

Landsbygds- och infrastrukturdepartement  
LI2023/01973

**Diarienummer**  
Utr 2023/18  
**Datum**  
2023-05-29

## **Yttrande över kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelser effekt inom unionen**

Remissen omfattar två direktiv, dels ett förslag till reviderat körkortsdirektiv, dels ett nytt direktiv avseende körkortsåterkallelser, vilket tidigare fanns i körkortsdirektivet. Det huvudsakliga syftet med revideringen av körkortsdirektivet är att öka trafiksäkerheten, främja rörligheten samt att bidra till en hållbar mobilitet medan direktivet om körkortsåterkallelser syftar till att främja trafiksäkerheten.

Remissvaret inleds med en sammanfattning av Trafikanalys synpunkter och därefter redovisas synpunkterna på några av förslagen i respektive direktiv. De bägge förslagen innehåller många olika förändringar och flera av förslagen är detaljerade till sin natur vilket gör att Trafikanalys inte har möjlighet att kommentera samtliga förslag.

### **Sammanfattning och övergripande synpunkter**

Trafikanalys anser att kommissionen väl har motiverat varför det är nödvändigt att uppdatera körkortsdirektivet. Lagstiftningen behöver bland annat anpassas till den tekniska utvecklingen som bland annat innebär introduktion av nya drivmedel, olika former av förarstöd samt minskat behov av fysiska identifikationshandlingar. Trafikanalys stöder förslagen då de har en positiv inverkan på såväl tillgänghetsmålet som hänsynsmålet.

Trafikanalys har invändningar mot ett av förslagen och det gäller förslaget i direktivet om körkortsåterkallelser som innebär att körkort ska återkallas om regelöverträdelsen leder till dödsfall eller svår personskada. Trafikanalys anser att endast regelöverträdelsen ska utgöra grund för beslut om körkortsåterkallelse, se vidare nedan.

Kommissionens konsekvensanalys visar att förslagen kommer att innebära besparingar för det offentliga, företag och medborgare. Trafikanalys vill dock framhålla att kostnaderna för att införa systemen inledningsvis kan bli höga och att den befintliga lagstiftningen i Sverige behöver genomgå omfattande förändringar.

Det är oklart varför delarna om körkortsåterkallelser brutits ut ur körkortsdirektivet och det är svårt att få överblick över förslagen. Trafikanalys anser därför att det vore bättre att hålla ihop förslagen i ett direktiv.

Trafikanalys lämnar nedan ytterligare kommentarer till några av förslagen.

## Nytt körkortsdirektiv

### *Digitalt körkort (se artiklarna 2.1–3 och 5)*

Trafikanalys stöder förslaget att introducera ett digitalt körkort samt möjligheten att även fortsatt ha ett fysiskt körkort för de som så önskar. Ett digitalt körkort medför förenklingar för medborgarna när körkortet ska förnyas samt såväl minskade kostnader som minskad materialåtgång vid produktionen.

### *Tillåtet från 16 år att köra bil som väger högst 2 500 kg med fysiskt begränsad hastighet till 45 km/h (se artiklarna 4.4a och 9.4c)*

Kommissionen föreslår att fordon tillåtna att framföra med B-behörighet ska bli tillåtna att framföras av förare från 16 års ålder upp till 21 år med behörighet B1 under förutsättning att fordonet inte väger mer än 2 500 kg och att fordonets högsta hastighet är fysiskt begränsat till 45 km/h.

Om denna fordonskategori införs anser Trafikanalys att begreppet av A-traktor bör tas bort från det svenska regelverket samt att regeringen ger Transportstyrelsen i uppdrag att utreda om, och i så fall hur, A-traktorer utformade enligt nu gällande regelverk kan anpassas till denna nya fordonskategori.

Sverige har valt att inte införa körkortskategori B1, vilket är en körkortskategori som enligt gällande EU-direktiv avser fyrhjuliga motorcyklar. Nu föreslår kommissionen att kategori B1 kompletteras med ovan nämnda fordonstyp. En ny körkortskategori med tillhörande utbildning och förarprov behöver därför införas i Sverige för att denna fordonskategori ska tillåtas i Sverige.

Några andra villkor för fordonet än de som angetts ovan i form av högsta tillåtna vikt och högsta fysiskt begränsade hastighet framgår inte av förslaget. Trafikanalys förutsätter därför att samma regelverk ska gälla för dessa fordon som för övriga fordon som får framföras med körkortsbehörighet B.

Trafikanalys anser vidare att begreppet *fysiskt begränsat* i villkoret om fordonets högsta hastighet behöver definieras så att manipulation inte kan ske utan synligt ingrepp. Det kan exempelvis ske genom att Transportstyrelsen tar fram särskilda föreskrifter om tekniska krav för de hastighetsbegränsande åtgärderna. Vi kan också se tydliga fördelar med att införa en högsta tillåtna hastighet för fordonskategorin. Det skulle underlätta polisens arbete med att beivra lagbrott och sannolikt minska incitamenten för att manipulera den fysiskt begränsade hastigheten.

Trafikanalys kommenterade i remissvaret på Transportstyrelsens utredning om nya regler för A-traktorer att det kan finnas fördelar ur både tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiv för förarna av A-traktorer och övriga trafikanter om den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer höjs från 30 km/h till 40 km/h.<sup>1</sup> Mot bakgrund av att ett krav på körkort av kategorin B1 och åldersgräns från 16 år villkoras för framförande av dessa fordon tillstyrker Trafikanalys kommissionens förslag.

En åldersgräns på 16 år för denna fordonskategori kan ses som en försämring av tillgängligheten jämfört med A-traktorer, vilka får framföras från 15 års ålder. Trafikanalys konstaterar dock att förslaget inte påverkar regleringen av moped klass 1, där så kallade mopedbilar ingår. Dessa får framföras från 15 års ålder och utgör således ett alternativ ur ett tillgänglighetsperspektiv.

---

<sup>1</sup> [https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2023/i2022\\_01967trafikanalys.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2023/i2022_01967trafikanalys.pdf)

*Tillåtet att köra fordon med alternativ framdrivning som väger max 4 250 kg med B-körkort (se artikel 9 h)*

Det föreslås att det två år efter att ett körkort med behörighet B utfärdats för en person för första gången ska bli tillåtet för körkortsinnehavaren att köra fordon som väger upp till 4 250 kg under förutsättning att fordonet drivs med el eller alternativa drivmedel. I det gällande direktivet finns en möjlighet att nationellt tillåta personer med körkortsbehörighet B att köra fordon avsedda för godstransporter som väger upp till 4 250 och som drivs av alternativa drivmedel under förutsättning att vikten utöver 3 500 kilo uteslutande beror på det alternativa framdrivningssystemets extra vikt.

Kommissionen föreslår nu att ta bort villkoren att detta enbart ska gälla fordon avsedda för godstransporter och att vikten utöver 3 500 kilo uteslutande beror på extra vikt för det alternativa framdrivningssystemet.

Trafikanalys ser fördelar med förslaget för vissa fordonstyper. Till exempel ökar det möjligheterna att köra rullstolstaxi med eldrift.

Ett viktigt syfte med förslaget är att stödja introduktionen av lätta lastbilar som inte har en förbränningsmotor men också att motverka förarbristen inom EU. I gällande körkortsdirektiv anges att denna möjlighet endast finns om vikten som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på extra vikt i framdrivningssystemet jämfört med en konventionell förbränningsmotor.

Transportstyrelsen utredde möjligheten att införa denna regel i Sverige men avrådde från detta bland annat mot bakgrund av att det inte går att fastställa att den extra vikten enbart beror på det alternativa framdrivningssystemet. Trafikanalys instämde i sitt remissvar i Transportstyrelsen uppfattning att det skulle vara omöjligt att kontrollera detta kriterium.<sup>2</sup> Men nu när det inte behöver fastställas att den extra vikten enbart beror på det alternativa framdrivningssystemet har Trafikanalys inga invändningar mot förslaget.

Trafikanalys vill dock understryka att det finns ytterligare villkor som behöver uppfyllas för att använda fordon som väger mer än 3 500 kg i yrkesmässig trafik. Till exempel så krävs färdskrivare för att dokumentera kör- och vilotider och särskilda regler för lastsäkring finns. Trafikanalys noterar dock att kravet på yrkeskompetensbevis gäller för de som framför fordon som kräver behörighet C eller D.<sup>3</sup> Det i sin tur innebär att yrkesförarkompetensbevis inte kommer att krävas för de som framför ett fordon i yrkesmässig trafik med alternativ framdrivning om fordonet väger högst 4 250 kg.

*Hälsodeklaration även vid förnyelse av körkort. (se artikel 10.6)*

Kommissionen föreslår att en hälsodeklaration ska göras även vid förnyelse av körkort i kategorierna A och B. Idag krävs detta enbart i samband med ansökan om körkortstillstånd och inte vid förnyelse. Trafikanalys är tveksamma om införandet av en hälsodeklaration vid förnyelse kommer ha någon märkbar positiv effekt på trafiksäkerheten.

*Medföljande förare (se artikel 14)*

Kommissionen föreslår att personer som fyllt 17 men inte 18 år ska kunna ta körkort med behörighet B eller C men att de endast ska få framföra fordonet om en erfaren förare medföljer. Trafikanalys har inga invändningar mot förslaget men anser att ansvarsfördelningen mellan medföljare och förare behöver tydliggöras.

<sup>2</sup> [https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2022/i2021\\_02956-trafikanalys-002.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/remissvar/2022/i2021_02956-trafikanalys-002.pdf)

<sup>3</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20071157-om-yrkesforarkompetens\\_sfs-2007-1157](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20071157-om-yrkesforarkompetens_sfs-2007-1157)

*Prövotid för nytaget körkort (se Artikel 15)*

En provotid på två år under vilken det gäller nolltolerans för alkohol föreslås införas för de med nytaget körkort. Trafikanalys anser att förslaget är bra eftersom det i huvudsak riktas mot yngre förare vilka är överrepresenterade i olycksstatistiken. Förslagets konstruktion innebär dock en något märklig signal att det efter två år är acceptabelt med en mindre mängd alkohol i samband med bilkörning. I förslaget anges att körkortet ska återkallas om mängden alkohol i blodet överstiger 0,0g/mL. Vid en absolut nolltolerans finns risk för mätfel eller att alkoholen har kommit från ett livsmedel. Nolltoleransen bör ligga på en nivå som gör att denna risk inte finns. Vidare anser Trafikanalys att samma nolltolerans, i det vidare europeiska lagstiftningsarbetet, också bör införas för andra droger.

**Direktivet om vissa körkortsåterkallelers effekt inom unionen**

Trafikanalys anser att det är viktigt för trafiksäkerheten att körkortsåterkallelse kan ske inom hela unionen vid allvarliga trafikförseelser och vi är därför positiva till att möjligheterna att göra detta införs och instämmer i stort sett med hela förslaget.

I förslaget ingår att körkort kan återkallas för allvarliga vägtrafiksäkerhetsrelaterade överträdelser, vilket inkluderar rattfylleri, fortkörning, drograttfylleri samt beteende som strider mot vägtrafikreglerna och som orsakat dödsfall eller allvarliga personskador.

Trafikanalys avstyrker den del av förslaget som innebär att körkort ska återkallas om överträdelsen lett till dödsfall eller allvarlig personskada. Konsekvensen av en olycka beror inte bara på den som orsakar olyckan utan också på vem olyckan drabbar, hur den drabbade är skyddad och uppträtt i trafiken, slumpfaktorer och annat. Till exempel kan konsekvenserna av en olycka förvärras om en drabbad cyklist inte har hjälm eller om en drabbad person i en bil inte använder säkerhetsbälte. Att även inbegripa konsekvensen av en överträdelse innebär således en osäker rättslig grund för körkortsåterkallelse.

Trafikanalys konstaterar också att förslaget till direktiv saknar definition, eller referens till en definition, av såväl dödsfall som allvarlig personskada. Definitionerna och metoderna för att tillämpa definitionerna skiljer sig mycket mellan EU-medlemsländer. Särskilt gäller det allvarliga personskador och Eurostat skriver i senaste utgåvan av sin årliga rapport om trafiksäkerheten att definitioner och registrering skiljer sig signifikant mellan länderna.<sup>4</sup> Dessa osäkerheter understryker att det inte är lämpligt att använda konsekvensen av olyckan som grund för beslut om körkortsåterkallelse eller inte.

I förslaget ingår att det medlemsland som utfärdat körkortet kan besluta att inte återkalla körkortet om överträdelsen inte skulle medföra återkallelse i det land som utfärdat det. Denna möjlighet finns också om körkortsåterkallelsen enbart baseras på en hastighetsöverträdelse som understiger 50 km/h. Trafikanalys anser att denna gräns är högt satt och att kommissionen bör utreda om den kan vara lägre om överträdelsen sker där den skyltade hastigheten är låg till exempel på grund av att vägen passerar en förskola eller skola.

---

<sup>4</sup> Se European Road Safety Observatory. Annual statistical report on road safety in the EU 2022 sidan 11. [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO\\_annual\\_report\\_20220509.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf)

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lennart Thörn. I beredningen av ärendet har också Backa Fredrik Brandt samt avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund  
Generaldirektör