorna har minskat betydligt i dessa områden. Men för att synskadade och blinda ska kunna orientera sig på ett säkert sätt krävs att man bygger in någon slags logik och struktur på denna gemensamma yta.

Trafikseparering innebär ett mer traditionellt sätt att lösa problem där gång- och cykelbanor är åtskilda från körbanan och kan vara separerade sinsemellan. Övergångsställen eller andra gångpassager kan vara förhöjda, körbanor byggs smalare, hastigheter dämpas genom att slät asfalt byts ut mot gatsten och man har ljus- och ljudsignaler.

Kollektivtrafiken är till viss del anpassad för synskadade men det finns fortfarande en hel del kvar att göra för att tillgängliggöra infrastruktur, terminaler, fordon samt information, boknings- och biljettsystem. I nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling har Banverket och Vägverket definierat ett prioriterat nätverk som ska vara tillgängligt för personer med funktionshinder, inklusive för synskadade.

För att underlätta fri rörlighet inom unionen har ett antal initiativ tagits av EU genom antagande av förordningar med tvingande minimistandard av konsumenträttslig art inom transportsektorn. Dessa rättsakter ger bl.a. rättigheter för personer med funktionshinder. År 2006 kom den första EG-regleringen som innebär att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska skyddas från diskriminering i samband med flygresor och år 2007 antogs en motsvarande förordning för järnvägssektorn. Förordningarna ger även under vissa förutsättningar rätt till assistans i samband med flyg- och tågresor. Förordningens krav riktar sig mot ett antal aktörer, exempelvis flygplatser och stationsförvaltare, transportörer, researrangörer och nationella myndigheter. EU planerar även för liknande rättsakter för buss- och fartygsresenärers rättigheter

Det har genomförts och pågår flera forsknings- och demonstrationsprojekt för att öka kunskapen om möjliga åtgärder för att öka synskadades tillgänglighet och trafiksäkerhet. Olika idéer på förbättringar prövas som demonstrationsprojekt tillsammans med synskadade personer. Internationell standardisering av taktila markytor pågår för att synskadade ska känna igen och förstå logiken i hur man orienterar sig oavsett var man befinner sig. I Borlänge pågår sedan 2001 ett projektet där olika utformningar av gångpassager, ledytor, sammanhängande ledstråk, kantsten, ytmaterial, kontrastmarkeringar, avskiljning mellan gång- och cykelytor etc. testas. I FRAMSYN-projektet testas ledsagningsssystem med hjälp av GPS för synskadade som även innehåller realtidsinformation om kollektivtrafik. I ett projekt med Intelligent teknikkäpp för synskadade har ett ledstråk försetts med passiva transpondrar med Rfid-teknik (en teknik för att läsa och lagra information på avstånd från små kombinerade radiosändare/mottagare och minnen s.k. taggar). Försök pågår även med s.k. akustiska ledfyror som aktiveras med en sändare hos den synskadade. Vid aktivering förmedlas information om platsen eller sänds ett konstant ljud som stöd för lokalisering och orientering. Vidare pågår utveckling av ljushetskontrastmarkering i den yttre miljön i syfte att förbättra Boverkets byggregler. Studier pågår även av utformning och användning av cirkulationsplatser utifrån synskadades perspektiv. Andra viktiga utvecklingsområden inom synskadeområdet är exempelvis drift och underhållsmetoder, utvecklat samarbetet med syncentraler och rehabiliteringsaktörer, spridning och implementering av goda resultat och skadestatistik.

Frågan om att jämställa den vita kappen med stopptecken har väckts i olika sammanhang, bl.a. i frågor från riksdagen jfr bet 2006/07TU:3. En sådan bestämmelse skulle innebära att enskilda fick behörighet att ge anvisningar för trafiken, vilket skulle kräva stöd i lag. Regeringen bedömer att en sådan bestämmelse skulle öka riskerna för de synskadade då de flesta olyckor vi övergångsställen i första hand beror på att den

gående inte uppfattas i tid. Vid obevakade övergångsställen har en förare redan väjningsplikt gentemot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. I det sammanhanget kan konstateras att avgörande för säkerheten vid övergångsställen är att fordonshastigheterna är låga, både för att man i låga hastigheter bättre uppfattar vad medtrafikanterna avser göra och för att konsekvenserna vid en olycka blir lindrigare. För framkomligheten och tydligheten för rörelsehindrade och synskadade är detaljutformningen mycket viktig.

12 Trafikoffertjour

Regeringens bedömning: Trafikoffertjour bör inte inrättas.

Skälen för regeringens bedömning: Riksdagen har år 2000 (bet. 1999/2000:TU5, rskr. 1999/2000:80) tagit upp frågan om inrättande av en trafikoffertjour. Riksdagen anförde att trafikoffertjourer spelar en viktig roll för att stödja dem som drabbats av en allvarlig trafikolycka och i hög grad kan medverka till deras rehabilitering. Med anledning av ett motionsförslag i frågan föreslog riksdagen att inrättande av sådana jourer utreds. Riksdagen konstaterade ett år senare (bet. 2000/2001:TU13, rskr. 2000/2001:249) att någon redovisning om trafikoffertjour inte gjorts och att det förutsätts att regeringen återkommer till riksdagen i frågan.

Trafikolyckor och trafikskador drabbar människor på många olika plan. För de drabbade innebär det förutom fysiska skador också sorg, lidande och inte sällan en plötslig förändring av hela livssituationen. De drabbade är alltifrån de som direkt skadas och dessas anhöriga till andra personer som haft del i olyckan som direkt inblandad trafikant eller som vittne eller hjälpende vid själva olyckan. När det sker en allvarlig trafikolycka behöver samhället ställa upp med ett bra stöd till de drabbade. Sveriges har en väl utbyggd hälso- och sjukvård och ett gediget försäkringsskydd. Stora delar av detta skyddsnät kommer i användning i samband med trafikolyckor. Frågan är om en trafikoffertjour tillför ett tillräckligt stort mervärde för trafikofferten.

En trafikoffertjour startades 1995 och drevs i regi av Riksförbundet för trafik och polioskadade (RTP) med bidrag från Allmänna Arvsfonden. Verksamheten i trafikoffertjouren byggde på att personer med egen skadeerfarenhet och på frivillig basis bemannade jouren och RTP genomförde utbildningar av jourpersonalen. Målsättningen med verksamheten var främst att lyssna och visa empati och i andra hand att erbjuda praktiska upplysningar, råd och hänvisningar. Inledningsvis var målsättningen att jourverksamheten skulle vara öppen 24 timmar per dygn men under 1997 var den endast öppen halva dygnet. Arbetet i denna form avslutades 1998 varefter samtalen kopplades till RTP:s kansli. RTP beslöt i oktober 2003 att trafikoffertjouren skulle upphöra.

Erfarenheten från RTP i deras arbete med trafikoffertjouren visar på att samtalens karaktär ändrades från att ”prata av sig” till att vilja ha mer praktisk rådgivning. RTP:s egen utvärdering visade att 30 procent av

samtalen berörde RTP:s ordinarie verksamhet. I 15 procent av fallen fanns det behov av hänvisning till myndighet och i några få procent av alla samtalen fanns det behov av hänvisning till psykmottagning. Merparten av de som ringde upp var personer med egen skada. Endast i ett fåtal fall kontaktades trafikoffertjouren en kort tid efter trafikolyckan. 30 procent av samtalen rörde olyckor som inträffat inom ett år. Kostnaden för att driva Trafikoffertjouren var 1 200 000 kronor per år. De stora kostnaderna var utbildning av jourarna, personalkostnader för projektledaren, framtagning av informationsmaterial samt kostnaden för telefontjänsten (SOS Alarm). Enligt utvärderingen beräknades kostnaden per samtal till ca 500 kronor.

En viktig förutsättning för att kunna stödja drabbade personer är kompetens, engagemang men också ett trovärdigt oberoende från de direkta myndigheterna och organisationerna. Det finns idag i Sverige ett antal kvalitetsgranskade verksamheter både i offentlig, privat och ideell regi som vänder sig till människor i kris. En verksamhet som arbetar mot en bred målgrupp är Nationella hjälplinjen som erbjuder kris- och stödsamtal och vänder sig till människor i akut psykisk kris eller i en annan svår livssituation. Det kan handla om psykologiskt stöd för den som varit med om en olycka, men också om en anhörig eller någon som i yrket vägleder andra. De som svarar har erfarenhet och utbildning i att professionellt, anonymt och kostnadsfritt stödja människor som mår dåligt.

Utvärderingen av RTP:s arbete med trafikoffertjouren 1995–1998 visar att denna inte tillförde så mycket mervärde utöver den ordinarie verksamheten. Regeringen bedömer att stöd till trafikoffert, förutom vad den allmänna hälso- och sjukvården och myndigheternas praktiska rådgivningen erbjuder, inte är en myndighetsuppgift utan bör skötas av andra organisationer. Regeringen konstaterar att trafikoffert idag får stöd från organisationer och myndigheter och att någon särskild trafikoffertjour därför inte bör inrättas.

13 Åtgärder mot rattfylleri

13.1 Mål för trafiksäkerheten och arbetet mot rattfylleri

Riksdagen beslutade 1997 att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, nollvisionen. Enligt det etappmål som sattes upp skulle antalet personer som dödades i trafikolyckor ha minskat med 50 procent till 2007 från 1996 års nivå (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). År 2006 beslutade riksdagen om en nationell alkoholhandlingsplan för att förebygga alkoholskador (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 2005/06:156). Som ett särskilt prioriterat delmål anges att alkohol inte ska förekomma i trafiken. Av regeringens proposition framgår att Vägverket i samråd med berörda myndigheter och aktörer bör få i uppdrag att ta fram en samlad nationell strategi för samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor. Riksdagen har efterfrågat denna redovisning av en strategi för samhällets arbete med

alkohol- och trafikfrågor samt att Vägverket bör få ett tidsatt uppdrag att genomföra kvalitetsbedömningar av alkoholås (bet. 2005/06:TU13, rskr. 2005/06:112).

Under 2007 dödades 471 personer i trafiken – 26 fler än året innan och endast 37 färre än 1996. Etappmålet om en halvering av antalet dödade i trafiken från 1996 till 2007 har alltså inte uppnåtts. I huvudsak är det tre områden där det snarast har skett en försämring eller ingen förbättring; tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet. Förutom ytterligare åtgärder för att stärka trafiksäkerheten på dessa områden bör uppföljningen av de nya mål som ska tas fram förbättras.

I juni 2006 gav regeringen Vägverket i uppdrag att föreslå ett nytt etappmål och underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Vägverket har redovisat arbetet den 1 april 2008. Nytt och centralt i arbetet blir att årligen och följa upp utvecklingen mot de mål som anges genom att mäta ett tiotal tillståndsparametrar (hastighet, nykterhet, säkra vägar etc. Den fortsatta inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nytt etappmål, kommer hanteras i en kommande proposition om reviderade transportpolitiska mål.

13.2 Alkohol, droger och trafik – en lägesbeskrivning

Det finns drygt 5,85 miljoner körkortsinnehavare i Sverige. Det är dock en förhållandevis liten andel förare som kör alkoholpåverkade. Enligt en undersökning i tre län under perioden juni 2006 till maj 2007 av 25 000 förare i personbil och lätt lastbil utförs ca 0,24 procent av trafikarbetet av alkoholpåverkade förare (VTI Rapport 599, 2007, Rattfylleriets omfattning). Trots att en relativt liten del av trafikarbetet utförs av alkoholpåverkade motorfordonsförare är dessa delaktiga i ca 15 procent av dödsolyckorna. Det fåtal personer som kör alkoholpåverkade orsakar alltså ett förhållandevis stort antal dödsolyckor.

Det finns ingen tillförlitlig statistik över hur stor andel av olyckorna med lättare eller svårare personskador som är alkoholrelaterade. Däremot blir mer än 90 procent av dem som omkommer i trafikolyckor obducerade, varvid Rättsmedicinalverket analyserar bl.a. förekomsten av alkohol i blodet. Uppgifter från Vägverkets djupstudier visar att andelen omkomna obducerade personbilsförare som var alkoholpåverkade ($\geq 0,2$ promille alkohol i blodet) totalt sett har ökat med två procentenheter under perioden 1997–2006. Åren 2003–2004 var både alkoholkonsumtionen i samhället och antalet dödade personbilsförare med alkohol i blodet som högst. Mellan åren 1997–2003 ökade andelen omkomna personbilsförare som var alkoholpåverkade från 21 procent till 27 procent, för att sedan åter minska till 23 procent 2006.

Minskningen de senaste åren kan bero på en rad faktorer. Det totala alkoholintaget per innevånare har minskat något efter 2005, polisens alkohol- och drogkontroller har ökat kraftigt, en introduktionskurs för handledare och körkortselever har införts med viss riskinformation. Den s.k. Skelleftemodellen, som har som utgångspunkt att snabbt erbjuda rattfyllerister en behandling för sitt missbruk, tillämpas i allt fler av landets kommuner. Kommunikationsprojektet Don't drink & drive och

den positiva utvecklingen av alkohol på den svenska marknaden kan också ha haft en positiv inverkan.

Tidigare studier visar på ett tydligt samband mellan total alkoholkonsumtion och rattfylleri. Enligt officiell statistik från Centrum för Socialvetenskaplig Alkohol- och drogforskning (SoRAD), vid Stockholms Universitet, ökade den totala alkoholkonsumtionen per invånare från 2000 – 2005 med 25 procent till 10,2 liter 100 procent ren alkohol per person över 15 år och år. Därefter har alkoholkonsumtionen minskat något till 9,83 liter 2007. Tio procent av den vuxna befolkningen bedöms vara alkohol- och/eller drogberoende.

När det gäller förekomsten av andra droger än alkohol i vägtrafiken är kunskapsnivån betydligt lägre. Polisens alkohol- och drogtestar kan ge någon indikation på hur vanligt det är att köra påverkad av andra droger än alkohol, men resultatet beror till stor del på hur, var och när testerna utförs. Ett exempel är Trafiknykterhetens Dag 2007 då polisen testade 66 900 förare. Hos 0,2 procent fann polisen alkohol och hos 0,03 procent fann man andra droger.

Polisens alkohol- och drogtestar har mer än fördubblats sedan 2001, vilket innebär att risken för att bli testad som förare har ökat avsevärt. Polisens utförde 2 513 843 alkoholkontroller år 2007. Av totalt 29 458 personer som blev lagförda för rattfylleribrott var 18 179 personer alkoholpåverkade och 11 279 personer drogpåverkade.

Antalet rapporterade fall av drograttfylleri har ökat kraftigt från 718 personer 1999 till 11 279 personer 2007. Det kan i sammanhanget verka alarmerande, men kan till stor del bero på att polisen har fått en lagstiftning som gjort det möjligt att väcka åtal mot drogpåverkade förare och av att polisen får utbildning i att på olika sätt upptäcka drograttfylleri. Kunskapen om förekomsten av drogpåverkade förare i olyckor är fortfarande tämligen osäker.

Manligt och kvinnligt

Rattfylleri är i hög grad ett manligt problem. Männerna dominerar kraftigt i olycksstatistiken och utgör ca 90 procent av rattfylleristerna. Många rattfyllerister har alkoholproblem. Inom forskningsprojektet KAPUBRA (Kartläggning, Prevention, Uppföljning och Behandling av Rattfyllerister 1995-2005) undersöktes 2 100 fordonsförare som omhändertagits av polisen för misstanke om rattfylleri. 58 procent av de manliga och 55 procent av de kvinnliga förarna med över 0,2 promille alkohol i blodet hade alkoholproblem. Av dessa hade 24 procent av de manliga och 20 procent av de kvinnliga förarna svåra alkoholproblem. Av dem som var misstänkta för grovt rattfylleri (mer än 1 promille blodalkoholhalt) hade 69 procent alkoholproblem, varav 34 procent svåra alkoholproblem.

Ungdomar och rattfylleri

Ungdomar i första hand pojkar och unga män, betraktas som en högriskgrupp i trafiken eftersom de kombinerar brist på vana och rutin med en stor benägenhet att ta risker och en övertro till den egna förmågan att

hantera sitt fordon. I kombination med alkohol eller andra droger leder det till hög olycksrisk med död eller svåra skador som följd.

Ungdomar 15–24 år är kraftigt överrepresenterade bland de alkoholpåverkade personbilsförare som dödas i trafiken. Ungdomarna utgjorde 28 procent av de alkoholpåverkade dödade personbilsförarna 2006, men bara åtta procent av antalet körkortshavare.

Trafikantgrupper och rattfylleri

Alkoholpåverkade motorfordonsförare är inblandade i ca 15 procent av samtliga dödsolyckor i trafiken. Av SIKAs statistik för 2006 finns uppgifter om förare av olika motorfordon som var delaktiga i polisrapporterade personskadeolyckor och som polisen misstänkte var påverkade av alkohol eller andra droger. Andelen påverkade förare var högst hos mopeder (7,1 procent) och motorcykelförare (6,5 procent) vilket kan jämföras med tre procent av förarna av personbil och lätt lastbil. Lägst andel finns hos förare av buss och tung lastbil där andelen påverkade förare var under 1 procent. Liknande resultat visar Vägverkets djupstudier av dödsolyckor, där få påverkade förare av lastbil och buss påträffades. I en relativt hög andel av olyckorna saknades dock uppgifter om föraren var alkoholpåverkad eller inte. De företag som använder alkolås i sin verksamhet har vid loggning funnit att andelen positiva prov ligger på ungefär den nivå man har för andra motorfordonsförare. En olycka med tunga fordon inblandade, eller fordon med många passagerare kan få mycket allvarliga konsekvenser. Allt fler transportföretag kvalitetssäkrar sina transporter med alkolås för att kunna garantera nyktra transporter. Alkolås i yrkes- och kollektivtrafiken har sedan tekniken introducerades nått en allt större acceptans avseende teknik och handhavande i takt med vunna erfarenheter. De företag som installerat alkolås har i många fall kunnat förhindra rattfylleri. Vägverket konstaterade i en sammanställning av ett frågeformulär till 118 transportföretag åren 2004 och 2005 att 0,19 procent av de startförsök som gjordes i företagets alkolåsförsedda fordon åren 2004 och 2005 misslyckades eftersom föraren hade minst 0,10 milligram alkohol per liter utandningsluft (motsvarar 0,2 promille alkoholkoncentration i blodet). Detta motsvarar 1 388 misslyckade startförsök där en påverkad förare förhindrades från att köra.

Antalet alkolås i den yrkesmässiga trafiken har successivt ökat sedan 1999, för att nu omfatta ca 33 000 enheter i kollektiv- och yrkestrafik i Sverige (årsskiftet 2007/08). Nya lösningar som alkolåsskåp och alkolås tillsammans med bom vid hamn har blivit intressanta inslag i det förebyggande arbetet. I Sverige finns cirka 4,8 miljoner personbilar, bussar och lastbilar i trafik vilka totalt sett utgör en stor potentiell andel för alkolås i ett närliggande perspektiv.

13.3.1 Samarbete mot rattfylleri

Mot bakgrund av att många rattfyllerister har alkoholproblem och då en stor andel av rattfylleristerna återfaller i rattfylleri, är det särskilt angeläget att rikta åtgärder mot denna grupp. Det är mycket lönsamt för samhället att sätta in åtgärder som kan förhindra fortsatt rattfylleri⁶ och eventuellt missbruk. Även individen, hans eller hennes familj och arbetsgivare tjänar på att en rattfyllerist får hjälp att komma åt sitt beteende och eventuella missbruk.

Det krävs att en rad åtgärder av olika slag samverkar för att förebygga återfall. En effektiv övervakning så att rattfylleriet över huvud taget upptäcks är viktig. Polisen har sedan 2001 mer än fördubblat antalet alkoholutbildningsprov och avsevärt förbättrat sin förmåga att upptäcka och testa förare för narkotika. En annan viktig fråga är att den som har missbruksproblem får och tar emot hjälp mot sitt missbruk. För alkoholrattfyllerister finns också en möjlighet att i stället för att få sitt körkort återkallat välja att återfå körkortet med villkor om alkoholprogram och deltagande i alkoholprogram.

För att samordna alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken inrättade regeringen från den 1 januari 2008 en samordningsfunktion i Regeringskansliet för dessa frågor. Funktionen består av en arbetsgrupp med representanter från samtliga berörda departement samt ett sekretariat. Syftet är att skapa en långsiktigt hållbar och effektiv organisation av arbetet inom dessa områden. Varje år kommer ett åtgärdsprogram som anger politikens inriktning inom områdena att tas fram. Regeringen inrättar också ett råd som ska vara rådgivande till regeringen och informera regeringen om bland annat forsknings- och utredningsresultat på områdena.

Skelleftemodellen m.m.

I 240 av landets 290 kommuner finns samarbetsprojekt mellan olika myndigheter enligt den s.k. Skelleftemodellen i syfte att snabbt erbjuda den som misstänks för rattfylleri hjälp mot sitt eventuella missbruk. Metoden togs ursprungligen fram i Skellefteå - därav namnet. Vägverket arbetar med projekt över hela landet med Skelleftemodellen som inspiration. Projekten har dock olika benämningar och något olika utformning i olika delar av landet. Dessa lokala samarbetsprojekt mellan polis, sociala myndigheter, kommunen, beroendevården, Kriminalvården, länsstyrelsen och Vägverket bygger på att den som ertappas för rattfylleri är mer benägen att ta emot hjälp för sitt eventuella missbruk om erbjudandet kommer i anslutning till eller snart efter händelsen. Metoden går huvudsakligen ut på att den som vid polisens nykterhetskontroll ertappas med rattfylleri i ett samtal med polisman får frågan om det finns alkoholproblem och ett erbjudande om ett samtal med beroendevården. Om den misstänkte tackar ja sänder polisen en rapport

⁶ VTI rapport 552, utgivningsår 2006, Trafiksäkerhetseffekter av alkohol.

till socialtjänsten som tar kontakt med den misstänkte inom 24 timmar och kallar till ett samtal. Alternativt erbjuder sig polisen att efter förhöret skjutsa personen till beroendevården. Socialtjänsten och beroendevården erbjuder hjälp och tar upp olika behandlingsformer till diskussion. Om den misstänkte riskerar frihetsberövande påföljd kan Kriminalvården föreslå en påföljd utifrån de rehabiliteringsplaner som redan påbörjats. Skelleftemodellen kan ge goda möjligheter att på ett tidigt stadium fånga upp personer som är i behov av vård och behandling för sitt missbruk och därmed också minska återfall i rattfylleribrottslighet och öka trafik-säkerheten. Rutinerna i projekten, bland annat för utbildning av poliser och annan personal, varierar dock kraftigt, vilket medför att resultaten på olika orter skiljer sig åt. Skelleftemodellen utvärderas sedan 2007 en nationell utvärdering av VTI, som avser avrapportera resultaten av utvärderingen i februari 2009.

Det finns också inom kriminalvården andra påverkansprogram för rattfylleridömda såsom

- Tolvstegsprogrammet, där man arbetar i grupp och får grundläggande kunskaper om Anonyma Alkoholisters tolv steg och hur man använder sig av dessa. Under behandlingen förbereds man för fortsatt deltagande i AA.
- Rattfällan, som ger ökade kunskaper om alkohol och trafik. Rattfällan startade 1984 och under åren har flera tusen rattfylleridömda valt att gå kursen. Information och diskussioner sker i grupp. Den enskilde deltagaren avgör själv vad han gör med kunskaperna.
- Kognitivbehandling i syfte att individen ska kunna hantera problem och situationer på annat sätt än genom att dricka alkohol. Varje individ får kartlägga sina egna alkoholvanor och jämföra dem med andras. Behandlingen är inledningen till en förändringsprocess som i stor utsträckning måste styras av individen själv.

13.3.2 Alkolås

Alkolås är en teknik som kan användas i fordon för att förhindra rattfylleri. Med den teknik som finns idag måste föraren före start blåsa i ett munstycke och utandningsluften kontrolleras. Finns det alkohol över den gräns som alkolåset har ställts in på, t.ex. 0,10 mg alkohol per liter utandningsluft (motsvarar 0,2 promille alkohol i blodet) går motorn inte att starta. Det går också att ställa in alkolåsen på andra gränser. Ett alkolås av god kvalitet kostar från ca 12 000 kr samt 2000 kr för installation och ca 1000 kr/år för service/kalibrering. Det finns också integrerade alkolåssystem som går att få som tillval. Dessa håller en lägre kostnad på ca 8 000 kr.

Alkolås används dels för att förhindra rattfyllerister att återfalla och dels som ett sätt för företag och myndigheter att garantera nyktra transporter. Av de drygt 33 000 alkolås som används ute i trafiken används de flesta som kvalitetssäkringsverktyg för att förhindra rattfylleri. Endast drygt 700 enheter används inom försöken med villkorlig körkortsåterkallelse för rattfyllerister. Det alkolås som används av rattfyllerister efter villkorlig körkortsåterkallelse är tekniskt avancerat och har en rad säkerhetsfunktioner. Även i företags och myndigheters

kvalitetssäkring används oftast denna typ av alkoholås. Av remissvaren till Alkolåsutredningens delbetänkande Alkolås – nyckeln till nollvisionen (SOU 2005:72) och slutbetänkande Öppna möjligheter med alkoholås (SOU 2006:72) framkom att företagen dock har en rad önskemål om funktioner för att alkoholåset skall fungera optimalt för dem.

Villkorlig körkortåterkallelse

Den vars körkort skall återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat enligt 5 kap. 12 § körkortslagen och lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortåterkallelse. Detta innebär att personen får rätt att fortsätta att köra bil på villkor att alkoholås används. Försöksverksamheten med alkoholås i personbilar har pågått sedan år 1999 i tre län. Den 1 oktober 2003 utvidgades verksamheten till att omfatta hela landet. Vidare utökades försöksverksamheten till att omfatta även körkortsbehörigheter för lastbil och buss. Efter en villkorlig körkortåterkallelse är endast körning i Sverige tillåten och villkorstiden är två år. Försöksverksamheten är avgiftsfinansierad och deltagande i denna påverkar inte den straffrättsliga sanktionen. Försöksverksamheten ska pågå till och med den 31 januari 2009.

Endast 11 procent av dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri väljer att delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortåterkallelse. Resultaten för dem som deltar är dock mycket positiva. Bland de ca 1000 personer som deltog t.o.m. 2006 genomförde 52 procent hela behandlingen. Även en kvarstående rehabiliterande effekt efter avslutat program har kunnat iakttas. Andra positiva effekter av att deltagarna kraftigt har minskat sin alkoholkonsumtion är att antalet polisrapporterade trafikolyckor, behovet av sjukhusvård och sjukskrivning har minskat högst påtagligt under försökstiden.

Som en del i regeringens alkoholåsstrategi, se nedan, tillsattes en utredning som skulle lämna förslag till ett system där rattfyllerister vars körkort återkallats i princip endast kan återfå sitt körkort med alkoholås-villkor eller villkor att delta i alkoholåsprogram, 2008 års alkoholåsutredning (dir. 2007:157). Utredningen har i oktober 2008 redovisat sina förslag i betänkandet – Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84). Utredningen föreslår ett tvådelat system för dem som ska få sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri till följd av alkoholintag. Istället för att få körkortet återkallat ska det vara möjligt att ansöka om att få sitt körkort villkorat med alkoholås. För den som tillhör högriskgruppen, dvs. har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri, har återfallit inom fem år eller har begått rattfylleri och har diagnosen alkoholberoende eller missbrukar alkohol, ska ett beslut om körkort med alkoholås gälla under en tid av två år. För övriga fall ska villkorstiden bestämmas till ett år. För den som inte vill ansöka om alkoholås eller om ansökan avslås ska körkortet återkallas under minst lika lång tid som villkorstiden skulle ha varit.

Nuvarande försökslagstiftning med alkoholås föreslås bli förlängd till dess det nya systemet med alkoholås för rattfyllerister kan införas, jfr prop. 2008/09:32.

Regeringen arbetar med en realistisk och genomförbar plan för att få en ökad användning av alkoholås. Att förebygga rattfylleri är mycket viktigt. Alkoholås är ett medel för att hindra alkoholpåverkade personer från att köra innan rattfylleriet sker. Arbetet består av följande delar:

1. Alkoholåsförsöken: Försöksverksamheten med alkoholås för rattfylleridömda har utvärderats av Norska Trafikekonomiska Institutet. Utifrån utvärderingen och underlag från Vägverket tillsattes en utredning som skulle lämna konkreta förslag till ett system där rattfyllerister vars körkort återkallats i princip endast kan återfå sitt körkort med alkoholåsvillkor eller villkor att delta i alkoholåsprogram, 2008 års alkoholåsutredning (dir. 2007:157). Utredningen har redovisat sina förslag i oktober 2008 (SOU 2008:84).

Vidare har 2007 års körkortsutredning fått ett tilläggsuppdrag där utredningen ska behandla frågan hur personer med alkoholproblem ska kunna få alkoholås som villkor för körkort innan de kört onyktra, i stället för att få sitt körkort återkallat (dir. 2008:76). Körkortsutredningen ska samordna sitt förslag och 2008 års alkoholåsutrednings förslag. Körkortsutredningen ska redovisa sitt uppdrag senast den 15 december 2008.

2. Bussar i yrkesmässig trafik: Sverige arbetar för införandet av ett obligatoriskt krav på alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri i alla nya bussar från 2010 genom ändring av EU:s regler. Som ett led i detta kan Sverige söka godkännande för ett tillfälligt undantag från dessa regler i syfte att påskynda en gemensam reglering. För att nå framgång i frågan om obligatoriskt alkoholås i nya bussar och lastbilar inom EU har Sverige inledningsvis informerat och fört dialoger dels på olika nivåer gentemot andra medlemsländer, dels inom arbetsgrupper och i olika sammanhang inom EU-kommissionen, i ministerrådet samt i FN:s arbetsgrupp för trafiksäkerhetsfrågor.

3. Lastbilar i yrkesmässig trafik: Sverige arbetar för att det på sikt införs ett obligatoriskt krav på alkoholås eller annan teknik som förhindrar påverkad körning i alla nya lastbilar genom ändring av EU:s regler. Som ett led i detta kan Sverige på sikt söka godkännande för ett tillfälligt undantag från dessa regler i syfte att påskynda en gemensam reglering.

4. Kvalitetssäkring hos myndigheter: Målet är att alkoholås successivt införs i statens och det offentliga Sveriges transporter genom upphandlingskrav vid inköp av fordon eller transporter samt genom eftermontering i egna fordon. För statliga myndigheter pågår inom Regeringskansliet ett arbete för införande av trafiksäkerhetskrav, bland annat vad gäller alkoholås, i myndigheternas transporter. Förslaget remissbehandlas. Kommuner- och landsting, som i många fall redan ligger långt framme vad gäller upphandlingskrav på alkoholås, är med i denna process och kan förväntas ta intryck av kraven på statliga myndigheters upphandling i sitt eget arbete för nykter körning.

5. Kvalitetssäkring hos företag: Främjandet av en frivillig ökning av användandet av alkoholås i egna fordon och i upphandlade transporter skall fortsätta och intensifieras. Arbetet går här fort framåt. Vägverkets roll som pådrivande och samordnare har betonats i regleringsbrevet för 2008, enligt vilket verket ska vara pådrivande och stödja arbetet med att främja införandet av alkoholås i myndigheters och företags egna och upphandlade

transporter. Vägverket ska i årsredovisningen lämna en särskild redogörelse för hur detta arbete fortskrider.

6. Privata bilar: Sverige ska arbeta för att ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av en eller flera faktorer som alkohol, droger, trötthet eller sjukdom blir standard i alla nya fordon. Dagens alkolås är avancerat och kräver mycket av användaren. En enklare teknik som är funktionssäker, billig och mer användarvänlig måste utvecklas för att tekniskt stöd av detta slag skall kunna få en bred och allmän användning. Det sker en ständig utveckling på området och flera intressanta produkter har tagits fram eller är under utveckling. Ambitionsnivån för att få fram teknik som upptäcker och varnar för om föraren kör påverkad av alkohol/ droger, trötthet eller sjukdom ska vara högre än tidigare. Även tekniken för system som förhindrar start av fordon kommer att behöva utvecklas.

7. Utvecklig av tekniken: Provning och kontroll av om ett alkolås uppfyller kraven i Cenelec's (European Committé for electrotechnical Standardization) standard för alkolås för allmänpreventiv användning skall göras enligt den gängse svenska öppna modellen, dvs. provning sker av ackrediterade provningsorgan. Om ny teknik på området utvecklas bör Sverige arbeta för att standarderna anpassas till dessa eller att nya standarder tas fram.

Forskning och utveckling av förarstödjande teknik

Ny förarstödjande teknik och forskning som syftar till att förhindra rattfylleri är en nödvändig del i arbetet för att nå nollvisionen. Vägverket har via skyltfonden stött ett antal forsknings- och utvecklingsprojekt som syftar till att ta fram förarstödjande tekniklösningar och utökad kunskap om förare under påverkan av alkohol, andra droger eller trötthet.

Det nu snart avslutade programmet IVSS (Intelligent Vehicle Safety System) innehåller bland annat forskningsprojekt om alkolås och andra system för att hindra påverkade och trötta förare från att köra. Under 2008 kommer regeringen ta ställning till fortsatta forskningsprogram för utveckling av säkrare fordon.

13.3.3 Förebyggande åtgärder

Vägverkets påverkansarbete

Vägverket har under många år, i olika projekt, bedrivit attityd- och beteendepåverkande verksamhet gentemot målgruppen ungdomar när det gäller trafiksäkerhet i allmänhet, och alkohol, droger och trafik i synnerhet. Syftet med arbete med ungdomar, alkohol, droger och trafik är att det, tillsammans med andra åtgärder, ska bidra till att den negativa trenden bryts och att antalet alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor minskar. Ungdomars attityder ska påverkas, så att de fattar beslut om att inte själva köra påverkade av alkohol eller andra droger, att de inte åker med påverkade förare samt att de hindrar andra att köra påverkade.

De senaste åren har Vägverkets arbete bedrivits i samarbete med MHF (Motormännens Hälnykterhetsförbund) i ett nationellt samordnat projekt

under namnet Don't drink & drive. I projektet har man arbetat med olika slags delprojekt såsom temadagar på gymnasieskolor, verklighetstroga rollspel kring svåra olyckor, webbportal, dokumentärfilm, studiematerial och information i radio och TV. Projektet avslutades 2007 och ska bedrivas i förvaltning under ett år (2008). Under 2008 planeras ett utvecklingsprojekt för att arbeta fram nya former för arbetet med ungdomar och alkohol från 2009.

Riskutbildning i körkortsutbildningen

Nyblivna personbilsförare, särskilt unga förare, är överrepresenterade vid dödsolyckor och olyckor med svårt skadade i trafiken. Körning under påverkan av alkohol, andra droger eller trötthet, alltför hög fart och högt risktagande är vanliga orsaker till olyckor. Många unga, nyblivna förare har dålig insikt om att det egna beteendet kan leda till en förhöjd olycksrisk. Nu införs en ny riskutbildning för körkortsaspiranter, vilken syftar till att förbättra nyblivna förares insikter om riskbeteenden vid körning (prop. 2007/08:128, bet. 2007/08:TU14, rskr 2007/08:233). För förarbehörighet B (personbil/lätt lastbil) ska dagens riskutbildning, som är inriktad på riskerna med hög hastighet och halka, från och med den 1 april 2009, utökas med en del som tar upp andra risker och riskbeteenden i trafiken såsom körning under påverkan av alkohol, andra droger eller trötthet samt annat riskfyllt beteende som ökar risken för trafikolyckor. Förhoppningen är att den nya utbildningen ska ge unga förare bättre möjligheter att förutse och undvika olyckor.

Den 1 november 2009 införs också en obligatorisk fordonsanpassad riskutbildning för blivande förare som avser att skaffa förarbehörighet A och A1 (MC, lätt MC). Vid en jämförelse mellan antalet dödade för olika färdssätt och total körsträcka framgår att motorcykel är det klart farligaste färdmedlet. Det var därför angeläget att införa en riskutbildning i körkortsutbildningen, anpassad för de risker som finns vid motorcykelkörning.

Läkares anmälningsplikt

Läkare har enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) en skyldighet att till länsstyrelsen anmäla en patient som av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort. Ett sådant medicinskt skäl kan vara ett diagnostiserat beroende eller missbruk av alkohol eller andra droger eller en kombination av dessa. Få patienter anmäls dock till länsstyrelserna av läkarna. Enligt Vägverkets beräkningar anmäls endast en av 1000 patienter med diagnosen alkoholberoende. I en enkätundersökning till 660 allmänläkare och psykiatriker anges som den främsta orsaken till att de inte anmäler att det kan skada patient – läkarrelationen och rubba patientens förtroende. Andra orsaker är tveksamheter om den polisiära rollen som läkaren får och svårigheter i bedömningen av patienten. Enligt enkätundersökningen skulle anmälningsbenägenheten öka om följden av anmälan blev deltagande i alkollåsprogram. Vägverket har, på uppdrag av regeringen, utrett om systemet med läkares anmälningsplikt kan förbättras. Vägverkets rapport, som inkom den 1 december 2005, inne-

håller vissa förslag som nu behandlas i 2007 års körkortsutredning (dir. Prop. 2008/09:60 2006:119, 2007:128 och 2008:76). Körkortsutredningen ska lämna sitt slutbetänkande den 15 december 2008.

14.1 Förslag till lag om ändring av körkortslagen

1 kap.**Inledande bestämmelser***1 §*

I paragrafen anges översiktligt vad körkortslagen (1998:488) reglerar.

I *första stycket andra punkten* har förarbevis lagts till i uppräknningen av de behörighetshandlingar som regleras i lagen. Körkortslagen kommer alltså att innehålla bestämmelser om fyra olika typer av behörighetshandlingar: körkort, traktorkort, förarbevis och särskilt förarbevis. Det särskilda förarbeviset regleras i 2 kap. 13 § och gäller bara under höjd beredskap och då regeringen beslutat om tjänstgöring enligt 4 kap. 8 § lagen (1994:1809) om totalförsvarsplikt. Mot bakgrund av de speciella fall då det används kan det särskilda förarbeviset inte anses utgöra något hinder mot att använda samlingsbeteckningen förarbevis för de tre typer av förarbevis som nu blir aktuella, dvs. förarbevis för moped klass II, förarbevis för snöskoter och förarbevis för terränghjuling. I en ny *femte punkt* har lagts in en definition av uttrycket innehavare av förarbevis. Den får betydelse bl.a. vid tillämpningen av bestämmelserna i lagens 5 och 7 kap., se 5 kap. 2 § och 7 kap. 1 §.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.1 och 5.2.

2 kap.**Behörighetskrav**

Rubriken närmast före 1 § har ändrats från ”Krav på körkort” till ”Behörighetskrav” eftersom avsnittet behandlar även krav på förarbevis.

1, 3 och 4 §§

I 1 § *första stycket* har moped klass I lagts till i uppräknningen av körkortspliktiga fordon. Nuvarande andra stycket med dess hänvisning beträffande övningskörning till bestämmelserna i 4 kap. har flyttats till 4 § (se nedan).

I 3 § har samlats behörighetskraven för de tre fordonsslag som kräver förarbevis. *Första stycket* anger behörighetskravet för moped klass II. I ett nytt *andra stycke* och *tredje stycke* anges behörighetskraven för de nya fordonsslagen snöskoter respektive terränghjuling, jfr 2 kap. 3 och 4 §§ i utredningens förslag. Nuvarande hänvisning till lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter har strukits eftersom lagen upphävs och bestämmelser om behörighetskrav och utfärdande av behörighetshandlingar för dessa fordon i stället kommer att regleras i körkortslagen.

I 4 § ges en hänvisning beträffande övningskörning till bestämmelserna i 4 kap. Bestämmelsen har flyttats från 1 § och försetts med tillägget att reglerna om övningskörning omfattar de fordon som avses i 1 och 3 §§,

dvs. inte bara körkortspliktiga fordon utan även moped klass II, Prop. 2008/09:60
snöskoter och terränghjuling. Jfr 2 kap. 4 a § i utredningens förslag.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.1 och 5.4.

Förarbehörighet för särskilda fordonstyper

5 och 5a §§

I 5 § anges vilka beteckningar som används för de olika körkortsbehörigheterna. Beteckningen AM för moped klass I har lagts till.

Paragrafen 5 a § är ny och anger vilka körkortsbehörigheter som förutom AM ger rätt att köra moped klass I, dvs. A, A1 och B.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.1.

Undantag

11 §

Paragrafen innehåller vissa undantag från behörighetskraven när det gäller körning inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde. I *andra stycket* ges undantag från vissa behörighetskrav när ett körkort med behörigheten B har återkallats. Syftet är att möjliggöra för t.ex. en bilmekaniker att behålla sitt arbete även under en körkortsåterkallelse (jfr prop. 2002/03:55 s. 20). I stycket har uttrycket ”mopeder klass I” ändrats till ”mopeder”. Det kommer att finnas personer som kör moped klass II med stöd av ett körkort med behörigheten B. Möjligheten till särskilt medgivande kommer således att kunna omfatta även moped klass II i en situation där B-körkortet har återkallats.

14 §

I paragrafen anges att ett bevis om att körkort utfärdats gäller som körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit. Skälet till bestämmelsen är att ett körkort tillverkas först efter att godkänt förarprov avlagts och att den enskilde bör ha rätt att under tillverkningstiden köra fordonet utan körkortshandling.

Paragrafen har kompletterats med bevis om att förarbevis har utfärdats. Tillägget görs för att möjliggöra att bevis om erhållen behörighet för moped klass II, snöskoter och terränghjuling kan utfärdas under den tid det tar att tillverka förarbeviset.

3 kap.

I kapitelrubriken har förarbevis lagts till förutom körkort och traktorkort.

Förutsättningar för utfärdande av körkort

1, 4 och 5 §§

I 1 § anges de grundläggande kraven för utfärdande av körkort. I *första stycket tredje punkten*, som behandlar ålderskrav för olika fordonsslag, har lagts in en ny punkt a) varav framgår att körkort med behörigheten AM får utfärdas endast till den som har fyllt 15 år och som har avlagt godkänt förarprov. Av punkterna 1 och 2 framgår att det också krävs att

personen i fråga har körkortstillstånd och uppfyller ett krav på bosättning eller studier i Sverige. Motsvarande bestämmelser för förarbevisen finns i 19 § (se nedan).

I 4 § har *första stycket* ändrats så att det framgår att förarprovet för moped klass I består av ett kunskapsprov, medan det för övriga körkortsbehörigheter består av både kunskapsprov och körprov. Det nuvarande andra stycket har delats upp i två stycken. I det nya *andra stycket* framgår att kunskapsprov för behörigheten AM får avläggas bara av den som, förutom att han eller hon uppfyller ålderskravet och innehar körkortstillstånd, uppfyller kravet på bosättning eller studier i Sverige och har genomgått obligatorisk utbildning för moped klass I. I övrigt har gjorts smärre språkliga ändringar. Det bör noteras att någon särskild tidsbegränsning inte gäller för tillgodoräknande av genomgången obligatorisk utbildning för moped klass I. Det innebär bl.a. att om ett körkort med behörigheten AM har återkallats och ett nytt förarprov krävs för utfärdande av nytt körkort så krävs ingen ny genomförd utbildning. Motsvarande bestämmelser för förarbevisen finns i 20 § (se nedan).

I 5 § anges förutsättningarna för att en sökande ska få godkännas i förarprov för körkort. Paragrafen har delats upp i två punkter för att skilja mellan å ena sidan behörigheten AM för vilken krävs enbart ett kunskapsprov och å andra sidan övriga körkortsbehörigheter för vilka även ett körprov krävs.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.1–5.3.

17 §

I paragrafen räknas upp vilka av kapitlets bestämmelser som gäller för traktorkort. I uppräknningen har inkluderats även 2 a §, varav följer att ett körkortstillstånd som avser traktorkort ska kunna förklaras ogiltigt om innehavaren begär det. Hänvisningen förfaller tidigare ha utelämnats av förbiseende.

18 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om prøvotid för körkort. Ett nytt *andra stycke* har lagts till där det framgår att bestämmelserna om prøvotid inte gäller körkort med behörigheten AM (moped klass I).

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.6.

Förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

Ett nytt avsnitt med de nya paragraferna 19–21 §§ som behandlar förarbevis har införts vilket föranleder en ny mellanrubrik.

19–21 §§

I den nya 19 § anges de grundläggande kraven för att de tre olika förarbevisen ska kunna utfärdas. Motsvarande bestämmelser för AM-behörigheten finns i 1 §. Till skillnad från vad som gäller för körkortsbehörigheterna krävs inte bosättning eller studier i Sverige för att ett förarbevis ska få utfärdas. Detta motsvarar vad som gäller för utfärdande av traktorkort.

I den nya 20 § anges i *första stycket* att förarprov för förarbevis består av ett kunskapsprov samt kraven för att få avlägga kunskapsprov. Motsvarande i fråga om AM-behörigheten regleras i 4 §. Det krävs att personen i fråga uppfyller ålderskravet 15 år för förarbevis för moped klass II respektive 16 år för förarbevis för snöskoter och terränghjulning. Ålderskravet ska således vara uppfyllt när kunskapsprovet avläggs. Vidare finns ett krav på genomförd obligatorisk utbildning för fordonsslaget i fråga. På motsvarande sätt som för moped klass I gäller ingen tidsbegränsning för tillgodoräknande av utbildningen. I de fall där nytt förarprov krävs för att ett nytt förarbevis ska få utfärdas efter återkallelse krävs således inte dessutom en ny genomförd utbildning. I *andra stycket* klargörs att kunskapsprov inte får avläggas så länge spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löper när återkallelsen har skett på grund av trafikbrott. Eventuell spärrtid som löper på grund av personliga eller medicinska omständigheter hindrar dock inte att kunskapsprov för förarbevis avläggs.

I den nya 21 § finns en uppräknning av vilka bestämmelser i 3 kap. som också gäller för förarbevis (jfr 17 § om traktorkort). Hänvisningen i *första punkten* till 1 § sista stycket innebär att nytt förarbevis får utfärdas utan att nytt förarprov behöver avläggas om förarbeviset blivit ogiltigt på grund av utebliven förnyelse eller på egen begäran. *Andra punkten* hänvisar beträffande förutsättningarna för godkännande i förarprov endast till första punkten i 5 § i dess nya lydelse eftersom den andra punkten i 5 § tar sikte på körprov. *Tredje punkten* innebär att ett förarbevis gäller från och med den dag det utfärdats och *fjärde punkten* hänvisar till tillämpliga grunder för ogiltighet i 13 §. Av *femte punkten* framgår att för förarbevisen ska 14 och 15 §§ angående krav på förnyelse och krav att medföra handlingen vid färd gälla.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.1–5.3 och 5.6.

4 kap.

I 4 kap. tillförs regler som möjliggör övningskörning i trafik inom ramen för utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar. Privat övningskörning tillåts inte med dessa fordon och reglerna om handledare och introduktionsutbildning blir alltså inte tillämpliga.

Krav för övningskörning

1 och 2 §§

I 1 § anges att övningskörning med vissa fordon är tillåten under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ och förutsatt att den som kör innehar körkortstillstånd. *Första stycket* har delats upp i två punkter där första punkten behandlar körkortspliktiga fordon inklusive moped klass I där övningskörning förutsätter innehav av körkortstillstånd och andra punkten behandlar de förarbevispliktiga fordonen moped klass II, snöskoter och terränghjulning. Övningskörning med dessa tre fordonsslag kräver inte innehav av körkortstillstånd och är tillåten inom ramen för föreskriven utbildning. Även övningskörning med moped klass I måste ske inom ramen för den obligatoriska utbildningen, se 5 §. I första

punkten har också klargjorts att övningskörning kan ske med eller utan släpfordon.

I 2 § har en komplettering skett med två punkter där den första anger 14 år och nio månader som minimiålder för övningskörning med moped och den andra anger 15 år och nio månader för snöskoter och terränghjuling. De nuvarande punkterna 1–4 numreras till följd härav om till punkterna 3–6. Ålderskravet i punkterna 1 och 2 är bestämda med hänsyn till att den praktiska delen av utbildningarna ska kunna påbörjas en tid innan behörighetsåldern 15 respektive 16 år är uppnådd.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.4.

Uppsikt under övningskörning

5–7 §§

I 5 § har en ny *andra punkt* lagts till varav framgår att övningskörning ska ske under uppsikt av en behörig utbildare enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag. Privat övningskörning med moped, snöskoter eller terränghjuling är således inte tillåten. De nuvarande punkterna 2 och 3 har till följd härav numrerats om till 3 och 4. I *fjärde punkten* (tidigare tredje punkten), som avser krav på uppsikt av handledare vid privat övningskörning, har genom ett tillägg klargjorts att den avser privat övningskörning för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E.

I 6 §, som avser uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten, har ordet körkort ändrats till behörighet för att täcka in även fordon som kräver förarbevis.

I 7 § har hänvisningen till 5 § 3 ändrats till 5 § 4 till följd av omnumreringen av punkterna i 5 §.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.4.

5 kap.

2 §

Första stycket, som anger att vad som sägs i 5 kap. om körkort även gäller körkortstillstånd och traktorkort, har kompletterats med förarbevis och innehavare av förarbevis. Detta innebär att kapitlets bestämmelser om återkallelse och varning, spärrtid och omhändertagande blir tillämpliga inte bara på den nya körkortsbehörigheten AM utan även på de nya förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling. För fullständighets skull har också lagts till att vad som sägs om körkorts-havare också gäller innehavare av traktorkort. Detta innebär ingen ändring i sak. I ett nytt *andra stycke* hänvisas beträffande vissa väsentliga undantag för förarbevisen till den nya paragrafen 2 a §. Bestämmelser om utfärdande av nytt körkort efter återkallelse finns i 13–15 §§. Dessa regler blir nu tillämpliga även på förarbevisen. I 14 § första stycket hänvisas för körkortens del till 3 kap. 1 § när det gäller uppfyllande av ålderskrav och andra grundläggande krav för att nytt körkort ska kunna utfärdas. För förarbevisens del regleras de grundläggande kraven inte i 3 kap. 1 § utan i den nya paragrafen 3 kap. 19 §. I ett nytt *tredje stycke*

klargörs därför att hänvisningen i 14 § första stycket när det gäller förarbevisen ska avse den sistnämnda paragrafen.

Om prøvotid löpte när den händelse inträffade som ledde till att körkortet återkallades gäller inte de undantag för utfärdande av ett nytt körkort som anges i 14 § andra stycket, jfr 15 § första stycket. I stället gäller huvudregeln som innebär att sökanden måste avlägga nytt förarprov och ansöka om körkortstillstånd för att ett nytt körkort ska kunna utfärdas. Om körkortsinnehavaren tidigare haft ett AM-körkort bör vid tillämpningen av regeln särskild hänsyn tas till det förhållandet att någon prøvotid inte gällt för AM-behörigheten. Eftersom någon prøvotid inte gällt för AM-behörigheten bör kravet på nytt förarprov i denna situation inte omfatta AM-behörigheten. Om sökanden vill bör han eller hon alltså efter spärrettidens utgång med tillämpning av 14 § andra stycket kunna få ett nytt AM-körkort utfärdat utan att avlägga nytt förarprov för moped klass I. Detta förutsätter dock att sökanden tidigare haft AM-behörighet. Den som haft körkort med endast t.ex. B-behörighet och får detta återkallat under prøvotiden – och som efter spärrettidens utgång vill erhålla behörighet för moped klass I utan att skaffa ett nytt B-körkort – är hänvisad till att genomgå den obligatoriska utbildningen och avlägga förarprov för moped klass I.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.

2 a §

I en ny paragraf anges vissa undantag från bestämmelserna i 5 kap. för förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.

Av *första stycket* första punkten framgår att vad som sägs i 3 § 5–8 om återkallelse och i 7 § första stycket 3 om omhändertagande inte ska gälla förarbevisen. Ingripande i form av återkallelse eller varning kan således inte ske mot förarbevisen på grunder som avser personliga eller medicinska förhållanden. Omhändertagande kan heller inte ske i fall av sjukdom, skada eller dylikt. Däremot omfattas även moped klass II, snöskoter och terränghjuling av återkallelsegrunderna i 3 § 1–4 som avser olika typer av trafikbrott. I andra punkten klargörs att innehav av eller ansökan om körkortstillstånd inte i något fall ska krävas för utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse. Vid tillämpning av huvudregeln i 14 § första stycket får således nytt förarbevis utfärdas utan att sökanden har körkortstillstånd. Vidare får i de fall som anges i 14 § andra stycket sista meningen, och som avser utfärdande av ny behörighetshandling efter återkallelse på personlig eller medicinsk grund, nytt förarbevis utfärdas efter ansökan utan något krav på körkortstillstånd.

I *andra stycket* görs undantag för förarbevisen från regeln i 13 § att en ansökan om utfärdande av ny behörighetshandling efter återkallelse inte får prövas om giltighetstid för återkallelse tills vidare eller spärrettid löper. Undantaget omfattar fall då spärrettid löper enligt 3 kap. 9 § efter avslag på ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd samt fall då återkallelse skett på någon av grunderna i 3 § 5, 6 eller 7. Bestämmelsen blir tillämplig t.ex. när en person fått sitt körkort återkallat på personlig eller medicinsk grund och vill erhålla förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling. Förarbevis kan då, efter genomgången utbildning och avläggande av kunskapsprov, utfärdas utan hinder av att spärrettid löper. Av huvudregeln i 13 § följer att förarbevis inte får utfärdas om

spårrtid löper efter återkallelse på någon av grunderna i 3 § 1–4, dvs. vid olika typer av trafikbrott. Prop. 2008/09:60

6 kap.

Giltighet i Sverige

3 och 4 §§

I 3 § anges ålderskrav för att i Sverige köra bil med stöd av ett utländskt körkort. En komplettering har gjorts med åldersgränsen 15 år för rätt att köra moped med stöd av ett utländskt körkort.

I 4 § behandlas rätten för personer bosatta utomlands att utan körkort eller förarbevis köra moped under tillfällig vistelse i Sverige. En ändring har gjorts från moped klass I till moped eftersom moped klass II kommer att omfattas av kravet på förarbevis. Hänvisningen till 2 kap. 4 § har ändrats till 2 kap. 1 och 3 §§ som innehåller de nya behörighetskraven för mopeder.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.7.

7 kap.

1 §

Paragrafen, som anger att vad som sägs i 7 kap. om körkort även gäller körkortstillstånd och traktorkort, har kompletterats med förarbevis och innehavare av förarbevis. Kapitlets bestämmelser om förfarandet i ärenden om körkort m.m. blir därigenom gällande även för de nya förarbevisen. För fullständighets skull har också tillagts att vad som sägs om körkortshavare också gäller innehavare av traktorkort. Detta innebär ingen ändring i sak.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.8.

8 kap.

2 och 3 §§

I 2 §, som behandlar rätten att överklaga vissa beslut av Vägverket, har *tredje stycket* kompletterats med förarbevis i fråga om beslut som rör utfärdande och i fråga om förnyelse. Det innebär att sådana beslut inte får överklagas. Inte heller kommer beslut om utfärdande eller förnyelse av AM-körkort (moped klass I) att kunna överklagas. Undantaget är beslut att vägra att utfärda körkort på grund av bristande uppfyllelse av kravet på bosättning eller studier i Sverige enligt 3 kap. 1 § första stycket 2. Att ett sådant beslut för AM-behörighetens del får överklagas till allmän förvaltningsdomstol framgår av första stycket. Motsvarande krav på bosättning eller studier gäller inte för förarbevisen, jfr 3 kap. 19–21 §§. Förarbevisen omfattas dock av samma förnyelsekrav som körkort, vilket inte traktorkorten gör.

I 3 § *andra stycket* har en komplettering gjorts med ordet förarbevis. På motsvarande sätt som gäller för körkort och traktorkort ska varken beslut om omhändertagande av förarbevis eller beslut om godkännande vid förarprov för förarbevis kunna överklagas.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.8.

9 kap.

2–4 §§

Nuvarande bestämmelse i 1 § om straffansvar för bl.a. vårdnadshavare och arbetsgivare då barn under 15 år kör moped klass II har strukits. I stället blir bestämmelsen om medverkansansvar vid olovlig körning tillämpliga, se förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

I 2 § har bestämmelserna om straffansvar för brott mot skyldigheten att ha med sig behörighetshandlingen vid färd, och att på begäran av polis eller bilinspektör överlämna den för kontroll, kompletterats med ordet förarbevis. I 3 § har motsvarande komplettering skett när det gäller underlåtenhet att överlämna ogiltig behörighetshandling till länsstyrelsen. Hänvisningen i 4 § till straffbestämmelserna i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter har strukits eftersom den lagen upphävs. I stället blir bestämmelserna om olovlig körning i trafikbrottslagen tillämplig på moped klass I, snöskoter och terränghjuling.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 7.1.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna har behandlats i avsnitt 8.

Av punkt 4 framgår att förarbevis som utfärdats med stöd av nuvarande regler ger fortsatt rätt att köra det fordonsslag förarbeviset avser. Där anges också i vilka avseenden de nya bestämmelserna ska tillämpas även på sådana förarbevis. Punkten har behandlats i avsnitt 8.2.3.

Punkt 6 innebär att nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 ger rätt att köra snöskoter eller terränghjuling. Regeln gäller oavsett om det nya körkortet eller traktorkortet utfärdas utan ytterligare prövning eller efter uppfyllande av särskilda krav med tillämpning av bestämmelserna i 5 kap. 13–15 §§ körkortslagen. Regeln omfattar alla nya körkort och traktorkort som efter återkallelse av ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 utfärdas eller redan har utfärdats efter den 1 januari 2000. Förslaget innebär ingen ändring av p 2 övergångsbestämmelserna till lagen (1999:878) om ändring i körkortslagen. Punkten har behandlats i avsnitt 8.2.1.

Nuvarande lag, lag (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, nedan FBL, innehåller bestämmelser om utfärdande av förarbevis, bedrivande av utbildning för dessa fordonsslag och straffansvar för obehörig körning m.m.. Genom våra förslag kommer bl.a. utfärdande av förarbevis att införlivas i körkortslagets regelsystem. Straffansvar för obehörig körning med moped klass I, som blir ett körkortspliktigt fordon, och snöskoter och terränghjuling föreslås regleras i trafikbrottslagen. Kvarvarande bestämmelser i förarbevislagen överförs till en ny lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och kompletteras i vissa avseenden.

1 §

I en inledande paragraf upplyses att lagen innehåller bestämmelser om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt att bestämmelser om behörighetskrav samt utfärdande och återkallelse av behörighetshandlingar för dessa fordon finns i körkortslagen (1998:488).

2 och 3 §§

I 2 § föreskrivs krav på tillstånd för att få bedriva utbildning enligt lagen. Paragrafen motsvarar dagens bestämmelse i 3 § FBL.

I 3 § anges förutsättningarna för återkallelse av ett tillstånd att bedriva utbildning. Paragrafen motsvarar 4 § FBL men har kompletterats i vissa avseenden. De nya grunderna för återkallelse av tillstånd blir tillämpliga även på tillstånd som meddelats med stöd av FBL före ikraftträdandet, eftersom dessa tillstånd kommer att gälla som tillstånd meddelade med stöd av den nya lagen, jfr punkt 5 i övergångsbestämmelserna.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.1.

4 och 5 §§

I 4 § ges grundläggande föreskrifter om utbildningens innehåll, jfr nuvarande 7 § förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. I utbildningen för det körkortspliktiga fordonet moped klass I ska ingå övningskörning i trafik på väg. Det gäller däremot inte de tre fordonsslag som kräver förarbevis. I utbildningarna för snöskoter respektive terränghjuling ska ingå praktiska moment, vilka kan genomföras inom inhägnat område. För moped klass II behöver inga praktiska moment ingå i utbildningen men det står utbildarna fritt att erbjuda det till elever som så önskar. De praktiska inslagen kan, för såväl snöskoter och terränghjuling som för moped klass II, innefatta övningskörning under realistiska former i trafik respektive terräng men det är alltså inte obligatoriskt. Detta möjliggörs genom att de nya bestämmelserna i körkortslagen om övningskörning inom ramen för utbildningen omfattar även dessa tre fordonsslag, se förslaget till 4 kap. 1, 2 och 5 §§ körkortslagen. Närmare föreskrifter om vad utbildningen ska innehålla får meddelas av regeringen eller av den myndighet regeringen bestämmer.

I 5 § ges lagstöd för den myndighet regeringen bestämmer (i dag Vägverket) att överlämna till privata aktörer att anordna kunskapsprov

för moped klass II, snöskoter och terränghjuling och att utfärda bevis om godkända avlagda kunskapsprov. Regeln motsvarar vad som i dag gäller för moped klass I och terrängskoter enligt 5 § FBL. Kravet på godkänt kunskapsprov för att förarbevis ska kunna utfärdas, som tidigare framgick av 1 § FBL, har flyttats till den nya bestämmelsen i 3 kap. 19 § körkortslagen. Av *andra stycket* framgår att sådant överlämnande kan återtas och förutsättningarna för detta.

Lagens möjlighet att överlämna anordnandet av prov till privata aktörer omfattar inte moped klass I. Förarprov för moped klass I kommer i stället, vilket framgår av reglerna i körkortslagen och körkorts-förordningen, att anordnas av Vägverket eller annan behörig myndighet.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.2.

6 §

Den myndighet som regeringen bestämmer bör utöva tillsyn över utbildningen och över privata aktörers provverksamhet i fråga om moped klass II, snöskotrar och terränghjulingar. Paragrafen motsvarar 5 § andra stycket FBL men vissa tillägg har gjorts för att skärpa tillsynen och klargöra dess syfte. Tilläggen är delvis i överensstämmelse med vad utredningen föreslagit, jfr 12 och 13 §§ i utredningens förslag till ny utbildningslag.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.1.

7–10 §§

I 7 § ges bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de frågor som behandlas i lagen. Regeringen bemyndigas också att meddela föreskrifter om undantag i vissa avseenden, jfr dagens 6 § FBL.

Bestämmelsen i 8 § om straffansvar för den som bedriver utbildning utan tillstånd är ny. Den motsvarar delvis regeln i 9 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Av 9 § framgår att huvudregeln är att beslut enligt lagen gäller omedelbart.

I 10 § anges att beslut om tillstånd att bedriva utbildning och återkallelse av sådant tillstånd får överklagas till förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt lagen, t.ex. beslut i fråga om godkännande vid kunskapsprov, får således inte överklagas.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 6.3.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna har behandlats i avsnitt 8.

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

3 §

Genom ett tillägg i *fjärde stycket* görs bestämmelserna om olovlig körning m.m. i första–tredje styckena tillämpliga även på moped klass II,

snöskoter och terränghjuling. Moped klass I blir ett körkortspliktigt fordon genom införandet av behörigheten AM och omfattas i den egenskapen av första–tredje styckena utan något tillägg. Bestämmelsen ersätter nuvarande bestämmelser om körning utan giltig behörighet i 7 och 8 §§ lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter och i 9 kap. 1 § körkortslagen (1998:488).

Paragrafen har behandlats i avsnitt 7.1.

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

1 §

Ett tillägg görs i paragrafen för att klargöra förhållandet mellan denna lag och den nya utbildningslagen för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.3.

14.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Ändamålsbestämmelsen i 5 § har kompletteras med förarbevisärenden i punkt 1 c. Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.8.

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

Begreppet terrängskoter har i 2 § delats upp i de två underkategorierna snöskoter och terränghjuling. Terrängskoter finns kvar som gemensam beteckning för dessa två fordonsslag.

Ändringen har behandlats i avsnitt 5.1.2.

14.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Regeringen beslutade den 16 oktober 2008 om propositionen – Godkännande av motorfordon m.m., (prop. 2008/09:53). I propositionen föreslås bl.a. att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ändras och att ändringen ska träda i kraft den 29 april 2009. Med hänsyn till att det förslag som nu föreslås, se avsnitt 2.6 och 14.6, ska träda i kraft den 1 april 2009, dvs. före förslaget i den tidigare beslutade propositionen, måste en ändring ske i det tidigare presenterade lagförslaget. Mot bakgrund härav ska de ändringar som avser begreppet terrängskoter och de två underkategorierna snöskoter och terränghjuling även införas i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner så dessa definitioner i 2 § har aktualitet efter den 29 april 2009.

Uppdraget

Utredningsuppdraget går enligt de givna direktiven ut på att se över regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter samt att överväga om de krav som i dag ställs på den som kör en moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras. I uppdraget ingår att utvärdera hur det nuvarande regelverket har tillämpats i praktiken och att göra en analys av hur systemet med privata utbildare och anordnare av kunskapsprov har fungerat. Det nuvarande systemets effekter på trafik-säkerheten skall också bedömas. Följande frågor skall särskilt övervägas. Skall utfärdandet av ett förarbevis föregås av en lämplighetsprövning av den sökande? Skall ett förarbevis kunna återkallas på samma sätt som ett körkort? Är utbildningens nivå lämplig? Skall det införas separata förarbevis för snöskoter och terränghjuling eller skall ett förarbevis för terrängskoter ge fortsatt rätt att köra båda slagen av fordon? Skall den som kör terrängskoter med stöd av ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 få tillbaka rätten att köra terrängskoter efter det att körkortet eller traktorkortet har återfåtts vid en återkallelse?

Synpunkter från företrädare för berörda organisationer och myndigheter skall inhämtas. För att få synpunkter från berörda ungdomsgrupper skall samråd ske med Barnombudsmannen och Ungdomsstyrelsen. Det pågående arbetet med att ta fram ett nytt körkortsdirektiv inom EU skall också beaktas i utredningsarbetet.

Huvudsyftet med uppdraget är att ge förslag till sådana författningsförändringar som leder till att en ökad trafiksäkerhet uppnås för förarna av de aktuella fordonen.

Arbetsmetoder

Vi har på olika sätt, bl.a. genom kontakter med närmast berörda myndigheter och med företrädare för organisationer och andra som i dag bedriver utbildning och anordnar förarprov för de aktuella fordonsbehörigheterna, tagit reda på hur dagens regelverk har fungerat i praktiken. Vi har samlat in material för att få ett underlag för att kunna bedöma de frågor som vi enligt direktiven särskilt skall överväga, bl.a. genom studiebesök och genom att anordna en hearing. På inrådan av Barnombudsmannen och Ungdomsstyrelsen har vi själva tagit kontakt med några ungdomsgrupper för att få in synpunkter på frågor som är förknippade med mopedanvändning.

Vägverket har bl.a. genomfört en utvärdering avseende det nuvarande regelverket för förarbevis för moped klass I och för terrängskoter, vilken har legat till grund för våra förslag avseende utbildning och anordnande av förarprov. Vägverkets redovisning i anslutning till projektet MopedOLA har också utgjort en viktig informationskälla. Vi har vidare tagit del av aktuell statistik och viss forskning som rör frågor av intresse för vårt arbete samt följt arbetet med det nya körkortsdirektivet inom EU.

Vad visar utvärderingen av dagens regelverk?

Sammanfattningsvis visar utvärderingen följande. Regelverket kring utbildningsverksamheten för fordonsförarna bör få fastare struktur och själva utbildningens kvalitet och nivå bör höjas. Ett krav på ett decentraliserat utbildningsansvar bör införas. Anordnandet av förarprov bör utformas på ett sätt som garanterar ett likvärdigt och enhetligt prov under likvärdiga provförhållanden för alla. De specifika problem som är förknippade med de olika fordonen bör få större utrymme i utbildningarna. Separata utbildningar med separata utbildningsbevis bör finnas för de fyra olika fordonsslagen, (moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling). Övriga behörighetskrav, såsom ålderskrav och lämplighetskrav, är viktiga för trafiksäkerheten och bör därför övervägas för varje fordonsslag. Likheter med körkortssystemet beträffande bl.a. lämplighetskrav och möjligheter till ingripande mot förarbehörigheterna är önskvärda. En del följdfrågor, såsom frågor kring rutiner för myndigheternas handläggning av olika slag, bör också omfattas av författningsändringar.

Principerna bakom författningsförslagen

Vi har i författningsarbetet strävat efter att arbeta in så mycket som möjligt av våra författningsförslag i körkortslagen (1998:488) och i körkortsförordningen (1998:980). Till följd av att vi anser att en omfattande revidering behövs av reglerna kring utbildning och med beaktande av hur vi anser att provförfarandet skall regleras, föreslår vi att en ny lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och en ny förordning i samma ämne ersätter lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter samt förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Syftet med den nya lagen är att skapa förutsättningar för en god utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Utöver ändringar i körkortslagen och i körkortsförordningen föreslår vi vissa ändringar i några andra lagar och förordningar.

Våra förslag i sak

Nedan följer en sammanfattning av de ändringar som vi föreslår.

AM-behörighet skall krävas för att få köra moped klass I

För att få köra en moped klass I skall det krävas ett körkort med förarbehörigheten AM. Förslaget grundar sig på arbetet med det nya körkortsdirektivet, i vilket en ny körkortskategori, AM, föreslås bli obligatorisk för mopeder motsvarande den svenska mopeden klass I. En förutsättning för att införa ett körkort med AM-behörighet är att det nya körkortsdirektivet har trätt i kraft. Mot bakgrund av att arbetet med det nya direktivet har gått förhållandevis snabbt räknar vi med att det kommer att träda i kraft relativt snart. AM-behörighet skall enligt direktivets förslag också krävas av den som vill köra en s.k. mopedbil, dvs. en lätt fyr-

hjulning. Direktivets ålderskrav för AM-kategorin är 16 år med möjlighet till nationella avvikelser för medlemsstaterna i intervallet 14–18 år.

Med stöd av bl.a. direktivets riktvärde 16 år, vilket grundas på trafik-säkerhetsaspekter, och med stöd av svensk olycksstatistik som visar att 15-åringar är en särskilt utsatt åldersgrupp vid mopedolyckor, föreslår vi att behörighetsåldern för att få köra en moped klass I höjs från 15 till 16 år. Ett körkort med annan behörighet än AM, men inte ett traktorkort, skall också ge rätt att köra en moped klass I. Den som, när nya regler träder i kraft, har rätt att köra en moped klass I med stöd av ett traktorkort skall dock få fortsätta att göra det. De gamla förarbevisen för moped klass I skall gälla tills vidare men efter viss tid bytas ut mot körkort med AM-behörighet.

En möjlighet till undantag från ålderskravet för att få köra en moped klass I införs, liksom för behörigheten A1. Motiveringen härtill är att det är bättre med ett sådant undantag med bibehållet krav på genomgången föreskriven utbildning och genomfört godkänt prov än att ge undantag från behörighetskravet, vilket gäller i dag för moped klass I. Undantaget från behörighetsåldern gäller i dag enbart för att få köra en moped klass II.

Förarbevis skall krävas för att få köra moped klass II

För att få köra en moped klass II skall det krävas ett förarbevis för moped klass II. Utgångspunkten för vårt förslag är därvid att de svenska s.k. 30-mopederna inte kommer att omfattas av kravet på AM-behörighet utan behandlas som mopeder klass II. Ålderskravet för att få köra en moped klass II skall vara samma som i dag, dvs. 15 år. En moped, oavsett klass, är, sett i relation till antal körda kilometer, det farligaste transportmedlet i Sverige i dag. Så är fallet även i många andra europeiska länder. Många länder inom EU och EES har redan krav på t.ex. utbildning eller prov för att få köra en moped som motsvarar den svenska mopeden klass II. Som exempel kan nämnas Danmark, Nederländerna och Tyskland. Med hänsyn till de trafiksituationer i vilka olyckorna inträffar – oftast vänstersväng utan iakttagande av gällande trafikregler eller brister i uppmärksamheten – bedöms utbildning och prov kunna innebära en höjd säkerhet för förare av mopeder klass II. Dessutom är många aktörer, både utbildare och organisationer, av den åsikten att alla mopeditörer skall genomgå en obligatorisk utbildning och genomföra ett godkänt prov för att få köra moped. Det finns även ett stöd för detta hos många av de tillfrågade ungdomarna.

Ett körkort eller ett traktorkort skall också ge behörighet att köra en moped klass II. Den som när de nya reglerna träder i kraft har rätt att köra en moped klass II skall ha fortsatt rätt att köra en klass II skall alltså gälla för tillkommande generationer mopedanvändare.

Fordonskategorin terrängskoter delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjulning

I begreppet terrängskoter ingår i dag två olika fordon: snöskotern och terränghjulningen. Fordonen har körtekniska olikheter och delvis också

olika användningsområden. Detta talar för att fordonskategorin terrängskoter skall delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjuling, vilket föreslås.

Olika förarbevis skall krävas för snöskoter respektive terränghjuling

Av trafiksäkerhetsskäl föreslås att skilda förarbevis för snöskoter och för terränghjuling införs. Ålderskravet 16 år behålls för båda fordonsslagen. Utbildningarna bör i den teoretiska delen vara i stort sett gemensamma, men de praktiska momenten skräddarsys för respektive fordonsslag. Övningskörning i trafik skall ingå. Separata förarbevis bör leda till en säkrare fordonsanvändning och på sikt gynna trafiksäkerheten. Ett körkort och ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 skall ge fortsatt rätt att köra både snöskoter och terränghjuling. Nyare körkort och traktorkort skall inte ge denna rätt. Behörigheten att köra snöskoter eller terränghjuling skall inte återfås efter det att förarbehörigheten återfås vid en återkallelse av ett körkort eller ett traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000. Det sistnämnda ställningstagandet grundar sig bl.a. på en samstämmighet bland de aktörer med intresse av terrängskoterfrågor som vi har haft kontakt med.

Ett förarbevis för terrängskoter, utfärdat enligt de nuvarande reglerna, skall fortsätta att gälla även efter det att nya regler har trätt i kraft. De gamla förarbevisen skall dock efter viss tid bytas ut mot nya förarbevis för snöskoter och för terränghjuling. Det skall vara möjligt att få båda behörigheterna på en och samma behörighetshandling. Gamla utbildningsbevis i form av frivilliga förarbevis för snöskoter m.fl. skall liksom i dag kunna bytas ut mot nya behörighetshandlingar.

Det införs en möjlighet att ge undantag från ålderskravet för utfärdande av ett förarbevis för snöskoter och terränghjuling.

Till de undantagsmöjligheter som finns i dag från kravet på förarbevis för terrängskoter görs ett tillägg. Den som har ett körkort med förarbehörigheten B, oavsett när det är utfärdat, skall få köra en terränghjuling på spelytor och anlagda transportvägar inom golfanläggningar. Undantaget motiveras av att en golfbil definitionsmässigt är en terrängskoter (en terränghjuling enligt de föreslagna reglerna) men att det bedöms vara tillräckligt att den som kör en sådan terränghjuling inom en golfanläggning har förarbehörigheten B.

Krav på körkortstillstånd införs för samtliga nu aktuella behörigheter

Krav på körkortstillstånd i enlighet med körkortslagens regler skall gälla för samtliga nu aktuella förarbehörigheter. Det innebär att personlig och medicinsk lämplighetsprövning skall ske. Vi föreslår till följd härav att även vissa administrativa regler om körkortstillstånden ändras. Ett körkortstillstånd skall sålunda sökas och prövas för en grupp av behörigheter i stället för att sökas för en viss angiven behörighet. I grupp I, dvs. den grupp där de medicinska kraven är lägst, skall förarbehörigheterna A, A1, AM, B och BE samt behörighet för traktor, moped klass II, snöskoter och terränghjuling ingå. Till följd av att körkortstillstånd blir aktuellt för 15-åringar och man skall kunna ha möjlighet att utan tidspress ta flera

förarbehörigheter i samma grupp utan att behöva söka ett nytt körkortstillstånd, föreslås att giltighetstiden för ett körkortstillstånd förlängs från fyra till fem år.

Prop. 2008/09:60

Bilaga 1

Bestämmelserna i körkortslagen om återkallelse och varning skall gälla även för de nu aktuella behörigheterna

Vi föreslår att samtliga nu aktuella förarbehörigheter skall kunna bli föremål för återkallelse och varning på samma sätt som i dag gäller för körkort och traktorkort enligt körkortslagen. Även de gamla förarbevisen skall omfattas av ingripandemöjligheterna. Detta är ett viktigt led i strävandena att främja en ansvarsfull fordonsanvändning avseende de aktuella fordonen. Majoriteten av de aktörer som utredningen har haft kontakt med är positiv till en ordning med krav på körkortstillstånd och ingripandemöjligheter mot behörigheterna. Dessa åtgärder bedöms inverka positivt på trafiksäkerheten.

Övriga bestämmelser för fordonsbehörigheterna

AM-behörigheten för moped klass I blir en harmoniserad körkortskategori enligt EG:s regler och faller därmed under de bestämmelser som gäller för övriga körkort. De tre förarbevisen (moped klass II, snöskoter och terränghjuling) kommer att vara nationella förarbehörigheter men föreslås omfattas av i stort sett samma regler som körkort. Det gäller krav på foto, krav på förnyelse och krav på att de skall medföras vid körningen. Reglerna om prøvotid i körkortslagen föreslås omfatta AM-behörigheten men inte förarbevisen.

Utbildningsverksamhetens struktur reformeras

Vägverket skall meddela tillstånd att bedriva utbildning för de aktuella fordonen. Detta gäller redan i dag för moped klass I och för terrängskoter.

Vissa förändringar föreslås i utbildningsverksamhetens struktur. De föreslagna förändringarna innebär att en funktion som *utbildningsansvarig* inrättas. Den utbildningsansvarige skall ansvara för utbildningens genomförande inom ett utbildningsområde, vilket motsvaras av ett geografiskt område som i princip består av en förarprovsavdelningsområde hos Vägverket. Den utbildningsansvarige skall upprätta en *undervisningsplan*, enligt vilken utbildningen hos en viss tillståndshavare skall bedrivas. Tillståndshavaren skall ha det övergripande administrativa ansvaret för utbildningsverksamheten. *Utbildare* skall också finnas i verksamheten. Både utbildningsansvarig och utbildare skall godkännas av Vägverket. Reglerna har likheter med motsvarande regler för trafikskolor.

Det skall vara straffbart att uppsåtligt utan tillstånd av Vägverket bedriva utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Bestämmelserna om återkallelse av tillstånd att bedriva utbildning för de aktuella fordonen får en delvis annan utformning än i dag. Ingripanden mot tillstånd skall kunna ske om tillståndshavaren visar sig vara olämplig att bedriva utbildning, om utbildningen bedrivs i strid mot bestämmelserna i lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller i övrigt om utbildningen bedrivs på ett otillfredsställande sätt. Ett tillstånd skall också återkallas om utbildning inte har bedrivits under de senaste 12 månaderna eller om tillståndshavaren själv begär det.

Ett godkännande som utbildningsansvarig och som utbildare skall kunna återkallas i sådana fall då personen i fråga inte längre uppfyller kraven för godkännande eller i övrigt visar sig vara olämplig för uppgiften. Återkallelse av godkännande skall också kunna ske på egen begäran.

Möjlighet att meddela varning i stället för återkallelse införs, både i fråga om tillstånd och godkännanden, för sådana fall när en återkallellesituation föreligger men varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Handläggningen av ärenden underlättas

Genom direktåtkomst till uppgifter i belastningsregistret och i misstanke registret underlättas handläggningen av ärenden om bl.a. förarbevis och tillstånd till utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar för länsstyrelserna och för Vägverket.

Utbildningarnas innehåll reformeras

Liksom i dagens system skall genomgången föreskriven utbildning vara ett krav för att få respektive behörighet.

Utbildningen för förare av mopeder klass I och för förare av mopeder klass II skall i den teoretiska delen vara gemensam. I båda utbildningarna skall det ingå praktiska moment på ett övningsområde. I utbildningen för moped klass I skall dessutom övningskörning i trafik tillsammans med utbildaren vara ett obligatoriskt moment.

Utbildningarna till förare av snöskotrar och terränghjulingar skall också i huvudsak vara gemensamma i de teoretiska delarna men olika och till fordonen specialiserade i de praktiska delarna. Både praktiska övningar på övningsområde och övningskörning i trafik skall ingå i utbildningarna. Privat övningskörning föreslås inte för något av fordonen. Vägverket skall, på samma sätt som i dag, närmare bestämma om utformningen av utbildningen för respektive fordon.

Förarprov skall för samtliga nu aktuella förarbehörigheter anordnas av Vägverket. Anordnandet skall alltså inte, som i dag, kunna överlämnas till annan.

De bestämmelser om vem som får förrätta förarprov som gäller inom körkortssystemet skall gälla också för förarprov för nu aktuella behörigheter. Förarprovet skall, liksom i dag, bestå av ett kunskapsprov. Detta skall vara gemensamt för moped klass I och för moped klass II respektive för snöskoter och för terränghjuling. Kunskapsprov skall inte behöva avläggas av den som ansöker om ett körkort med AM-behörighet och redan har ett förarbevis för moped klass II eller av den som har ett förarbevis för något av fordonsslagen snöskoter eller terränghjuling och ansöker om ett förarbevis för det andra fordonsslaget. I dessa situationer skall det räcka med att den obligatoriska praktiska utbildningen för det nya fordonet har genomförts, vilket skall styrkas med ett intyg från utbildaren.

Den som blivit godkänd vid kunskapsprovet skall omedelbart få rätt att köra fordon av det slag som provet har avsett.

Överklagande av Vägverkets beslut

Vägverkets beslut enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall, på motsvarande sätt som i dag, kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detta gäller även ett beslut om varning.

Omedelbar verkställighet av Vägverkets beslut

Ett beslut enligt den föreslagna lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar skall gälla omedelbart om inte något annat anges i beslutet.

Ansvarsbestämmelser

Reglerna om olovlig körning i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott föreslås bli tillämpliga på samtliga nu aktuella fordon.

Konsekvenser av förslagen

Statsfinansiella konsekvenser

Vi räknar med att sammanlagt ca 25 000 behörighetshandlingar för fordonen moped klass I, moped klass II, snöskoter och terränghjuling kommer att utfärdas per år. Antalet personer som beräknas vara intresserade av ett förarbevis för en moped klass II har härvid uppskattats till ca 4 000 per år. Det är förarbevisen för moped klass II som utgör den reella ökningen av antalet förarbevis jämfört med i dag. Kravet på körkortstillstånd för samtliga nu aktuella behörigheter innebär endast i inledningskedet ett större antal ansökningar om körkortstillstånd, eftersom en stor

del av dem som avser att köra något eller några av de aktuella fordonen ändå något år senare med stor sannolikhet skulle ha ansökt om körkortstillstånd för att få övningsköra med bil, för vilket det krävs en ålder av 16 år.

Genom att föreslå samma administrativa system som för körkort och traktorkort i fråga om lämplighetskrav, ingripandemöjligheter och regler kring utfärdande och förnyelse av behörigheterna m.m. uppnås administrativa fördelar för länsstyrelsernas och Vägverkets del. Detsamma gäller förslaget om att ett körkortstillstånd skall beviljas för en grupp av behörigheter samt förslaget att ett körkortstillstånd skall gälla i fem år. Rutiner och system finns redan och de nya reglerna bör därför inte innebära så stora förändringar. För personer med flera behörigheter blir huvudregeln att alla behörigheterna omfattas av ingripande i form av återkallelse eller varning, vilket innebär att något extraarbete inte uppstår.

De föreslagna nya reglerna för utbildningsverksamheten, vilka går ut på att både utbildningsansvariga och utbildare skall godkännas, innebär att det blir fler ärenden för Vägverket att hantera. Ansökningar om godkännande kommer, liksom ansökningar om tillstånd att bedriva utbildning, att vara avgiftsbelagda.

Vägverkets ansvar för att anordna kunskapsprov för de aktuella behörigheterna kommer i inledningsskedet att innebära merkostnader för att ta fram nya provfrågor. Det finns emellertid redan väl utarbetade tekniska lösningar och rutiner m.m. för att anordna prov hos Vägverket. Vårt förslag förväntas på längre sikt också bli mer kostnadseffektivt än dagens system, eftersom en hel del kontakter som i dag måste tas under hand mellan Vägverket och anordnare av kunskapsprov inte längre behövs. De merkostnader som förslaget med Vägverket som anordnare av kunskapsprov ändå medför anser vi vägs upp av de stora fördelar som förslaget innebär, framför allt att alla elever genom vårt förslag erbjuds ett enhetligt och likvärdigt prov och kan få köra direkt efter avlagt godkänt kunskapsprov.

Sammantaget bör de reformer som vi föreslår statsfinansiellt sett rymmas inom befintliga resurser.

Trafiksäkerheten

Samtliga våra förslag förväntas leda till en väsentligt större trafiksäkerhet för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Att höja åldersgränsen för att få köra en moped klass I till 16 år, att införa krav på utbildning och prov för alla mopedister och att införa krav på körkortstillstånd och ingripandemöjligheter för behörigheterna är faktorer som är av särskilt trafiksäkerhetsfrämjande karaktär.

Konsekvenser för det brottsförebyggande arbetet m.m.

Samma ingripandemöjligheter mot nu aktuella förarbehörigheter som mot övriga förarbehörigheter är positivt för det brottsförebyggande arbetet. Högre kvalitet i utbildningarna förväntas generellt innebära en förbättring av förarnas trafikbeteende. Att behörighetshandlingarna skall

medföras vid färd och innehålla ett foto innebär fördelar för polisens trafikövervakning. Sammantaget gagnar förslagen rättsväsendet i stort.

Prop. 2008/09:60

Bilaga 1

De allmänna förvaltningsdomstolarna kommer att tillföras något fler mål till följd av de nya reglerna om lämplighetsprövning i form av körkortstillstånd och ingripandemöjligheter. Detta bör dock endast marginellt påverka dessa domstolars arbetsbörda.

Konsekvenser för dem som anordnar utbildning

De nya bestämmelserna om utbildningen förväntas leda till att de tillståndshavare som inte kan uppfylla de nya kraven får upphöra med sin verksamhet. För dem som i dag bedriver utbildning av god kvalitet förväntas de föreslagna kraven inte innebära så stora förändringar, eftersom de med enkelhet bör kunna anpassa sig till de nya reglerna. Att Vägverket skall anordna kunskapsprovet innebär att utbildarna avlastas en arbetsuppgift och kan satsa mer på själva utbildningen.

Konsekvenser för den enskilde

För de tillkommande generationerna förare innebär det höjda ålderskravet för att få köra en moped klass I samt det nya kravet på en obligatorisk utbildning och ett obligatoriskt kunskapsprov för dem som vill köra en moped klass II förändringar jämfört med dagens regler. Kravet på körkortstillstånd och ingripandemöjligheterna mot behörighetshandlingarna innebär också nya krav på dem som vill köra fordonen och ett nytt sätt att behandla fordonsbehörigheterna, vilket påverkar även dem som redan har förarbehörighet i form av ett förarbevis för moped klass I eller ett förarbevis för terrängskoter.

Utbildningarna för de olika fordonen bedöms bli något dyrare för den enskilde än vad motsvarande utbildningar är i dag. En mopedutbildning kostar i dag i genomsnitt ca 1 500 kr och en terrängskoterutbildning kostar i genomsnitt ca 950 kr. En utbildning enligt våra förslag kan komma att bli några hundra kronor dyrare. Kostnaden för körkortstillstånd, i dag 220 kr, tillkommer. Enligt vårt förslag kommer å andra sidan detta tillstånd att gälla för övriga behörigheter inom grupp I i fem år. Att avlägga ett kunskapsprov hos Vägverket i dag för t.ex. personbil kostar 180 kr, vilket är något billigare än den avgift som anordnarna av kunskapsprov enligt dagens system brukar ta ut.

Sett ur ett bredare perspektiv innebär reglerna för den enskilde föraren en förbättrad utbildning jämfört med vad som gäller i dag till en måttligt förhöjd kostnad.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Förslagets syfte är att skapa säkrare förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar och på så sätt minska antalet olyckor med fordonen. På sikt förväntas detta leda till positiva samhällsekonomiska konsekvenser i form av färre olyckor med de aktuella fordonen och därmed ett mindre mänskligt lidande samt lägre kostnader för sjukvården.

Ikraftträdande m.m.

Huvuddelen av de föreslagna författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008.

De bestämmelser som är förknippade med utbildningen, såsom ansökan om körkortstillstånd, ansökan om utbildningstillstånd m.m. föreslås träda i kraft den 1 oktober 2007.

Kravet på AM-behörighet kan, som nämnts, införas under förutsättning att det nya körkortsdirektivet har trätt i kraft.

Förslag till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs följande.

Innehåll och syfte

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om förarutbildning för att erhålla behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Lagen syftar till att skapa förutsättningar för en god utbildning för sådana förare.

Definitioner

2 § I denna lag avses med

tillståndshavare: den som har meddelats tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag,

undervisningsplan: ett dokument som upprättas av den som är eller skall vara utbildningsansvarig och som visar hur den utbildning som tillståndshavaren avser att bedriva inom ett utbildningsområde skall läggas upp för att tillgodose lagens syfte,

utbildningsansvarig: en person som är ansvarig för den utbildning som tillståndshavaren bedriver inom ett utbildningsområde,

utbildningsområde: ett geografiskt område inom vilket en utbildningsansvarig, i enlighet med sådana föreskrifter som avses i 17 §, ansvarar för utbildning enligt denna lag,

utbildare: en person som utbildar förare enligt denna lag.

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I övrigt har de beteckningar som används i denna lag samma betydelse som i körkortslagen (1998:488).

Utbildningens innehåll och bedrivande

3 § Utbildning enligt denna lag skall innehålla såväl teoretiska som praktiska moment. I utbildningen för moped klass I, snöskoter och terränghjuling skall ingå övningskörning i trafik.

Utbildningen skall bedrivas så att det i 1 § andra stycket angivna syftet med lagen tillgodoses.

Tillstånd till utbildning m.m.

4 § Utbildning enligt denna lag får bedrivas endast av tillståndshavare.

Tillstånd får meddelas en fysisk eller juridisk person som bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildning på sådant sätt att kravet på god

förarutbildning, i enlighet med denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, tillgodoses.

Ett tillstånd gäller tills vidare om det inte finns särskilda skäl att besluta något annat. Om det behövs får tillståndet även i övrigt begränsas och, i samband med att det meddelas eller senare, förenas med villkor.

Utbildningsansvar m.m.

5 § Hos en tillståndshavare skall det finnas

1. för varje utbildningsområde en eller flera utbildningsansvariga som har godkänts för verksamheten där,
2. en eller flera godkända utbildare, och
3. för varje utbildningsområde en godkänd undervisningsplan.

6 § För godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren ha haft och fortfarande inneha
 - a) ett körkort med behörigheten A eller A1 för utbildning för moped,
 - b) ett körkort med behörigheten B och ett förarbevis för snöskoter för utbildning för snöskoter,
 - c) ett körkort med behörigheten B och ett förarbevis för terränghjuling för utbildning för terränghjuling, och
3. i övrigt vara lämplig för uppgiften.

Vad som sägs i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen (1998:488) om hinder mot att meddela godkännande gäller även i fråga om godkännande som utbildningsansvarig och utbildare.

Med ett förarbevis som avses i första stycket 2 b eller c jämföras en motsvarande behörighetshandling som är utfärdad i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och är giltig i den staten.

7 § Ett godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare får begränsas till att avse utbildning för en eller flera förarbehörigheter.

Om det finns särskilda skäl får ett sådant godkännande även i övrigt begränsas.

Återkallelse av tillstånd och godkännande m.m.

8 § Ett tillstånd att bedriva utbildning enligt denna lag skall återkallas, om

1. tillståndshavaren visar sig vara olämplig för uppgiften,
2. utbildning bedrivs i strid mot bestämmelserna i denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt,
3. utbildning inte har bedrivits av tillståndshavaren under de senaste tolv månaderna, eller
4. tillståndshavaren begär det.

9 § Ett godkännande som utbildningsansvarig eller utbildare skall återkallas, om den som har godkänts

1. inte längre uppfyller kraven för godkännande eller i övrigt visar sig vara olämplig för uppgiften, eller
2. begär att godkännandet skall återkallas.

10 § I stället för att tillståndet eller godkännandet återkallas skall tillståndshavaren, den utbildningsansvarige eller utbildaren varnas, om en varning av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Prövningsmyndighet

11 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor som avses i denna lag.

Tillsyn

12 § Den myndighet som regeringen bestämmer skall utöva tillsyn över utbildning som bedrivs enligt denna lag.

Tillsynen skall säkerställa att syftet med lagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen tillgodoses.

13 § Tillståndshavaren skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Tillståndshavaren och den eller de som är utbildningsansvariga för det utbildningsområde som tillsynen avser skall stå till förfogande vid tillsynen.

Ansvar

14 § Den som uppsåtligt bedriver sådan utbildning som avses i denna lag utan tillstånd döms till böter.

Överklagande

15 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Verkställighet

16 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

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

1. utbildningsområden,
2. utbildningen,
3. lämplighetskrav för utbildningsansvariga och utbildare, samt om
4. utbildningsansvarigas och utbildares uppgifter och verksamhet.

18 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det föreligger särskilda skäl och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Undantag får förenas med villkor.

1. Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

2. Genom lagen upphävs lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Bestämmelserna i 7 och 8 §§ i den upphävda lagen gäller dock till utgången av år 2007.

3. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet samt i fråga om sådana förseelser som avses i 7 och 8 §§ i den upphävda lagen och som har begåtts före utgången av år 2007.

4. Tillstånd att bedriva utbildning som har meddelats enligt äldre bestämmelser gäller i enlighet med sitt innehåll som motsvarande tillstånd enligt denna lag. Tillståndshavaren skall dock inom den tid som föreskrivs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer till prövningsmyndigheten ge in en undervisningsplan för varje utbildningsområde där utbildning skall bedrivas.

Tillstånd som avses i första stycket och ger rätt att utbilda förare av moped klass I medför också rätt att utbilda förare av moped klass II.

5. I de avseenden som anges i 6 § första stycket jämställs ett förarbevis för terrängskoter enligt lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter med ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling.

6. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

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

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

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

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, motorredskap eller spårvagn.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, *moped klass II*, *snöskoter*, *terränghjuling*, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra traktor, *moped klass II*, *snöskoter*, *terränghjuling*, motorredskap eller spårvagn.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

¹ Senaste lydelse 1999:880.

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 9 kap. 1 § skall upphöra att gälla,

dels att nuvarande 9 kap. 2–4 §§ skall betecknas 1–3 §§,

dels att rubriken till 3 kap. skall ha följande lydelse,

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1, 3–5, 11 och 14 §§, 3 kap. 1, 4, 5, 17 och 18 §§, 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 3 och 4 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 2 och 3 §§, 10 kap. 2 § samt de nya 9 kap. 1–3 §§ skall ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 2 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 2 kap. 4 a §, 2 kap. 5 a §, 3 kap. 19 §, 3 kap. 20 och 21 §§ samt 6 kap. 3 a §, av följande lydelse,

dels att en ny rubrik skall införas närmast före 3 kap. 19 § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort och traktorkort,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort skall få utfärdas,

4. körkortshavare, varmed avses körkort,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort *och förarbevis, varmed avses förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning,*

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort, traktorkort *eller förarbevis* skall få utfärdas,

den som har körkortstillstånd eller

5. innehavare av förarbevis, varmed avses den som har körkortstillstånd eller har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjulning.

Bestämmelser om särskilt förarbevis under höjd beredskap och liknande situationer finns i 2 kap. 13 §.

¹ Senaste lydelse 2001:571.

2 kap.

Krav på körkort

Behörighetskrav

1 §

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, *moped klass I*, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

3 §²

Terrängskoter får köras endast av den som har förarbevis för *terrängskoter*.

Bestämmelser om förarbevis för terrängskoter finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för *snöskoter*.

Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för *terränghjuling*.

4 §³

Moped klass I får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för *moped klass I*.

Moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år.

Bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för *moped klass II*.

4 a §

För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.

I lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snö-

² Senaste lydelse 1999:878.

³ Senaste lydelse 1999:878.

skotrar och terränghjulingar finns bestämmelser om utbildning för förarbehörigheten AM och för förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.

Prop. 2008/09:60

Bilaga 2

5 §

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

A1 för lätt motorcykel

AM för moped klass I

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

5 a §

Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I.

11 §⁴

Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har ett körkort med behörigheten B köra personbil oavsett totalvikt samt lastbil och buss, med eller utan släpfordon men utan last eller passagerare.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *moped klass I*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *moped*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

14 §

Ett bevis att körkort utfärdats gäller som körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit.

Ett bevis att körkort *eller förarbevis* utfärdats gäller som körkort *respektive förarbevis*,

⁴ Senaste lydelse 2003:216.

1. i fråga om körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit, och

2. i fråga om förarbevis till dess förarbeviset lämnats ut eller rätten att få ut förarbeviset förfallit.

3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort

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

1 §⁵

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
 - a) 16 år för behörigheten A1,
 - b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - c) 21 år för behörigheten D, och
 4. har avlagt godkänt förarprov.

3. har fyllt
 - a) 16 år för behörigheterna A1 och AM,
 - b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - c) 21 år för behörigheten D, och
 4. har avlagt godkänt förarprov i enlighet med 4 § eller, om sådant prov inte behövs avläggas, har gått igenom föreskriven praktisk utbildning med övningskörning i trafik inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

4 §⁶

Förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spårrtid löper.

Förarprov för förarbehörigheten AM består av ett kunskapsprov och för förarbehörigheterna A, A1, B, C, D och E av ett kunskapsprov

⁵ Senaste lydelse 2003:216.

⁶ Senaste lydelse 2003:216.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. *Kunskapsprov för behörigheten A behöver inte avläggas om sökanden redan har körkort med behörigheten A1.*

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3.

Sökanden skall godkännas i förarprovet, om det visar att *sökanden* har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas av *förare* av *körkortspliktiga fordon*.

Bestämmelserna i 2, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spårrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3 *och som, för förarbehörigheten AM, har gått igenom sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas,

1. för förarbehörigheten AM av den som redan har ett förarbevis för moped klass II, eller

2. för förarbehörigheten A av den som redan har ett körkort med förarbehörigheten A1.

Den som skall avlägga körprov enligt första stycket skall uppfylla kraven i 1 § första stycket 1–3.

5 §

Sökanden skall godkännas i förarprovet, om det visar att *han* eller *hon*

1. för förarbehörigheten AM, har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och

2. för övriga förarbehörigheter, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för dessa förarbehörigheter.

17 §

Bestämmelserna i 2, 2 a, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

18 §

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet.

För ett körkort med förarbehörigheten AM som utfärdats i fall som avses i 4 § tredje stycket 1 gäller prøvotiden under två år från dagen för utfärdandet.

Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, skall prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

Förarbevis

19 §

Förarbevis får utfärdas för den som

- 1. har körkortstillstånd,*
- 2. har fyllt*
 - a) 15 år för förarbevis för moped klass II,*
 - b) 16 år för förarbevis för snöskoter eller terränghjuling, och*
- 3. har avlagt godkänt kunskapsprov eller, om sådant prov inte behöver avläggas enligt 20 § andra stycket, har gått igenom föreskriven praktisk utbildning med övningskörning i trafik inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

20 §

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § 1 och 19 § 2 samt har gått igenom utbildning för fordonsslaget enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov behöver inte avläggas,

- 1. för snöskoter av den som redan har ett förarbevis för terränghjuling, eller*
- 2. för terränghjuling av den som redan har ett förarbevis för snöskoter.*

21 §

Bestämmelserna i 2, 2a och 3 §§, 5 § 1, 8–11 §§, 13 § första stycket 1–3 och andra stycket samt 14–15 §§ gäller även förarbevis.

4 kap.**1 §⁷**

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ om han har körkortstillstånd.

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel *eller den som utbildar sig till förare av moped klass I, snöskoter eller terränghjuling enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar* får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§, om han *eller hon* har körkortstillstånd.

Kravet på innehav av körkortstillstånd gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen skall ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

2 §⁸

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

1. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

2. 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 1,

3. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

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

1. 15 år och nio månader för körning med moped klass I, snöskoter eller terränghjuling,

2. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

3. 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 2,

4. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

⁷ Senaste lydelse 2003:216.

⁸ Senaste lydelse 2003:216.

4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

5. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver *förarbehörighet* D eller DE.

Prop. 2008/09:60
Bilaga 2

5 §⁹

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,

2. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

3. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola *för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E,*

2. *är utbildningsansvarig eller utbildare, om övningskörningen i annat fall än som anges i 6 § sker inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,*

3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker med motorcykel eller bil i andra fall än som avses i 1 eller 3.

6 §¹⁰

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. *har*
a) ett körkort med förarbehörigheten A eller A1 vid övningskörning med moped klass I inom ramen för sådan utbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,

⁹ Senaste lydelse 2004:1087.

¹⁰ Senaste lydelse 2004:1087.

b) ett körkort med förarbehörigheten B och ett förarbevis för fordon av det slag körningen avser vid övningskörning med snöskoter eller terränghjuling inom ramen för sådan utbildning som avses i nämnda lag,

c) ett körkort för fordon av det slag körningen avser vid övningskörning med motorcykel eller bil, och

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller

2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren *har* haft ett sådant körkort och *förarbevis*.

5 kap.

2 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd och traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel

1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort och *förarbevis*, och

2. om körkortshavare gäller också innehavare av *förarbevis*.

6 kap.

3 §

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra *moped klass I* innan innehavaren har fyllt 16 år eller bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

3 a §

En handling som utfärdats i en annan stat inom EES och som i den staten ger rätt att köra traktor, moped klass II, snöskoter eller terränghjuling gäller i Sverige enligt sitt innehåll, om föraren

1. vid färd med traktor, snöskoter eller terränghjuling har fyllt 16 år, och

2. vid färd med moped klass II har fyllt 15 år.

4 §

Utan hinder av 2 kap. 4 § får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här bruka en moped klass I som han fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hans hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in fordonet får köra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ får en person som fyllt 16 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här köra en moped klass I, snöskoter eller terränghjuling som han eller hon fört in i landet, om fordonet uppfyller de villkor som gäller för sådana fordon i hans eller hennes hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in fordonet får köra detta i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Trots bestämmelsen i 2 kap. 4 § tillämpas i fråga om moped klass II vad som sägs i första stycket på en person som fyllt 15 år.

7 kap.

1 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd och traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel

1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort och förarbevis, och

2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis.

8 kap.

2 §¹¹

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Detsamma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva

¹¹ Senaste lydelse 2004:1087.

introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort *eller* traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort, traktorkort *eller förarbevis* eller om förnyelse av körkort *eller förarbevis* samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

3 §

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

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort *eller förarbevis* enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

9 kap.

1 §

Körs moped klass II av barn som inte har fyllt 15 år, döms den som har vårdnaden om barnet eller, om förseelsen har begåtts av barnet i ett anställningsförhållande, arbetsgivaren till böter, om vårdnadshavaren eller arbetsgivaren uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommer på honom för att hindra förseelsen. Till samma straff döms även den som i annat fall uppsåtligen eller av oaktsamhet tillåter barn som inte fyllt 15 år att köra moped klass II.

2 §

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

Föraren skall inte dömas till straff,

1 §

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

Föraren skall inte dömas till straff,

1. om körkortet skall förnyas och föraren före färden har återlämnat *kortet* eller gjort anmälan om att det förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

3 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

4 §

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1–2 §§ kör fordon i strid mot denna lag finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *och i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

1. om körkortet *eller förarbeviset* skall förnyas och föraren före färden har återlämnat *handlingen* eller gjort anmälan om att den förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort *eller förarbevis* begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

2 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort *eller förarbevis* till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

3 §

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

10 kap.

2 §

Om en läkare vid undersökning av en *körkortshavare* finner att *körkortshavaren* av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, skall läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Innan anmälan görs skall 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 *och* traktorkort.

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

Bestämmelserna i första stycket gäller även den som har körkortstillstånd, traktorkort *och förarbevis.*

1. Denna lag träder i kraft, i fråga om de nya bestämmelserna i 4 kap. 1, 2, 5 och 6 §§ samt i 5 kap. 2 § och i 7 kap. 1 § den 1 oktober 2007, och i övrigt den 1 januari 2008. Frågor om körkortstillstånd och förhandsbesked för den nya förarbehörigheten AM samt för de nya förarbevisen för snöskoter och för terränghjuling får prövas från och med den 1 oktober 2007.

2. Bestämmelsen i 2 kap. 4 § gäller inte den som är född före den 1 januari 1993.

3. Förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter gäller fortfarande. Ett sådant förarbevis skall inom den tid som regeringen föreskriver bytas ut mot en behörighetshandling enligt de nya bestämmelserna. Ett förarbevis som efter föreläggande inte har bytts ut gäller inte.

4. Traktorkort som har utfärdats före den 1 januari 2008 ger fortsatt rätt att köra moped klass I.

5. Den som innehar ett förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter skall anses uppfylla de personliga och medicinska lämplighetskraven i 3 kap. 2 §. I fråga om sådant förarbevis gäller från och med den 1 januari 2008 bestämmelserna i

a) 3 kap. 3 §, 10 § andra meningen, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket, 15 § första stycket 1 och andra stycket, samt

b) 5 kap. 2 §, 7 kap. 1 §, 8 kap. 3 §, 9 kap. 1–2 §§ och 10 kap. 2 § i dessa paragrafers nya lydelse.

6. Ingripanden enligt 5 kap. mot ett förarbevis som avses i 5 får inte ske till följd av brott som har begåtts före den 1 oktober 2007.

7. I de avseenden som anges i 4 kap. 6 § jämställs ett förarbevis för terrängskoter enligt lagen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter med ett förarbevis för snöskoter eller terränghjuling enligt körkortslagen.

8. De äldre bestämmelserna i 9 kap. 1 § gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 januari 2008.

9. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela de ytterligare övergångsbestämmelser som behövs.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor skall ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

I lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar finns särskilda bestämmelser om förarutbildning för de fordonsslag som den lagen omfattar.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas inte på sådan förarutbildning.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik- ärende,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, *förarbevis*- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål samt för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

¹ Senaste lydelse 2004:367.

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

Nuvarande lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Föreslagen lydelse

2 §¹

Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som för framdrivning är försedd med band.</i>
<i>Terränghjulning</i>	<i>En terrängskoter som för framdrivning är försedd med hjul.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt

¹ Senaste lydelse 2003:219.

¹ Senaste lydelse 2003:219.

användas till person- eller godsbe-
fordran i terräng. Terrängmotor-
fordon delas in i terrängvagnar och
terrängskotrar.

Terrängskoter

Ett terrängmotorfordon med en
tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängskotrar delas in i snö-
skotrar och terränghjulingar.

Terrängsläp

Ett släpfordon som är inrättat för
att dras av ett terrängmotorfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2007.

Förteckning över remissinstanser som yttrat sig över betänkandet – Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45)

Efter remiss har yttrande över Förarbevisutredningens betänkande lämnats av Justitieombudsmannen (JO), Riksrevisionen, Hovrätten för Västra Sverige, Umeå tingsrätt, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Mariestad, Riksåklagaren, Rikspolisstyrelsen, Försvarsmakten, Barnombudsmannen, Konsumentverket, Länsstyrelsen Västerbottens län, Länsstyrelsen Östergötland, Naturvårdsverket, Vägverket, Vägtrafikinspektionen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Arbetsmiljöverket, Glesbyggsverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Umeå Universitet, Ungdomsstyrelsen, Myndigheten för skolutveckling, Sametinget, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), ATV Leverantörernas Förening (ALF), Cykel- och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR), Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motorförarnas Helynkerhetsförbund (MHF), Snöfordonleverantörernas förening (SNÖFO), Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Sveriges Terränghjulingutbildares Riksorganisation (STHR), Sveriges trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Försäkringsförbund och Trafikförsäkringsföreningen, Svenska Golf förbundet.

Följande remissinstanser har inbjudits att yttra sig över betänkandet men avstått. Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkesmässig trafik (LAKY), Trafikpolischefernas samarbetsorganisation, Handikappförbundets samarbetsorgan (HSO), Sveriges Motorcykelhandlars Riksförbund (SMR), Motorhistoriska riksförbundet, Motormännens riksförbund, Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO), Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet (SVEMO), Trafikutbildarnas Riksorganisation, Landsrådet för Sveriges Ungdomsorgan (LSU), Frivilliga motorcykelkåren (FMCK).

Efter remiss har yttrande över Vägverkets och Rikspolisstyrelsens redovisningar av sitt uppdrag avseende registrering av mopeder klass II lämnats av Riksåklagaren, Åklagarmyndigheten, Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Göteborgs tingsrätt, Rikspolisstyrelsen, Riksrevisionen, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Skåne län, Arbetsmiljöverket, Ekonomistyrningsverket, Datainspektionen, Statistiska centralbyrån, Skatteverket, Konsumentverket, Sveriges Kommuner och Landsting, AB Svensk Bilprovning, SMP Svensk Maskinprovning AB, Motorhistoriska riksförbundet (MHRF), Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motorbranschens riksförbund, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC), Sveriges trafikskolors Riksförbund (STR), Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (SWEDAC), Motormännens Riksförbund, Sveriges Försäkringsförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF). Följande remissinstanser har inbjudits att yttra sig över redovisningarna men avstått. Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkesmässig trafik (LAKY), Det Norske Veritas Sverige (DNV), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Sveriges Fordonsbyggares Riksorganisation (SFRO), Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF).

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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 9 kap. 1 § ska upphöra att gälla,

dels att nuvarande 9 kap. 2–4 §§ ska betecknas 9 kap. 1–3 §§,

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1, 3–5, 11 och 14 §§, 3 kap. 1, 4, 5, 17 och 18 §§, 4 kap. 1, 2 och 5–7 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 3 och 4 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 2 och 3 §§, de nya 9 kap. 1–3 §§, rubriken till 3 kap. samt rubriken närmast före 2 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 2 kap. 5 a §, 3 kap. 19–21 §§ och 5 kap. 2 a §, samt närmast före 3 kap. 19 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort och traktorkort,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort *skall* få utfärdas,

4. körkortshavare, varmed avses körkort,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort *och förarbevis*,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort *ska* få utfärdas,

5. *innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.*

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

¹ Senaste lydelse 2001:571.

Krav på körkort**Behörighetskrav****1 §**

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil *skall* föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, *moped klass I*, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil *ska* föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

3 §²

Terrängskoter får köras endast av den som har förarbevis för *terrängskoter*.

Bestämmelser om förarbevis för terrängskoter finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för *moped klass II*.

Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för *snöskoter*.

Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för *terränghjuling*.

4 §³

Moped klass I får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för *moped klass I*.

Moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år.

Bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

För övningskörning med fordon som avses i 1–3 §§ gäller bestämmelserna i 4 kap.

5 §

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

AM för moped klass I

² Senaste lydelse 1999:878.

³ Senaste lydelse 1999:878.

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,
2. terrängvagn, och
3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

5 a §

Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I.

11 §⁴

Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har ett körkort med behörigheten B köra personbil oavsett totalvikt samt lastbil och buss, med eller utan släpfordon men utan last eller passagerare.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *moped klass I*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *mopeder*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

14 §

Ett bevis att körkort utfärdats gäller som körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit.

Ett bevis att körkort *eller förarbevis* utfärdats gäller som körkort *respektive förarbevis* till dess körkortet *respektive förarbeviset* lämnats ut eller rätten att få ut körkortet *respektive förarbeviset* förfallit.

⁴ Senaste lydelse 2003:216.

1 §⁵

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
 2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
 3. har fyllt
- | | |
|--|--|
| a) 16 år för behörigheten A1, | a) 15 år för behörigheten AM, |
| b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E, | b) 16 år för behörigheten A1, |
| c) 21 år för behörigheten D, och | c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E, |
| 4. har avlagt godkänt förrarprov. | d) 21 år för behörigheten D, och |

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förrarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

4 §⁶

Förrarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. Förrarprov får inte avläggas om spärrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. Kunskapsprov för behörigheten A behöver inte avläggas om sökanden redan har körkort med behörigheten A1.

Förrarprovet består för behörigheten AM av ett kunskapsprov och för övriga behörigheter av ett kunskapsprov och ett körprov. Förrarprov får inte avläggas om spärrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3 och som, för behörigheten AM, dessutom uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för mopedklass I enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas för behörigheten A av den som redan har ett körkort med behörigheten A1.

⁵ Senaste lydelse 2003:216.

⁶ Senaste lydelse 2003:216.

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3.

Prop. 2008/09:60
Bilaga 5

5 §

Sökanden *skall* godkännas i förarprovet, om det visar att *sökanden* har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas av *förare av körkortspliktiga fordon*.

Sökanden *ska* godkännas i förarprovet, om det visar att *han eller hon*

1. *för förarbehörigheten AM, har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och*

2. *för övriga förarbehörigheter, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.*

17 §

Bestämmelserna i 2, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

Bestämmelserna i 2–3 och 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

18 §

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, *skall* prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet.

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prövotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, *ska* prövotiden endast omfatta vad som kan återstå av prövotiden för det äldre körkortet.

Första stycket gäller inte körkort med behörigheten AM.

Förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

19 §

Förarbevis får utfärdas för den som

1. *har fyllt*

a) *15 år för förarbevis för moped klass II,*

b) *16 år för förarbevis för snöskoter eller terränghjuling, och*

2. *har avlagt godkänt förarprov.*

20 §

Förarprovet består för förarbevis av ett kunskapsprov. Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 19 § 1 och har gått igenom utbildning för fordonsslaget enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov får inte avläggas innan spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 5 kap. 3 § 1, 2, 3 eller 4.

21 §

För förarbevis ska i tillämpliga delar följande bestämmelser gälla:

1. 1 § sista stycket om utfärdande av handling i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,
2. 5 § 1 om godkännande i förarprov,
3. 11 § om första giltighetsdag,
4. 13 § första stycket 1–3 och andra stycket om ogiltighet, samt
5. 14 och 15 §§ om förnyelse och skyldighet att medföra förarbeviset.

4 kap.

1 §⁷

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ om han har körkortstillstånd.

Kravet på innehav av körkortstillstånd gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har villkorats till

Den som

1. innehar körkortstillstånd och för att få körkort vill öva sig i att köra bil, motorcykel eller moped klass I, eller

2. utbildar sig till förare av moped klass II, snöskoter eller terränghjuling,

får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§.

Kravet på innehav av körkortstillstånd enligt första stycket 1 gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något medicinskt skäl har

⁷ Senaste lydelse 2003:216.

att avse automatväxlat fordon och övningskörningen *skall* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen *ska* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

2 §⁸

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

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

1. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

1. 14 år och nio månader för körning med moped klass I och moped klass II,

2. 17 år och 6 månader för körning med

2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjuling,

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 1,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

3. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

4. 17 år och 6 månader för körning med

4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

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.

5 §⁹

Övningskörning *skall* ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

Övningskörning *ska* ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola *för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E,*

⁸ Senaste lydelse 2003:216.

⁹ Senaste lydelse 2004:1087.

2. är behörig utbildare enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,

2. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

3. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker i andra fall.

3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker med motorcykel eller bil i andra fall än som avses i 1 och 3.

6 §¹⁰

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och
3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller
2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

7 §

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 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,

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,
2. har behörighet för fordon av det slag körningen avser, och
3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren har haft sådan behörighet.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars körkort eller förarbevis under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

¹⁰ Senaste lydelse 2004:1087.

3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och

4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som *skall* övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

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

5 kap.

2 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd *och* traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel

1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort *och* förarbevis, och

2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis *och* innehavare av traktorkort.

Vissa undantag för förarbevis från vad som sägs i första stycket finns i 2 a §.

I fråga om utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse ska hänvisningen i 14 § första stycket till kraven i 3 kap. 1 § i stället avse 3 kap. 19 §.

2 a §

För förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjulning gäller inte

1. vad som sägs om återkallelse i 3 § 5–8, och

2. vad som anges i 14 § och 15 § sista stycket om innehav av och ansökan om körkortstillstånd som villkor för utfärdande av nytt förarbevis.

Trots vad som anges i 13 § får ansökan om utfärdande av förarbevis prövas

1. om spärrtid löper enligt 3 kap. 9 §, och

2. innan spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5, 6 eller 7.

6 kap.
3 §

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra *moped innan innehavaren har fyllt 15 år eller bil innan innehavaren har fyllt 18 år*. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

4 §

Utan hinder av 2 kap. 4 § får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *bruka* en moped klass I som *han* fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för *sådana fordon* i hans hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in *fordonet* får köra *detta* i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *köra en moped* som *han eller hon* fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för *mopeder* i hans eller hennes hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in *mopeden* får köra *denna* i hemlandet utan körkort, *förarbevis* eller därmed jämförlig handling.

7 kap.
1 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd *och* traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel
1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort *och förarbevis*, *och*
2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis *och* innehavare av traktorkort.

8 kap.

Lydelse enligt prop. 2007/08:128 *Föreslagen lydelse*

2 §

Följande beslut av Vägverket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,
 2. beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och
 3. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.
- Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort *eller* traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort, traktorkort *eller förarbevis* eller om förnyelse av körkort *eller förarbevis* samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

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

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort *eller förarbevis* enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

9 kap.

2 §

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

Föraren *skall* inte dömas till straff,

1. om körkortet *skall* förnyas och föraren före färden har återlämnat kortet eller gjort anmälan om att det förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

Föraren *ska* inte dömas till straff,

1. om körkortet *eller förarbeviset ska* förnyas och föraren före färden har återlämnat *handlingen* eller gjort anmälan om att den förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort *eller förarbevis* begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort *eller förarbevis* till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

4 §¹¹

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1–3 §§ kör fordon i strid mot denna lag finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *och i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009 i fråga om 4 kap. 1, 2 och 5–7 §§ och i övrigt den 1 oktober 2009.

2. Ansökningar om körkortstillstånd och begäran om förhandsbesked enligt 3 kap. 8 § som omfattar körkortsbehörigheten AM får prövas från och med den 1 april 2009.

3. Äldre föreskrifter om rätt att köra moped klass II gäller fortfarande för personer som är födda före den 1 oktober 1994.

4. Förarbevis som före den 1 oktober 2009 har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ger även i fortsättningen rätt att köra det fordonsslag förarbeviset avser. Ett sådant förarbevis upphör dock att gälla om inte innehavaren före visst datum har ansökt om utbyte till en behörighetshandling enligt de nya bestämmelserna. Regeringen får meddela föreskrifter om sista dag för sådan ansökan. På sådant förarbevis ska från och med den 1 oktober 2009 tillämpas bestämmelserna i 3 kap. 13 § första stycket 2–3 och andra stycket samt 15 § första stycket 1 och andra stycket, 7 kap. 1 §, 8 kap. 3 § i tillämpliga delar samt 9 kap. 1 och 2 §§. Därutöver ska

– förarbevis för moped klass I likställas med körkort med behörigheten AM vid tillämpning av bestämmelserna i 3 kap. 3 § och 10 § andra meningen, 5 kap. 2 § samt 10 kap. 2 §, samt

– på förarbevis för terrängskoter tillämpas bestämmelserna i 5 kap. 2 och 2 a §§.

5. Traktorkort som har utfärdats före den 1 oktober 2009 ger fortsatt rätt att köra moped klass I.

6. Nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av körkort eller traktorkort som utfärdats före den 1 januari 2000 ger rätt att köra snöskoter och terränghjuling utan hinder av 2 kap. 3 §.

7. De äldre bestämmelserna i 9 kap. 1 § gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 oktober 2009.

¹¹ Senaste lydelse 1999:878.

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Bestämmelser om behörighetskrav samt utfärdande och återkallelse av körkort respektive förarbevis för dessa fordonsslag finns i körkortslagen (1998:488).

Tillstånd att bedriva utbildning

2 § Utbildning enligt denna lag får bedrivas endast efter tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

Återkallelse av tillstånd

3 § Myndigheten får återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning om förutsättningarna för tillstånd enligt 2 § inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningen som meddelats med stöd av denna lag inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

Utbildningens innehåll

4 § Utbildning enligt denna lag ska innehålla teoretiska och, för moped klass I, snöskoter och terränghjuling, även praktiska moment. I utbildningen för moped klass I ska ingå övningskörning i trafik.

Kunskapsprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, att utfärda bevis om avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven.

Överlämnande enligt första stycket får återtas om kunskapsprov anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig vara olämplig att anordna prov.

Tillsyn

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över utbildning och kunskapsprov. Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna

enligt 2 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om utbildning som meddelats med stöd av denna lag efterlevs.

Prop. 2008/09:60
Bilaga 5

Den som bedriver utbildning enligt denna lag ska på begäran av myndigheten lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Bemyndiganden

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag, om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på tillstånd enligt 2 § och tillsyn enligt 6 §.

Straffansvar

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

Verkställighet

9 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges.

Överklagande

10 § Myndighetens beslut enligt 2 och 3 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.
 2. Genom lagen upphävs lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Bestämmelserna i 1, 2, 7 och 8 §§ den upphävda lagen gäller dock till den 1 oktober 2009.
 3. Tillstånd att bedriva utbildning som avses i 2 § den nya lagen ger även rätt att före den 1 oktober 2009 bedriva utbildning och anordna kunskapsprov som avses i 1 och 2 §§ den upphävda lagen.
 4. Den upphävda lagen gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 april 2009 samt i fråga om sådana förseelser som avses i 7 och 8 §§ den upphävda lagen och som har begåtts före 1 oktober 2009.
 5. Tillstånd att bedriva utbildning som har meddelats enligt den upphävda lagen gäller i enlighet med sitt innehåll som tillstånd meddelade med stöd av denna lag. Sådant tillstånd som ger rätt att utbilda förare av moped klass I medför också rätt att utbilda förare av moped klass II.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

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

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

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

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra *traktor, motorredskap eller spårvagn*.

Första, andra och tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, *moped klass II, snöskoter, terränghjuling*, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra *sådant fordon*.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2009.

¹ Senaste lydelse 1999:880.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

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

Bestämmelserna i denna lag tillämpas inte på sådan förarutbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter *skall* I fråga om personuppgifter *ska*
vägtrafikregistret ha till ändamål vägtrafikregistret ha till ändamål
att tillhandahålla uppgifter för att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag
eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra
fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen
(1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller
den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs c) annan person om det behövs
för att underlätta handläggningen för att underlätta handläggningen
av ett körkorts- eller yrkestrafik- av ett körkorts-, *förarbevis-* eller
ärende, yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkes-
mässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller
biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i
rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färd-
skrivare vid vägtransporter,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där
uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar
eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål
samt för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om
fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande
register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordons-
ägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen
(1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

¹ Senaste lydelse 2004:367.

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

Nuvarande lydelse

2 § ¹	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Föreslagen lydelse

2 § ¹	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.</i>
<i>Terränghjulning</i>	<i>En annan terrängskoter än en snöskoter.</i>

¹ Senaste lydelse 2003:219.

¹ Senaste lydelse 2003:219.

Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbe- fordran i terräng. Terrängmotor- fordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.	Prop. 2008/09:60 Bilaga 5
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. <i>Terrängskotrar delas in i snö- skotrar och terränghjulingar.</i>	
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.	

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2008-06-09

Närvarande: F.d. justitierådet Nina Pripp, justitierådet Marianne Lundius och regeringsrådet Karin Almgren.

Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Enligt en lagrådsremiss den 22 maj 2008 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,
3. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
4. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskador,
5. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister, och
6. lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av ämnessakkunnige Johan Englund, biträdd av kanslirådet Jonas Ragell.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 oktober 2008.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Bildt, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Malmström, Sabuni, Tolgfors.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar	7 §	
