

Kopia till

li.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Remiss av kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer

Transportstyrelsen har tagit emot en remiss av kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer från Regeringskansliet (LI2023/01973).

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget till (ett fjärde) körkortsdirektiv, inklusive bilagor. När det gäller förslaget till direktiv om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer (fortsättningsvis kallat "återkallelse-direktivet"), avstyrker Transportstyrelsen förslaget men är positiv till den bakomliggande tanken. Myndigheten vill understryka att det som föreslås i respektive direktiv kommer innebära stora och betydande förändringar i författningar, praktisk ärendehantering, administration och teknisk utveckling i Transportstyrelsens IT-system, exempelvis vägtrafikregistret (VTR). Transportstyrelsens synpunkter på förslagen sammanfattas nedan.

Fysiska och mobila körkort

Utfärdande av mobila körkort innebär initialt höga kostnader för Transportstyrelsen (utvecklingskostnader). Det finns utmaningar i form av brist på IT-personal, både på Transportstyrelsen och i staten i övrigt, en faktor som kan påverka både den tid som behövs och kostnaden för att få fram en lösning för mobila körkort enligt artikel 3.

Transportstyrelsen förstår avsikten med artikel 3.2 som att körkortet ska ge samma rätt att köra motorfordon oavsett format på körkortet. Myndigheten anser dock att det är oklart vad som menas med "helt likvärdiga" och befarar att det kan leda till praktiska svårigheter. Till exempel om det fysiska körkortet har ett foto och personen senare begär ett mobilt körkort

och fotot på de två är olika, innebär det då att de inte är ”helt likvärdiga” och därför inte är giltiga?

Transportstyrelsen bedömer att tiden för implementering är mycket kort och det kommer att bli svårt att hinna implementera ett svenskt digitalt körkort på bara några år. Inte minst med tanke på att kommissionen enligt artikel 5.7 först 18 månader efter att direktivet trätt i kraft kommer meddela närmare bestämmelser om driftskompatibilitet, säkerhet och provning av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet mot de nationella systemen.

Körkortskategorier

Behörighet B1

Behörighet B1 är enligt artikel 6.1 c frivillig för medlemsstaterna att införa. Det finns också en ny möjlighet att nationellt införa denna körkortsbehörighet för fordon med begränsad vikt och hastighet samt för förare inom ett visst åldersintervall enligt vad som regleras i artikel 9.4 c.

I artikel 9.4 c får Medlemsstaterna på sitt territorium tillåta att följande kategorier av fordon körs: ”*Fordon i kategori B med en tillåten totalvikt på 2 500 kg och en högsta hastighet som är fysiskt begränsad till 45 km/h framförda av förare som är yngre än 21 år och som innehar körkort för kategori B1.*” Transportstyrelsen ser positivt på att undantaget (B1 behörighet) begränsas gällande totalvikt med tanke på att undantaget avser ungdomar som ska manövrera ett fordon som normalt kräver B-behörighet. Fordonets totalvikt har betydelse för trafiksäkerhet vid exempelvis en kollision. Tyngre fordon innebär oftast högre säkerhet för föraren medan lättare fordon ofta innebär mindre risker för övriga trafikanter.

Transportstyrelsen ser att införandet av en begränsad B1 behörighet ger möjlighet till en annan reglering för A-traktor-liknande fordon med totalvikt upp till 2 500 ton.

Begränsad B1 behörighet ger, som det får förstås, möjlighet utifrån svenska förutsättningar att framföra personbilar (klass I och klass II) med tekniska begränsningar. En personbil är definierad som ett motorfordon vilket innebär att föraren av ett sådant fordon får framföra den på samma vägar och under samma trafikregler som förare av andra personbilar. Exempelvis på motorväg om det är en personbil och får framföras i högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Om behörigheten ger möjlighet att framföra en personbil med vissa tekniska begränsningar behöver trafiklagstiftningen ses över, t.ex. delar av trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90).

Totalvikt på 4 250 kg på B-behörigheten

Förslaget i artikel 9.2 h innebär att två år efter att ett körkort för kategori B utfärdats för första gången ska det vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn. Det gäller personbilar klass I

och II (M-fordonskategori) och lastbilar (N-fordon). Lastbilarna hamnar i kategorin för tunga lastbilar (N2-fordon) och kräver därför färdskrivare och förarna och företagen omfattas av regelverket om kör- och vilotider i de fall man nyttjar fordonen för yrkesmässiga godstransporter. Dessa transporter omfattas också av bestämmelserna om vägarbetstid. Därför bör man beakta det faktum att det kommer kunna finnas fordon och förare med behörighet B som kör dessa fordon yrkesmässigt utan att ha fått formell utbildning för varken högre behörigheter eller yrkesförarkompetens. Det är en omständighet som man måste lösa för att säkerställa att förare som omfattas av regelverket om kör- och vilotider samt färdskrivare har tillräckliga kunskaper trots att krav på formell utbildning saknas.

Artikel 9.2 h överensstämmer inte med Wienkonventionen och kan leda till problem i tredje land (utanför EU) eftersom gränsen för fordonets totalvikt för B-behörighet är 3 500 kg.

Utfärdande

Administrativ giltighetstid

En stor ändring är att giltighetstiden blir 15 år för lägre behörigheter (tidigare var det 10 år och valbart med 15 år) enligt artikel 10.2. Transportstyrelsen ser ett problem i förhållande till att körkortet idag används som id-handling. Med tanke på att nationellt id-kort och pass har en giltighetstid om fem år, skulle ett körkort med en giltighetstid om 15 år troligtvis inte accepteras som id-handling. Biometriska data har låg tillförlitlighet efter 10 år.

En annan stor ändring är att den administrativa giltighetstiden blir 5 år för förare som har nått 70 års ålder. Detta i syfte att införa tätare frekvens av medicinska kontroller eller andra särskilda åtgärder.

Innehav av flera digitala körkort (digitala kopior)

I artikel 10.7 första stycket anges att det inte är tillåtet att inneha fler än ett fysiskt körkort, men att en person får ha flera mobila körkort under förutsättning att dessa har utfärdats av samma medlemsstat. Det kan ifrågasättas om avsikten är att det ska vara möjligt att ha flera mobila körkort. Transportstyrelsen menar att det för en person inte bör kunna utfärdas mer än ett mobilt körkort men att det mobila körkortet ska kunna laddas ner i olika elektroniska applikationer.

Nya förare

Beledsagad körning

Transportstyrelsen anser att beledsagad körning i artikel 14 ska vara frivillig för medlemsstaterna att införa utan att vara ett hinder för ömsesidigt erkännande mellan medlemsstaterna. Denna artikel innebär ett tvingande EU-gemensamt ramverk för körkort från 17 år för behörighet B och C. Att regleringen är tvingande kommer innebära behov av författningsförändringar inom körkorts- och yrkeskompetensområdet och kanske även behov av nya författningar.

Transportstyrelsen anser att körkort för behörighet C är olämpligt från 17 års ålder. Ett av skälen som anges av Kommissionen till att detta införs i direktivet är att förbättra trafiksäkerheten genom att man ska köra med en erfaren förare under en period. Det kan ifrågasättas om det är förenligt med ökad trafiksäkerhet att sänka åldersgränsen.

Om artikel 14 ska införas, menar Transportstyrelsen att det bör övervägas om ytterligare krav bör ställas på beledsagaren. I förslaget finns bara ett fåtal krav på den som ska beledsaga vid körningen men det bör utredas vidare om det finns behov av ytterligare krav till exempel gällande beledsagarens kunskap och färdighet eller pålitlighet i nykterhänseende. Vidare saknar förslaget reglering av beledsagarens roll vid körningen och det bör utredas vidare om krav bör ställas relaterade till beledsagarens uppgift, till exempel att beledsagaren ska vara nykter och vaken.

Prövotid

Transportstyrelsen anser att artikel 15.2 ska strykas. Straffrättslig reglering ska vara förbehållet medlemsstaterna och ligger inte inom EUs regleringsutrymme. Dessutom är noll promille alkohol i blodet (0,0 g/ml), som är kravet i artikel 15.2, en halt som är svår att mäta och omöjlig att uppnå utan att utesluta vissa vanliga livsmedel som bröd och frukt. Vidare bör kravet, i så fall, även inkludera droger. Transportstyrelsen anser inte att detta är en proportionerlig reglering, i förhållande till både ingripandet i medlemsstaternas regleringsrätt och till individen, utan nytta för Sverige som ändå har en låg promillegräns. Det finns inga säkerställda direkta trafiksäkerhetsvinster för promille nivåer under 0,2 promille (BAC).

Transportstyrelsen är dessutom tveksam till nyttan av att innehavaren av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången ska betraktas som ny förare och ska vara föremål för en provotid. Att ha ny provotid för varje ny behörighet orsakar mycket administration men ger en tveksam trafiksäkerhetsvinst.

Införlivande

Transportstyrelsen anser att artikel 25.1 ger för lite tid för att kunna införliva och sedan implementera direktivet. Tiden är kort utifrån de processer som styr den svenska föreskriftsprocessen och med tanke på att Transportstyrelsens bemyndiganden inte är helt klara förrän lag och förordning är på plats. Dessutom kommer flera punkter i direktivet att kräva ändringar i exempelvis VTR.

Genomförandeakter eller delegerade akter

Det kan konstateras att en nyhet i förslaget är att kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter på flera områden. Förslaget innebär även att kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter på fler och andra områden jämfört med vad som gäller idag.

Transportstyrelsen ser att det finns fördelar med att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade eller genomförandeakter eftersom förfarandena är snabbare än vid ordinarie lagstiftningsförfarande. Det finns fortfarande möjlighet för medlemsstaterna att påverka och det finns kontrollförfaranden. Däremot kan det behöva analyseras vidare om genomförandeakt är det lämpligaste förfarandet i alla föreslagna situationer, om det i alla föreslagna situationer handlar om ”icke-väsentliga” delar samt om befogenheten är tillräckligt tydligt begränsad.

Medicinska krav

I den inledande texten till direktivet anges att bilaga III har reviderats genom två ändringar: krav om hälsodeklaration och uppföljningsintervall för lägre behörigheter vid sjukdomen diabetes.

En genomgång av förslaget visar dock att det finns flera ändringar i bilaga III än de som nämns ovan. I remissvaret kommenteras ändringar i bilaga III och bilaga B som vi har noterat (och som kan få konsekvenser) under följande områden/rubriker:

- Ändringar i direktivet angående krav om hälsodeklaration
- *Shall* och *should*
- Vem som omfattas av kraven
- Synfunktionerna
- Diabetes
- Epilepsi
- Psykiska funktionsnedsättningar
- Alkohol
- Övriga bestämmelser
- Grundläggande uppgifter om förslaget eller initiativet
- Nuvarande svenska språkversion vs svenska översättningen

Ändringarna som gäller krav om hälsodeklaration finns under flera olika punkter i direktivet samt i bilaga III. Man behöver läsa de olika delarna tillsammans för att kunna förstå vilka konsekvenser detta leder till.

Synpunkter/kommentarer angående förslaget om hälsodeklaration

Det kommer att krävas en hälsodeklaration vid varje förnyelse av körkort. Transportstyrelsen är tveksam till om det är positivt eller negativt. Det Transportstyrelsen ser är att det är en hantering som Transportstyrelsen inte har idag, vilket borde leda till ökad administrativ handläggning av körkort.

Det är oklart vad som kommer att omfattas av hälsodeklarationen, t.ex. om och på vilket sätt man kommer att ställa frågor kring synfunktionerna. Eftersom körkortslagen/ körkortsförordningen kräver ett synintyg tillsammans med hälsodeklarationen vid ansökan om körkortstillstånd kan Sverige behöva ta ställning till om det nationella kravet om synintyg ska kvarstå även vid förnyelse. I sådant fall kommer det att påverka hälso-sjukvården/optikbranschen när körkortshavaren ska förnya sitt körkort vart femtonde år (eller vart femte år för de över 70 år).

När det gäller innehållet i hälsodeklarationen uppfattar Transportstyrelsen det som att det är överlämnat till kommissionen att bestämma vad som ska ingå i hälsodeklarationen. Transportstyrelsen anser att medlemsstaterna borde ha ett handlingsutrymme vad gäller innehållet i hälsodeklarationen.

Shall och should

Överlag har man bytt ut ord som *should*, *are*, *may*, *must* i hela bilaga III. I förslaget till nytt direktiv har det därför ”införts” mer ska-krav (där det tidigare har varit bör-krav). Det kan komma att få konsekvenser för medlemsstaterna i de fall man tidigare har tolkat direktivets text som rekommendationer och det nu är direkta ska-krav.

Ett tydligt exempel är i punkt 6 angående körkort i undantagsfall när man inte uppfyller kraven om synskärpa och synfält. I förslaget till nytt direktiv anges att personen förutom medicinsk undersökning *ska* ha genomfört ett positivt praktiskt prov utfärdat av behörig myndighet för att kunna beviljas undantag. Tidigare var detta ett bör-krav. En konsekvens av ändringen är att Transportstyrelsen inte kommer kunna bevilja några undantag i synärenden, eftersom det i dag inte finns något praktiskt prov för att testa om personen kan kompensera för sina synfältsdefekter.

Nuvarande svenska språkversion i jämförelse med den svenska översättningen av förslaget

Transportstyrelsen har noterat att det finns vissa skillnader i den nuvarande svenska språkversionen i jämförelse med den svenska översättningen av förslaget till nytt direktiv. Det finns skillnader även på delar där den engelska versionen inte har ändrats. I stort får dessa skillnader i översättning inte några konsekvenser, men i några fall innebär de skillnader i vad regleringen faktiskt anger.

Återkallelsedirektivet

Transportstyrelsen avstyrker förslaget men är positiv till den bakomliggande tanken med återkallelsedirektivet, det vill säga att ge unionsomfattande verkan av kördiskvalifikation till följd av vissa allvarligare trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Syftet med direktivet är att ge unionsomfattande verkan av kördiskvalifikation till följd av allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts i en annan medlemsstat. Transportstyrelsen befarar dock att syftet kommer att motverkas av en kombination av att det i många fall handlar om kortare återkallelsetider, att kördiskvalifikation endast ska

rapporteras när det handlar om återkallelser som inte längre går att överklaga och att det finns så många undantag från kravet att ge en återkallelse verkan.

Länderna ska underrätta varandra när diskvalifikationsbeslutet inte längre kan överklagas, men mottagaren ska inte vidta åtgärd om tiden löpt ut i brottslandet eller om det är mindre än månad kvar. Alltså kommer återkallelsetiden att ha löpt ut i de flesta fall som gäller hastighetsöverträdelser eftersom det oftast torde röra sig om några månader som man inte får köra och eftersom beslutet om slutlig återkallelse fattas först när ansvarsfrågan är avgjord och inget av domen/ beslutet kan överklagas längre. Under tiden ärendet hanteras i brottslandet, kanske som i Sverige genom ett interimistiskt beslut om återkallelse i avvaktan på lagakraftvunnen dom, kommer tiden att ha löpt ut innan slutligt beslut om återkallelse fattas. Ett beslut vinner laga kraft först tre veckor efter delgivning. Eftersom inget rapporteras innan ett beslut inte längre kan överklagas innebär det att en person skulle kunna fortsätta att köra i annat land i väntan på avgörande.

Av definitionen i artikel 2.1 framgår bland annat att en kördiskvalifikation är ett beslut som följer av ett allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott och som inte längre kan överklagas. I Sverige fattas interimistiska beslut om återkallelse vilket medför att man inte får köra i Sverige. Transportstyrelsen beslutar interimistiskt när det är sannolikt att personen kommer att fällas straffrättsligt, eftersom det då är sannolikt att körkortsärendet senare kommer att avgöras med ett återkallelsebeslut (eller slutligt beslut om ogiltigförklaring av utländskt körkort). Beslutet kan överklagas på samma sätt som ett slutligt beslut om återkallelse. Det innebär också att det interimistiska beslutet inte längre kan överklagas när överklagandetiden gått ut. Däremot kan det vara så att varken den straffrättsliga frågan eller frågan om att återkalla körkortet är slutligt avgjord när det interimistiska beslutet inte längre går att överklaga. Transportstyrelsen anser att det är oklart om artikel 2.1 omfattar interimistiska beslut som fattats till följd av **misstanke** om brott. Transportstyrelsen befarar att om så inte är fallet så kommer få överträdelser som sker i Sverige att få unionsövergripande effekt.

Transportstyrelsen noterar i artikel 13 att personen ska informeras om att det kommit in ett intyg från ingripandelandet och sedan ska personen informeras om utfärdandelandet väljer att också ingripa. Däremot saknas krav på att informera personen i det fall att utfärdandelandet tillämpar ett undantag och **inte** ingriper. Personen vet då att ett intyg om överträdelse i annat land kommit in till svenska myndigheter, men får inte veta att de svenska myndigheterna valt att inte agera på det. Transportstyrelsen anser att personen borde ha rätt att veta även detta.

Transportstyrelsen anser att behovet av statistik i artikel 16 behöver analyseras vidare. För att uppfylla kravet, kan det behöva införas ändringar i vägtrafikdataförordningen om vilka sökbegrepp som får användas i vägtrafikregistret och i gemensamt tillgängliga register.

Transportstyrelsens synpunkter på förslag till Europaparlamentets och Rådet direktiv om körkort, inklusive bilagor

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget till (ett fjärde) körkortsdirektiv, inklusive bilagor. Underlaget är omfattande och Transportstyrelsen har följande synpunkter på direktivförslaget.

I huvudsak tillstyrker Transportstyrelsen behovet av ett reviderat körkortsdirektiv och ser möjligheter till ökad harmonisering. Samtidigt vill myndigheten understryka att det som föreslås kommer innebära stora och betydande förändringar både i den praktiska ärendehantering, administration och i form av teknisk utveckling.

Transportstyrelsen lämnar enbart synpunkter på artiklarna och bilagorna till direktiven och inte övrig text i direktiven.

Tid för implementation

Vår bedömning är att tiden för att implementera direktivet i berörda lagar, förordningar och föreskrifter är för kort. Inte minst med tanke på att det i nuläget finns delar av direktivets bestämmelser som kommer specificeras först en viss tid efter att direktivet träder i kraft.

Tiden för att implementera nationella författningsförändringar bedöms som kort, så även tiden för att rent tekniskt implementera stora delar av direktivet. Vi ser redan på förhand stora utmaningar med att hinna implementera nya tekniska lösningar och genomföra de tekniska anpassningar som krävs i vägtrafikregistret för att leva upp till kraven enligt direktivet. Dessutom pågår ett stort projekt med att bygga om vägtrafikregistret. Det är ett arbete som kommer att pågå under många år och ta mycket resurser i anspråk.

Delar av direktivet upplevs som ofärdigt, t ex. så kommer detaljerade krav och förutsättningar för digitalt körkort publiceras först ett och ett halvt år efter direktivet trätt i kraft. Det innebär i sin tur att tiden för att implementera ett digitalt körkort i enlighet med kraven i sammanhanget blir mycket kort.

Genomförandeakter eller delegerade akter

Det kan konstateras att en nyhet i förslaget är att kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter på flera områden. Förslaget innebär även att kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter på fler och andra områden jämfört med vad som gäller idag.

Val av befogenhet – genomförande eller delegerad

I artikel 8 och 9 i tredje körkortsdirektivet anges att Kommissionen ges befogenhet att göra de nödvändiga ändringarna för att anpassa bilagorna I-VI till vetenskapliga och tekniska framsteg. Genom hänvisning till beslut 1999/468/EG framgår att detta ska ske genom genomförandeakt. I Fördraget

om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) artikel 290 framgår att det till kommissionen kan delegeras befogenhet att anta akter med allmän räckvidd som inte är lagstiftningsakter och som *kompletterar eller ändrar* vissa icke väsentliga delar av lagstiftningsakten (delegerad akt). Vidare framgår att adjektivet ”delegerad” ska införas i rubriken till dessa akter. Av artikel 291 FEUF framgår att om *enhetliga villkor för genomförande* av unionens rättsligt bindande akter krävs ska kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Ordet ”genomförande” ska införas i rubriken till genomförandeakterna.

Utifrån regleringen i FEUF bedömer Transportstyrelsen att det krävs delegerad akt för att kommissionen ska kunna ändra i befintliga bilagor. Om kommissionen ska ges befogenhet att ändra i bilagorna I-VI är det därför en nödvändig nyhet i fjärde körkortsdirektivet att kommissionen har getts befogenhet att anta delegerade akter.

I fjärde körkortsdirektivet ges kommissionen nya befogenheter att anta genomförandeakter för att säkerställa enhetliga villkor för genomförande. Transportstyrelsen bedömer att genomförandebefogenhet är det lämpligaste alternativet om kommissionen ska ges befogenhet inom följande områden.

- QR-kod (artikel 4.7)
- Mobila körkort (artikel 5.7)
- Hälsodeklaration (artikel 10.6)
- Utbyte tredjelanskört (artikel 12.7)
- Nätverket för EU-körkort (artikel 19.5)

Transportstyrelsen ifrågasätter dock att genomförandebefogenhet är det lämpligaste alternativet när det gäller förlängd administrativ giltighetstid vid kriser (artikel 10.4). Detta eftersom ett sådant beslut innebär en tillfällig ändring av grundrättsakten.

Icke väsentliga delar

För både delegerade akter och genomförandeakter gäller att det enbart är ”icke-väsentliga” delar av lagstiftningsakten som kan delegeras. Regler som innebär politiska val, t.ex. när motstridiga intressen måste vägas mot varandra, är att se som väsentliga delar. Det kan ifrågasättas om det är lämpligt att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade respektive genomförandeakter inom alla de föreslagna områdena.

Är det t. ex. lämpligt att låta kommissionen anta delegerade akter avseende bilaga II och III (enligt artikel 10.8)? Befogenheten är visserligen avgränsad till den tekniska, operativa och vetenskapliga utvecklingen men införande av viss teknik, som t.ex. simulatorer som nu föreslås som en del av körprovet i bilaga II kan innebära höga kostnader och praktiska problem i genomförandet där möjligheterna kan se olika ut i olika medlemsländer. Hur man utformar bilaga III om minimikrav för fysisk och psykisk lämplighet att

framföra fordon efter medicinska framsteg kan också få stor påverkan på samhället i stort och förutsättningarna kan variera i de olika länderna. Det kan bl. a. handla om olika förutsättningar i form av behandlingsmetoder och vilken konsekvens olika lösningar får för belastning på sjukvården i de olika medlemsländerna.

Vidare kan ifrågasättas om det är lämpligt att ge kommissionen genomförandebefogenhet gällande t.ex. innehållet i hälsodeklarationen (artikel 10.6). Detta bland annat med tanke på att hälsokraven är minimikrav vilket innebär att medlemsstaterna kan ha olika reglering och därför olika behov när det gäller vilka tillstånd som ska omfattas. Enhetliga krav kan därför leda till problem vid genomförandet.

Slutsats delegerad akt eller genomförandeakt

Transportstyrelsen ser att det finns fördelar med att ge kommissionen befogenhet att anta delegerade eller genomförandeakter eftersom förfarandena är snabbare än vid ordinarie lagstiftningsförfarande. Det finns fortfarande möjlighet för medlemsstaterna att påverka och det finns kontrollförfaranden. Däremot kan det behöva analyseras vidare om genomförandeakt är det lämpligaste förfarandet i alla föreslagna situationer, om det i alla föreslagna situationer handlar om ”icke-väsentliga” delar samt om befogenheten är tillräckligt tydligt begränsad.

Ekonomiska konsekvenser för Transportstyrelsen

Förändringarna som föreslås i direktiven är omfattande och kommer att medföra många förändringar av Transportstyrelsens föreskrifter. Detta kommer att kräva mycket tid och resurser under en intensiv implementeringsperiod. Sakkunniga och jurister som arbetar med regelgivning på myndigheten är redan idag i ett trängt läge och implementering inom utsatt tidsram bedöms inte möjlig med befintlig bemanning och befintliga anslag.

Körkortsdirektivet, enligt utkastet i remissen, kommer att innebära mycket stora förändringar hos Transportstyrelsens IT-avdelning. IT personal inom myndigheten är redan nu i ett trängt läge.

Det bör även nämnas att arbetet med ett nytt körkortsdirektiv kommer att konkurrera med myndighetens högt prioriterade uppdrag att bygga ett nytt VTR-system (vägtrafikregister) där den största utmaningen kommer vara bemanning med IT-personal.

Artikel 3.1

Utfärdande av digitala körkort innebär initialt högre kostnader för Transportstyrelsen (utvecklingskostnader).

Det finns utmaningar i form av brist på IT-personal, både på Transportstyrelsen och i staten i övrigt, en faktor som kan påverka både den tid som behövs och kostnaden för att få fram en lösning för digitala körkort.

Artikel 3.5

Transportstyrelsen kommer behöva analysera och utreda hur tillverkningen av det fysiska körkortet lämpligast ska utföras och finansieras i framtiden.

Utöver ovanstående så kommer förändringarna genom bland annat artikel 3.5 innebära att det finns skäl att utreda vidare hur Transportstyrelsens avgiftsfinansierade körkortsverksamhet ska finansieras i framtiden. Körkortsverksamheten finansieras idag uteslutande genom avgiften för utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis. Detta innebär att intäkterna kommer minska, om ingen förändring görs, samtidigt som kostnaden för varje fysiskt körkort sannolikt kommer att öka.

Artikel 5

Okklarheterna i artikel 5 innebär också svårigheter att beräkna de initiala kostnaderna för införandet av digitalt körkort. Transportstyrelsens bedömning är dock att kostnaden kan bli högre än vad EU-kommissionen fastslog i sin konsekvensutredning.

Artikel 10.2-3 administrativ giltighetstid och hälsodeklaration

Transportstyrelsen befarar att förslaget att det alltid ska krävas en hälsodeklaration (eller eventuell utredning med läkarintyg) vid förnyelse av körkortet för alla körkortsbehörigheter skulle leda till mycket administration och därmed ökade kostnader för myndigheten. Detta särskilt eftersom den administrativa giltighetstiden för körkort för förare över 70 år föreslås bli fem år. Detta innebär att en förnyad medicinsk prövning för dessa individer behöver göras vart femte år.

Artikel 14

Att beledsagaren inte varit föremål för straffrättsligt beslut till följd av vägtrafikrelaterat brott kan vara ett problem vid kontroll av utländska förare. Det kommer att behövas nationell reglering kring förfarandet med beledsagare. Även om det inte framgår uttryckligen av direktivet kommer en prövning av beledsagarens lämplighet på något sätt att behöva göras, sannolikt efter en ansökan, på liknande sätt som vid handledarskap vid övningskörning. Vidare behöver ansvarsfrågor och eventuella påföljder utredas kring beledsagare och den 17-åriga föraren. Transportstyrelsen ser även att införlivandet av detta regelverk kommer bidra till en ökad kostnad för staten med anledning av en förhöjd administrativ belastning.

Artikel 15.1

Transportstyrelsen befarar att förslaget att innehavaren av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången ska betraktas som ny förare och vara föremål för en provotid skulle leda till mycket administration och därmed ökade kostnader för myndigheten. Transportstyrelsen är tveksam till förslaget eftersom en ny provotid för varje ny behörighet inte heller ger en tydlig trafiksäkerhetsvinst.

Artikel 19 – Ömsesidigt bistånd

Transportstyrelsen läser artikel 19.1 som att varje medlemsland alltid måste kontrollera huruvida en person som ansöker om utfärdande av ett körkort är föremål för kördiskvalifikation inom unionen.

Det kommer leda till omfattande administration att kontrollera att det inte finns återkallelser eller spärrtid mm för personen som registrerats av ett annat land innan ett körkort utfärdas i Sverige. Både vid ansökan om nytt körkort och vid ansökan om förnyelse eller ersättande av körkort. Likaså innebär artikeln krav på att Sverige tillhandahåller information om ingripanden och spärrtider som beslutats i Sverige för att andra länder ska kunna göra motsvarande kontroll.

Artikel 1 – Innehåll och tillämpningsområde

Transportstyrelsen (TS) noterar att det redan här tydliggörs att direktivet inte omfattar traktorer och att det som utesluts är det som i nuvarande direktiv definieras som jordbruks eller skogsbrukstraktor i artikel 4.4. Begreppet jordbruks- eller skogsbrukstraktor anges inte – men definitionen är i övrigt densamma.

Artikel 1.2 anger vilken typ av fordon som får undantas från detta direktiv. Undantaget gäller för motordrivna fordon vilka används i samband med jord- eller skogsbruk och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg. Traktorerna kan transportera gods och personer på vägen men det är inte deras primära syfte (huvudfunktion).

Det finns en diskrepans mellan körkortslagen och direktivet eftersom körkortslagen inte fullt ut anger de förutsättningar som krävs i direktivet för att fordonen ska omfattas av undantaget.

Om alla förutsättningar för undantaget inklusive användningssättet ska implementeras i Sverige behövs en omformulering av nuvarande undantag för traktorer i körkortslagens 2 kap. 2 §. En sådan omformulering får konsekvenser för förare som inte har behörighet B eller högre och som kör eller vill köra traktorer och motorredskap klass II i andra sammanhang än i samband med jord- eller skogsbruk.

Artikel 2 – Definitioner

I artikel 2 föreslås några nya definitioner inom körkortsområdet som, enligt Transportstyrelsens bedömning, kommer påverka motsvarande definitioner i den svenska lagstiftningen. Noterbart är också att definitionerna av alla fordonstyper inte har implementerats eller har inte samma formulering som de vi använder i lagen om vägtrafikdefinitioner (2001:559) och körkortslagen.

Artikel 2.12 – kördiskvalifikation

Definitionen av ”kördiskvalifikation” under punkt 12 skiljer sig från definitionen av kördiskvalifikation i förslaget till återkallelsedirektiv, artikel 2.1).

Definitionen av kördiskvalifikation i förslaget till det fjärde körkortsdirektivet är vidare än definitionen i återkallelse-direktivet. Denna diskrepans mellan direktiven kan leda till svårigheter vid införlivningen i svensk rätt och även till otydligheter i tillämpningen. Se vidare resonemang under artikel 14.2.

Det är inte helt klart vad som avses med primär, sekundär eller kompletterande påföljd eller en säkerhetsåtgärd.

Artikel 3 – Standardunionsspecifikationer för körkort och ömsesidigt erkännande

Artikel 3.1

Utfärdande av mobila körkort innebär initialt höga kostnader för Transportstyrelsen (utvecklingskostnader).

Det finns utmaningar i form av brist på IT-personal, både på Transportstyrelsen och i staten i övrigt, en faktor som kan påverka både den tid som behövs och kostnaden för att få fram en lösning för mobila körkort.

Artikel 3.2

Transportstyrelsen förstår avsikten med artikel 3.2 som att körkortet ska ge samma rätt att köra motorfordon oavsett format på körkortet. Myndigheten anser dock att det är oklart vad som menas med ”*helt likvärdiga*” och befarar att det kan leda till praktiska svårigheter. Till exempel om det fysiska körkortet har ett foto och personen senare begär ett mobilt körkort och fotot på de två är olika, innebär det då att de inte är ”*helt likvärdiga*” och därför inte är giltiga?

Artikel 3.3

Det är svårt att av ordalydelsen förstå vad som avses och Transportstyrelsen menar att artikeln borde förtydligas. Artikeln omfattar många olika situationer vilket gör att det är svårt att förstå vad avsikten är. Nedan följer exempel på hur artikel kan läsas på olika sätt:

- Man får inte kräva att någon har ett fysiskt körkort när man utfärdar ett mobilt och inte heller tvärt om.
- Man får inte kräva att någon har ett fysiskt körkort när man ersätter det med ett mobilt och tvärt om. Eller är avsikten att man inte får kräva ett fysiskt körkort när man ersätter ett mobilt körkort med ett mobilt?
- Man får inte kräva att någon har ett fysiskt utländskt körkort när man byter ut det till ett svenskt mobilt och tvärt om. Eller är avsikten att man inte får kräva ett fysiskt utländskt körkort när man byter ut ett mobilt utländskt körkort mot ett mobilt svenskt körkort?

- Man får inte kräva att någon har ett fysiskt körkort när det ska förnyas till ett mobilt. Eller är avsikten att man inte får kräva att någon har ett fysiskt körkort när ett mobilt körkort ska förnyas till ett nytt mobilt?

Artikel 3.4

Transportstyrelsen bedömer att tiden för implementering är mycket kort och det kommer att bli svårt att hinna implementera ett svenskt digitalt körkort på bara några år. Inte minst med tanke på att kommissionen enligt artikel 5.7 först 18 månader efter att direktivet trätt i kraft kommer meddela närmare bestämmelser om driftskompatibilitet, säkerhet och provning av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet mot de nationella systemen.

Inför införandet av det digitala körkortet, och med anledning av direktivets omfattande förändringsförslag, behöver modellen för att ta ut avgifter för Transportstyrelsens körkortsverksamhet ses över.

Artikel 3.5

Det är svårt att på förhand avgöra hur många som kommer ha behov av ett fysiskt körkort. Det är däremot sannolikt att det kommer finnas ett behov av fysiska körkort en lång tid framöver. Behovet kan vara relativt stort även om körkortet inte kommer kunna fortsätta vara en giltig id-handling. Ska man köra i tredje land kan ett fysiskt körkort komma att krävas även fortsättningsvis.

Transportstyrelsen kommer behöva analysera och utreda hur tillverkningen av det fysiska körkortet lämpligast ska utföras och finansieras i framtiden.

Utöver ovanstående så kommer förändringarna genom bland annat artikel 3.5 innebära att det finns skäl att utreda vidare hur Transportstyrelsens avgiftsfinansierade körkortsverksamhet ska finansieras i framtiden. Körkortsverksamheten finansieras idag uteslutande genom avgiften för utfärdande och förnyelse av körkort och förarbevis. Detta innebär att intäkterna kommer minska om ingen förändring görs. Samtidigt kommer sannolikt kostnaden för varje fysiskt körkort att öka.

En sådan översyn av avgiften kommer i sig ta en viss tid att analysera och genomföra.

Artikel 4 – Fysiska körkort

Behov av förtydligande

Det finns enligt Transportstyrelsens bedömning en viss oklarhet kring hur artikel 4.4 ska tolkas och tillämpas i praktiken.

I artikeln anges att medlemsstaterna ska säkerställa att alla de fysiska körkort som har utfärdats eller är gällande uppfyller **alla krav** i detta direktiv senast den 19 januari 2030. Tidpunkten för när detta ska vara uppfyllt har tidigare lagts med tre år jämfört med det tredje körkortsdirektivet. Transportstyrelsen menar att det är oklart vad som avses med att alla krav i detta direktiv ska vara uppfyllda men tolkar det som att det är de fysiska egenskaperna gällande det fysiska körkortet för att motverka förfalskningar och inte alla övriga krav i direktivet. Frågan är vad som gäller för körkort utfärdade efter den 19 januari 2013. Kraven avseende egenskaperna i det fysiska körkortet har i vissa delar ändrats sedan den 13 januari 2013. Kan körkort som utfärdats därefter anses uppfylla de krav som ställs på det fysiska körkortet i det fjärde körkortsdirektivet?

Om begreppet ”alla krav” inte bara avser körkortets utformning utan även exempelvis giltighetstid för samtliga giltiga fysiska körkort som avser behörigheterna AM, A1, A2, A, B, BE och B.96, blir innebörden att en stor andel av de körkort som idag har 10 års giltighetstid kommer behöva förnyas i förtid för att uppfylla kravet.

Transportstyrelsen funderar på om detta är avsikten. Om så är fallet, så finns det en betydande risk för att det uppstår mycket ojämn fördelning över antalet personer som behöver förnya sitt körkort under ett visst år från och med det datum då Sverige går över till 15 års giltighetstid för körkort med lägre körkortsbehörigheter.

Det digitala körkortet

På motsvarande vis så gäller samma problem även för det digitala körkortet, även om dessa inte omfattas av artikel 4.4. Är avsikten att även alla digitala körkort måste uppfylla samtliga krav i direktivet till den 19 januari 2030? Detta hänger ihop med artikel 3.2 och begreppet ”helt likvärdigt”.

Det digitala och det fysiska körkortet är inte kopior av varandra vilket kan skapa ”olikheter” kring exempelvis giltighetstiderna då de kommer i ofas med varandra på grund av att detta inte regleras specifikt.

Artikel 5 – Mobila körkort

Specifikationer saknas

Det finns vissa förutsättningar för det digitala körkortet som avses i direktivet som inte finns på plats, vilket gör det svårt att analysera artikeln fullt ut. T ex. så behöver den digitala identitetsplånbookens funktionalitet och teknik finnas på plats först, se artikel 5.7.

Även de tekniska och säkerhetsmässiga förutsättningarna, specifikationer (till exempel för verifiering och kontroll) behöver göras tillgängliga innan det går att analysera fullt ut.

Ett sådant problem är att det inte framgår vilken information från körkortet som är obligatorisk eller valfri.

Oklarheterna ovan innebär också svårigheter att beräkna de initiala kostnaderna för införandet av digitalt körkort. Transportstyrelsens bedömning är dock att kostnaden kan bli högre än vad EU-kommissionen fastslog i sin konsekvensutredning.

Artikel 5.3

Det är oklart vilken nytta en förteckning över tillgängliga elektroniska tillämpningar ger. Sverige behöver ta ställning till vilken organisation/myndighet som ska tillhandahålla förteckningen och på vilket sätt det ska göras.

Artikel 5.7

Med anledning av att mycket av specifikationerna och förutsättningarna för det mobila körkortet kommer att vara på plats först 18 månader efter direktivet antagits så förutser Transportstyrelsen stora svårigheter med att hinna lansera det mobila körkortet i tid. Det är både regelverk och tekniska lösningar som ska hinna tas fram på kort tid.

Artikel 6 – Kategorier av körkort

Artikel 6.1 b) ii) För behörighet A2 har ”högst dubbla effekten” ersatts med ”som inte härför sig till ett fordon med effekt på mer än 70 kW”. Detta förtydligande bör göras även i 2 kap. 5 § Körkortslagen.

Artikel 6.1 c i – Kategori B1

Behörighet B1 är enligt artikel 6.1 c fortfarande frivillig för medlemsstaterna att införa och i medlemsstater som inte inför denna kategori ska ett B-körkort krävas för att få köra sådana fordon. Det finns också en ny möjlighet att nationellt införa denna körkortsbehörighet för fordon med begränsad vikt och hastighet samt för förare inom ett visst åldersintervall enligt vad som regleras i artikel 9.4 c (nedan begränsad B1 behörighet).

Om Sverige väljer att införliva någon av dessa B1-behörigheter i det svenska regelverket behöver det vara tydligt om de ger möjlighet att föra släpvagn eller om det ska finnas en begränsning.

I direktivet anges körkortsbehörighet B1 till begreppet motorfordon och fordonstypen *tung fyrhjuling*.

Det saknas definition av *fyrhjuling* och *tung fyrhjuling* i den svenska trafiklagstiftningen. Definitioner av tung fyrhjuling återfinns i EUs rättsakter på fordonsområdet.

I lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner finns ingen definition av fyrhjuling. Med fyrhjuling som begrepp menas oftast i dagligt tal ett fordon som föraren sitter grensle på och som har ett styre, en eventuell passagerare sitter bakom föraren och avsaknad av karosseri omkring föraren.

De fordon som allmänt kallas fyrhjulingar kan se relativt lika ut, men har helt olika regler. En fyrhjuling kan vara av olika fordonstyp, beroende på vad den är registrerad som. De vanligaste typerna av fordonsslag är terränghjuling, motorcykel, moped, traktor eller motorredskap.

Begränsad B1 behörighet ger, som det får förstås, möjlighet utifrån svenska förutsättningar att framföra personbilar (klass I och klass II) med tekniska begränsningar. En personbil är definierad som ett motorfordon vilket innebär att föraren av ett sådant fordon får framföra det på samma vägar och under samma trafikregler som förare av andra personbilar. Exempelvis på motorväg om det är en personbil och får framföras i högre hastighet än 40 kilometer i timmen.

Om behörigheten ger möjlighet att framföra en personbil med vissa tekniska begränsningar behöver trafiklagstiftningen ses över, t.ex. delar av trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Som exempel kan nämnas 9 kap. 1 § Trafikförordningen (1998:1276) som gäller bestämmelser om trafik på motorväg och motortrafikled.

Transportstyrelsen ser att införandet av en begränsad B1 behörighet gör det möjligt att köra A-traktor-likande fordon med totalvikt upp till 2 500 ton med en annan typ av behörighet än med ett AM eller traktorkort. Om Sverige väljer att implementera denna körkortsbehörighet medför det även ett behov av teknisk utveckling i VTR.

Införandet av en eller båda B1 behörigheterna skulle även innebära relativt omfattande regelutveckling. Exempelvis skulle ändringar krävas i 2 kap. 2 § körkortslagen (som anger att traktor får framföras av den som har ett gällande körkort (även AM) eller traktorkort), så att det framgår att det bara gäller jord- och skogsbrukstraktorer med samma definition som i direktivet.

Ett argument för att kräva begränsad B1 behörighet för att köra A-traktor istället för att som idag kräva AM behörighet är att det torde inverka positivt på trafiksäkerheten. Förutom att fordonen kan vara säkrare så omfattas begränsad B1 fullt ut av bilaga II och III, d.v.s. för att få begränsad B1 behörighet måste man ha godkänts i ett körprov och ett kunskapsprov enligt bilaga II. Dessutom är det minst 16 år som gäller för begränsad B1 behörighet, vilket ger lite mer mognad. Det skulle troligen vara positivt för trafiksäkerheten för A-traktorförarna (även passagerarna och medtrafikanter) med 16-årsgräns och krav på både kunskapsprov och körprov. Ett stegvist tillträde kan också ha fördelar trafiksäkerhetsmässigt, genom ökad erfarenhet innan behörighet B tas. Kostnaderna för enskilda lär öka jämfört med dagens modell med AM-behörighet eller traktorkort.

Det är också viktigt att komma ihåg att ett generellt undantag för jordbruks- och skogstraktorer kan kvarstå trots införandet av begränsad B1 behörighet. Dock skulle framförandet av sådant fordon med AM eller traktorkort vara begränsat till just jordbruks- och skogstraktorer, som är avsedda för detta ändamål och endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport. Däremot torde det bli behov av att skapa en ny fordonstyp (t.ex. personbil klass III för personbilar som konstruerats för en hastighet av högst 45 km/h) för att kunna separera dessa från traktorer i regelverken.

Idag finns cirka 35 000 fordon som är registrerade som A-traktorer. Om direktivets definition av vilka fordon som undantas från direktivets krav på körkortsbehörighet implementeras i Sverige och begränsad B1 behörighet införs, blir en konsekvens att flertalet av de fordon som är registrerade som A-traktorer skulle behöva registreras som personbil (ett M-kategorifordon). De omkring 5 000 av dessa som har en totalvikt som är högre än 2 500 kg kommer inte att kunna köras av förare med begränsad B1 behörighet. Det kan bli bättre framkomlighet i städerna med sådana fordon än med A-traktorer som är begränsade till 30 km/h.

Se även avsnittet om artikel 9.4 c.

Artikel 7 – Minimiåldrar

—

Artikel 8 – Villkor och begränsningar

—

Artikel 9 – Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

Artikel 9.1

Idag krävs körkortsbehörighet för dragfordonet för att få utfärda E behörigheter för respektive behörighet. Syftet är att det av trafiksäkerhetsskäl finns ett behov av att säkra att körkortsinnehavaren har kompetens att framföra dragfordonet först innan körning med tung släpvagns tillåts. Med detta förslag räcker det att personen har enbart behörighet B för att få göra prov direkt med släp, t.ex. för behörighet CE.

För att anpassa nuvarande ordning skulle Sverige behöva ändra i körkortslagen, till exempel 3 kap. 7 §. Dessutom behöver förarproven ses över. Dels innehållet i de teoretiska proven, då det behöver övervägas skillnaden i behovet av provinnehåll mellan de som redan har behörighet för dragfordonet och som ska utöka med E-behörighet jämfört med de som inte redan har bevisat att de har den kunskapen. Detsamma gäller körproven då det finns ett behov av att säkerställa kompetensen för dragfordonet innan körning i trafik görs med tillkopplad släpvagn. En lösning för att motverka risken kan vara att överväga en liknande modell som Sverige redan har infört för utökad behörighet B (B96). Där har man olika prov beroende på om man redan har behörighet för dragfordonet eller inte. De som inte har

behörighet för dragfordonet får då genomföra provet i två delar där inleds med enbart dragfordon (del 1) och därefter ska körning ske med släpfordon (del 2). På samma sätt behöver man arbeta under förarutbildningen för att undvika risker och problem i trafiken, d.v.s. först säkra kompetensen på dragfordonet innan körning med tillkopplat släp. Det är också så de flesta utbildarna arbetar redan idag.

Artikel 9.2 c

Att införliva tillägget med D1E som anges i punkt 2 c) kräver ett tillägg i körkortslagen, till exempel i 2 kap. 9 §.

Artikel 9.2 h

Artikel 9.2 h överensstämmer inte med Wienkonventionen och kan leda till problem i tredje land (utanför EU) eftersom gränsen för fordonets totalvikt för B-behörighet är 3 500 kg. Förslaget förutsätter ändring av körkortslagen och informationsinsatser enligt nedan.

Förslaget innebär att dessa fordon kommer att vara tunga lastbilar per definition (N2-fordon) vilket medför krav på färdskrivare och förarna och företagen omfattas av regelverket om kör- och vilotider i de fall man nyttjar fordonen för yrkesmässiga godstransporter. Transporterna omfattas också av bestämmelserna om vägarbetstid. Det finns förvisso en möjlighet för medlemsstaterna att införa nationella undantag för fordon som används för godstransporter *inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget och som drivs med hjälp av naturgas, flytande gas eller el vars högsta tillåtna vikt, inklusive släp eller påhängsvagn, inte överstiger 7,5 ton*. Ett sådant undantag skulle sannolikt vara behjälpligt för vissa typer av transporter med dessa fordon, men inte alla. Därför bör man beakta det faktum att det kommer kunna finnas fordon och förare med behörighet B som kör dessa fordon yrkesmässigt utan att ha fått formell utbildning för varken högre behörigheter eller yrkesförarkompetens. Det är en omständighet som man måste ta hänsyn till när man vidtar åtgärder för att säkerställa att förare som omfattas av regelverket om kör- och vilotider samt färdskrivare har tillräckliga kunskaper trots att krav på formell utbildning saknas.

Regler för hastighetsbegränsningar för tunga lastbilar (N-fordon) gäller för dessa fordon. Det kan vara svårt för den enskilde som endast har en B-behörighet att veta vilka regler som gäller om dessa fordon. Polisen som utför hastighetskontroller kommer att ha svårigheter att identifiera dessa fordon.

Det kommer också att behövas informationsinsatser av Transportstyrelsen kring reglerna för användning av släpvagn. En sådan fordonsförare behöver ha minst C1E behörighet för att kör en tung släpvagn eller C1 för lätt släpvagn.

En analys av taxitrafiklagen (2012:211) kan behövas i fall det krävs en justering kopplat till fordonsslaget ”lätt lastbil” i 1 kap. 3 §. En lastbil som väger över 3 500 kg klassas som en tung lastbil.

Artikel 9.4 c

I artikel 9.4 c får Medlemsstaterna på sitt territorium tillåta att följande kategorier av fordon körs: ”*Fordon i kategori B med en tillåten totalvikt på 2 500 kg och en högsta hastighet som är fysiskt begränsad till 45 km/h framförda av förare som är yngre än 21 år och som innehar körkort för kategori B1.*”

Transportstyrelsen ser positivt på att undantaget begränsas gällande totalvikt med tanke på att undantaget avser ungdomar som ska manövrera ett fordon som normalt kräver B-behörighet. Fordonets totalvikt har betydelse för trafiksäkerhet vid exempelvis en kollision. Tyngre fordon innebär oftast högre säkerhet för föraren medan lättare fordon ofta innebär mindre risker för övriga trafikanter.

Se även avsnittet om artikel 6.1 c.

Artikel 10 – Utfärdande, giltighet och förnyelse

Artikel 10.2 administrativ giltighetstid

En stor ändring är att giltighetstiden blir 15 år för lägre behörigheter (tidigare var det 10 år och valbart med 15 år). Transportstyrelsen ser ett problem i förhållande till att körkortet idag används som id-handling. Med tanke på att nationellt id-kort och pass har en giltighetstid om fem år, skulle ett körkort med en giltighetstid om 15 år troligtvis inte accepteras som id-handling. Tillförlitligheten till biometriska data är låg redan efter 10 år. Redan idag har vi personer som önskar förnya sitt körkort i förtid med anledning av att utseende och namnteckning har ändrats så pass mycket att företag och andra myndigheter inte längre godtar körkortet som id-handling. Om Sverige vill att körkortet ska fortsätta kunna fungera som id-handling så är 15 års giltighetstid inte bra. Å andra sidan så med kontroll av medicinsk lämplighet vid förnyelse så innebär en kortare giltighetstid mer administration för individen, sjukvården och Transportstyrelsen.

En annan stor ändring är att den administrativa giltighetstiden blir 5 år för förare som har nått 70 års ålder. Detta i syfte att införa tätare frekvens av ”medical checks” eller andra särskilda åtgärder. (I den svenska versionen står det ”införa krav på tätare läkarundersökningar”).

Den föreslagna formuleringen innebär dock utifrån vår tolkning att det kommer vara möjligt att förnya körkortet vid 69 års ålder. Något som kommer innebära att dessa körkortshavare inte kommer behöva skicka in någon hälsokontroll förrän vid nästa förnyelse 15 år senare, vid 84 års ålder. Transportstyrelsen anser syftet med bestämmelsen därmed inte uppnås och ser också att körkortshavare kan komma att behandlas väldigt olika beroende på när förnyelse innan 70-årsdagen har gjorts.

Risken är att det blir en kraftig ökning av antalet förnyelser för personer som närmar sig 70 år och som vill ha 15 års giltighetstid så långt som möjligt efter 70-årsdagen. Vilket i sin tur i viss mån motverkar syftet med att införa krav om hälsokontroller med tätare intervall efter 70.

En övergångsregel skulle möjligen kunna minska risken för ovanstående.

Transportstyrelsen anser att det behöver utredas vidare om nyttan av hälsodeklarationer för förare i grupp 1 överväger kostnaderna.

Om förslaget genomförs menar Transportstyrelsen att artikel 10.2 stycke 6 istället borde formuleras på följande sätt:

”Medlemsstaterna ska förkorta den administrativa giltighetstid som anges i första stycket till fem år eller mindre för innehavare bosatta på deras territorium som uppnått 70 års ålder i syfte att införa krav på tätare läkarundersökningar eller andra särskilda åtgärder, inbegripet repetitionskurser. Vid 75 års ålder ska körkortet alltid förnyas om den administrativa giltighetsperioden om 15 år beslutades före 70 års ålder.”

Artikel 10.3 a

I artikel 10.3 a framgår att krav på fysisk och psykisk lämplighet ska krävas även vid förnyelse av behörigheter i grupp 1. I artikel 10.6 framgår att för grupp 1 kan medlemsstaterna välja om de vill tillämpa den självbedömning som regleras i bilaga III eller om man vill kräva ”ett prov” (konstig översättning) där läkarundersökningen ska innefatta alla medicinska krav i bilaga III. Dessutom kvarstår formuleringen i bilaga III som säger att en sökande är skyldig att genomgå läkarundersökning om det i samband med de obligatoriska formaliteterna framkommer att sökanden sannolikt lider av ett eller flera av de medicinska problemen i bilagan.

Det finns idag inget krav på att de medicinska kraven är fortsatt uppfyllda vid förnyelse av körkortsbehörigheterna AM, A1, A2 A, B, BE och B96. Ett sådant krav finns dock idag för de högre körkortsbehörigheterna C1, C1E, C CE, D1, D1E, D, DE.

Om direktivet blir beslutat enligt förslaget så kommer det innebära en ökad arbetsbörda för Transportstyrelsen, både i form av betydligt större volymer av ärenden där självskattade uppgifter ska bedömas, men även i form av en ökad mängd ärenden som kommer behöva utredas genom inhämtande av läkarintyg.

Det finns idag inga exakta siffror över hur många ärenden som kan tänkas kräva läkarintyg men en grov uppskattning har beräknats till att drygt 10 % av alla förnyelser kan komma leda till behov av att få in och bedöma ett läkarintyg.

Utifrån en sådan betydande volymökning i antalet läkarintyg och därigenom utredningsärenden, så anser Transportstyrelsen att det bör övervägas om det är en proportionerlig åtgärd att utreda om körkortshavare i grupp I fortsatt uppfyller medicinska krav. Bland annat utifrån det förhållandevis lilla antalet körkort som återkallas på medicinsk grund trots att vi i Sverige har en skyldighet för läkare att anmäla medicinsk olämplighet för körkort, samt den ökade belastningen på sjukvården som detta förslag skulle innebära.

Artikel 10.6

I artikel 10.6 föreslås att kommissionen ska ges behörighet att anta genomförandeakter avseende innehållet i hälsodeklarationen.

Enligt förslaget har kommissionen 18 månader på sig från antagandet av direktivet att ta fram genomförandeakter för hälsodeklarationen. Det lämnar väldigt lite tid för implementering i svensk rätt.

Om förslaget antas kommer det att bli en stor skillnad för Sverige jämfört med vad som gäller idag när vi nationellt avgör vad som ska efterfrågas i hälsodeklarationen. Det är heller inte tydligt om det är så att Kommissionen endast kommer att bestämma innehållet i den eller om avsikten är att de ska ta fram den blankett som ska användas.

Transportstyrelsen anser att det är svårt att ha en harmoniserad hälsodeklaration som ska vara gemensam för alla länder, eftersom kraven i bilaga III är minimikrav. Det innebär att medlemsländerna får ha strängare krav än de som anges i direktivet och kan därmed ha behov av att ställa fler frågor än de som endast utgår från direktivet. Om kommissionen tar fram en blankett som endast täcker de medicinska funktionsnedsättningar som omfattas av direktivet, kommer det skapa problem för de medlemsländer som har behov av att också ställa andra frågor.

Transportstyrelsen anser också att det är viktigt för medlemsstaterna att själva få formulera frågorna. Detta eftersom myndigheten anser att medlemsstaterna har de bästa förutsättningarna att formulera frågorna utifrån nationellt språkbruk. På så sätt undviks onödiga missförstånd som kan leda till utredningar trots att det inte behövs.

Om alla länder ska ha en harmoniserad hälsodeklaration kan det skapa problem när det finns behov av revideringar. Risken finns att det kommer ta tid att få till en revidering (även om den ligger som en delegerad akt) vilket kan få en negativ inverkan på tillämpningen i respektive medlemsstat.

Det kan också påpekas att det är otydligt hur artikel 10.6 andra stycket ska förstås. Där anges i den svenska versionen av direktivet att Kommissionen senast ett visst datum ska anta genomförandeakter om innehållet i den självbedömning som avses i punkt 3 i bilaga III och alla de medicinska funktionsnedsättningar som anges i den bilagan. Detta kan förstås som att genomförandeakter ska antas avseende alla sjukdomstillstånd samtidigt, vilket sannolikt inte är avsikten. Den engelska versionen ska möjligen istället förstås som att innehållet i självbedömningen ska omfatta alla sjukdomstillstånd i bilaga III, men inte heller detta är tydligt.

Ersättande av körkort

Vid ett eventuellt införande av 15 års giltighetstid i kombination med krav på kontroll av fysisk och psykisk lämplighet kan det finnas skäl att fundera över om körkortet fortsatt måste förnyas vid en förlustanmälan, namnbyte eller när någon annan uppgift har ändras. Det kan få orimliga konsekvenser om varje byte av körkort ska ses som en förnyelse och därigenom föranleda medicinsk kontroll. Det går att undvika genom en möjlighet att ersätta det befintliga körkortet med en ny handling med samma giltighetstid som det ursprungliga körkort som ska ersättas (duplikat). En sådan förändring skulle kräva ändring i körkortslagen och körkortsförordningen och skulle bli jämförbar med situationer där det mobila körkortet kan ersättas på en enhet genom att ladda ner en ny ”kopia” på samma eller annan enhet.

Artikel 10.7 första stycket – innehav av flera mobila körkort

I artikel 10.7 första stycket anges att det inte är tillåtet att inneha fler än ett fysiskt körkort, men att en person får ha flera mobila körkort under förutsättning att dessa har utfärdats av samma medlemsstat. Det kan ifrågasättas om avsikten är att det ska vara möjligt att ha flera mobila körkort. Transportstyrelsen menar att det för en person inte bör kunna utfärdas mer än ett mobilt körkort men att det mobila körkortet ska kunna laddas ner i olika elektroniska applikationer.

Artikel 11 – Utbyte och ersättning av körkort som utfärdats av medlemsstaterna

Skicka tillbaka det fysiska körkortet vid ett utbyte?

Transportstyrelsen anser att det bör förtydligas vad som avses med ”utbytt mot ett likvärdigt körkort”. Det är oklart om tanken är att ett utländskt mobilt körkort ska kunna bytas ut mot ett svenskt fysiskt körkort och tvärt om. Jämför med Transportstyrelsens synpunkter till artikel 3.3.

Av artikel 11.3 ges intrycket av ett fysiskt körkort (om det finns) måste inlämnas till den myndighet som hanterar utbytet av ett EES-körkort. Transportstyrelsen ställer sig frågande till hur en medlemsstat ska kunna veta om det finns ett fysiskt körkort utfärdat om det ska bytas ut mot ett mobilt.

Det kommer enligt Transportstyrelsens bedömning behöva vara möjligt att kunna kontrollera om ett fysiskt körkort finns i samband med utbyte av ett EES-körkort, lämpligtvis via RESPER (RESeau PERmis de conduire).

Om inte, så tvingas vi till att lita på att sökanden själv skickar in ett sådant till oss vid ett utbyte självmant. Det finns en risk att man behåller det fysiska körkortet.

Artikel 12 – Utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer

Transportstyrelsen förstår artikel 12 som att det fortfarande är en nationell angelägenhet för varje medlemsland från vilka tredje länder de väljer byta ut körkort från. Vidare att om ett medlemsland väljer att byta ut tredjelandskörkort ska förfarandet i artikel 12 gälla. Det kommer nu finnas två varianter på utbyte av tredje landskörkort. Dels likt det som gäller idag, där medlemsstater kan välja att byta ut och det ska då märkas ut med kod 70 på körkortet. Sådana körkort behöver inte erkännas av andra medlemsstater. Dels kommer kommissionen besluta att vissa tredje länders körkort ska bytas ut utan att kod 70 anges.

Idag saknas det svensk reglering som gör det möjligt att neka ett utbyte av ett EU- körkort med kod 70 (det vill säga ett tredjelandskörkort som har bytts ut av ett annat EU-land). Transportstyrelsen anser att körkortslagen bör kompletteras med bestämmelser som gör det möjligt att vägra att byta ut ett EU körkort som har sitt ursprung i tredje land eller som gör det möjligt att kräva att personen klarar ett körprov innan utbyte beviljas.

Det förekommer problem med dessa EU-körkort med kod 70 i samband med att man för över högre behörigheter. När man för över datum för erhållen högre behörighet på det europeiska körkortet får många förare hävdvunnen rätt för YKB. Det har förekommit fall där personer har fått behörighet D vid 14 års ålder i tredjeland och detta har följt med i de körkort som utfärdats inom EU. Detta kan innebära att personen har hävdvunnen rätt när det gäller YKB och behöver då inte gå en grundutbildning och avlägga prov för att visa sin yrkeskompetens.

Enligt förslaget kommer kommissionen besluta att vissa tredje länders körkort ska bytas ut utan att kod 70 anges. En följd av detta borde bli att dessa körkort därför måste erkännas av övriga medlemsstater (eftersom det inte kommer framgå att det är fråga om utbytt tredjelands körkort).

Artikel 13 – Verkan av begränsning, omhändertagande, återkallelse eller ogiltigförklaring av rätten att framföra fordon eller av körkort

—

Artikel 14 – Beledsagad körning

I artikel 14 föreslås att körkort med behörighet B och C ska kunna utfärdas för den som är 17 år under förutsättning att denne ”beledsagas” av en person som uppfyller vissa krav. Detta utgör undantag från ålderskravet om 18 år (B) och 21 år (C). Förslaget är att detta ska gälla i alla medlemsstater men Transportstyrelsen anser att artikel 14 borde vara frivillig för medlemsstaterna att införa. Även om det är frivilligt för medlemsstaterna skulle det kunna föreskrivas att sådana körkort ska erkännas ömsesidigt av medlemsstaterna (jmf. artikel 9.3 andra stycket). Utöver ålderskraven i artikel 7.2.d (frivillig möjlighet att nationellt tillåta B från 17 år) och artikel 7.5 (tvingande EU-gemensamma krav på ålder för yrkesförare) innebär denna artikel ett tvingande EU-gemensamt ramverk för körkort från 17 år för behörighet B och C. Om förslaget inte ändras så att det blir frivilligt att införa kommer det innebära behov av författningsförändringar inom körkorts- och yrkeskompetensområdet och kanske även behov av nya författningar.

Som skäl till att införa 17 års åldersgräns med beledsagad körning anges i förorden till direktivet att det övergripande målet är att förbättra trafiksäkerheten, som det får förstås genom att man ska köra med en erfaren förare under en period. Transportstyrelsen ifrågasätter att det är förenligt med ökad trafiksäkerhet att sänka åldersgränsen, särskilt avseende behörighet C. I Sverige har vi dessutom privat övningskörning där liknande möjlighet till mängdträning till viss del redan tillgodoses.

Om artikel 14 ska införas, menar Transportstyrelsen att det bör övervägas om ytterligare krav bör ställas på beledsagaren för att säkerställa att den beledsagade föraren får rätt handledning för att bli en säker och riskmedveten förare. I förslaget finns bara ett fåtal krav på den som ska beledsaga vid körningen men det bör utredas vidare om det finns behov av ytterligare krav till exempel gällande beledsagarens kunskap och färdighet eller pålitlighet i nykterhänseende. Vidare saknar förslaget reglering av beledsagarens roll vid körningen och det bör utredas vidare om krav bör ställas relaterade till beledsagarens uppgift, till exempel att beledsagaren ska vara nykter och vaken.

Att beledsagaren inte varit föremål för straffrättsligt beslut till följd av vägtrafikrelaterat brott kan vara ett problem vid kontroll av utländska förare.

Ytterligare analys krävs även av ansvarsfrågor och eventuella påföljder kring beledsagare och den 17-åriga föraren. Vidare är det exempelvis inte lämpligt att lägga ansvaret för att beledsagaren uppfyller de uppställda kraven på den 17-åriga föraren, som inte kommer att kunna kontrollera uppgifterna. Transportstyrelsen ser därför att det kommer att behövas nationell reglering kring beledsagaren, där det krävs någon form av ansökan, kontroll och beslut om beledsagarbehörighet. Transportstyrelsen ser även att förfarandet med beledsagad körning skulle komma att innebära ökade kostnader för staten med anledning av en förhöjd administrativ belastning.

Förutom det övergripande målet om att förbättra trafiksäkerheten anges som skäl till att sänka åldersgränsen vid beledsagad körning att det kan göra yrket som lastbilschaufför mer tillgängligt och tilltalande för yngre generationer. Det råder brist på yrkesförare. Transportstyrelsen befarar dock att syftet, att motverka bristen på yrkesförare, inte fullt ut nås eftersom det kommer att kräva dubbel bemanning under en viss tid.

Särskilt om kör- och vilotider

Enligt uppgift från Kommissionen kan den medföljande föraren (beledsagaren) välja två olika lägen i färdskrivaren för den tid som denne bistår den unge föraren; ”annat arbete” eller ”multibemanning”. För att bestämmelserna om kör- och vilotider samt färdskrivare ska bli tillämpliga för den medföljande föraren behöver det framgå av regelverket att föraren har till *arbetsuppgift att bistå den unge föraren* för behörigheten C. Om man tillämpar *multibemanning* så anger definitionen i artikel 4 o) i förordning (EG) nr 561/2006 att minst två förare finns i fordonet för att man som förare också *ska köra fordonet*. Multibemanning används i regel endast när det är fråga om långa körningar där en förare ”inte räcker till” för att nå slutdestinationen. Möjligen kan dessa unga förare ibland bytas av och att den erfarna föraren kör vissa sträckor under ett arbetspass i lärande syfte. Det som är viktigt att komma ihåg om man kör multibemanning är att det inte är möjligt för medföljaren att ta rast i ett rullande fordon om denne utför en arbetsuppgift. Så är fallet redan idag, om t.ex. den andre föraren i en multibemanning har till uppgift att läsa kartan eller bistå föraren på något sätt, så kan man inte samtidigt ta rast. Därför blir det viktigt att det framgår att den medföljande erfarna föraren faktiskt har till uppgift att bistå den unge föraren på något sätt och att det inte räcker med att bara ”åka med”.

Artikel 14.1

Om förslaget ska implementeras i Sverige så kommer det kräva tekniska anpassningar i vägtrafikregistret (VTR).

Artikel 14.2

Ur ett nationellt perspektiv kan Transportstyrelsen se en viss problematik kring att de föreslagna villkoren för beledsagande förare skiljer sig från villkoren för handledare vid övningskörning. Något som kan föranleda behov av översyn av reglerna för handledare, i syfte att säkerställa att skillnaderna inte blir orimliga.

Ålderskravet är idag 24 år för att vara handledare – medan direktivet anger 25 år för att vara beledsagande förare.

Dessutom skiljer sig kraven genom att den som ansöker om handledarskap inte får ha haft körkortet återkallat under de senaste 3 åren. Motsvarade regel för beledsagande förare är de senaste fem åren.

Kraven i kapitel 14.2 d är betydligt hårdare än de krav som ställs på den som ska bli handledare i Sverige idag. Att detta krav ska gälla bland annat utan tidsgräns anser Transportstyrelsen vara oproportionerligt. Vissa mindre trafikförseelser får större tyngd än grövre brott i andra kategorier.

Som Transportstyrelsen påpekade under artikel 2.12, skiljer sig definitionen av kördiskvalifikation i 4:e körkortsdirektivet i jämförelse med återkallelsedirektivet. Att skillnaden leder till oklarheter blir tydligt i artikel 14.2.

I 4:e körkortsdirektivet är definitionen: ”Varje beslut som leder till... t.ex. återkallelse”. I återkallelsedirektivet är definitionen: ”*Varje beslut som följer av ett allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott, som leder till...*”

Kravet i artikel 14.2 d är ett mellanting. ”*inte varit föremål för ett straffrättsligt beslut till följd av ett vägtrafikrelaterat brott*”. Här krävs inte ”allvarligt” som i återkallelsedirektivet. Man skulle kunna avgränsa artikel 14.2 d genom att lägga till ”allvarligt” framför vägtrafikrelaterade brott alternativt ge exempel på vilka brott som anses vara allvarliga. Det skulle kunna vara fler än vad som avses i återkallelsedirektivet.

För att undvika förvirring med de två olika definitionerna av kördiskvalifikation i direktiven skulle det kunna heta ”*allvarlig kördiskvalifikation*” i återkallelsedirektivet. Dessutom kan man stryka begreppet ”allvarligt trafikrelaterat brott” i återkallelsedirektivet och istället skriva ihop definitionen i art. 2.1 och art. 2.11. Då skulle man kunna använda begreppet ”allvarligt trafikrelaterat brott” i art 14.2 d) 4:e körkortsdirektivet istället – med en vidare innebörd än den som föreslås i återkallelsedirektivet utan att det blir förvirrande.

Artikel 15 – Prövotid

Transportstyrelsen anser att artikel 15.2 ska strykas. I artikel 15 föreslås en obligatorisk prövotid för nya förare där medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder för nya förare som kör med en alkoholhalt i blodet som överstiger 0,0 g/ ml. Påföljderna ska vara effektiva, proportionerliga, avskräckande och icke-diskriminerande. Transportstyrelsen menar att det handlar om straffrättslig reglering som ska vara förbehållet medlemsstaterna och inte ligger inom EUs regleringsutrymme.

Dessutom är kravet på noll promille blod-alkohol (0,0 g/ml) svårt att mäta och omöjligt att uppnå utan att utesluta vissa vanliga livsmedel som bröd och frukt. Vidare bör kravet, i så fall, även inkludera droger.

Transportstyrelsen anser inte att detta är en proportionerlig reglering i förhållande till både ingripandet i medlemsstaternas regleringsrätt och till individen med en obefintlig nytta för trafiksäkerheten i Sverige som ändå har en låg promillegräns. Det finns inga säkerställda direkta trafiksäkerhetsvinster för promille nivåer under 0,2 promille (BAC)¹.

Artikel 15.1

Transportstyrelsen är tveksam till nyttan av att innehavaren av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången ska betraktas som ny förare och ska vara föremål för en prøvotid. Transportstyrelsen ser hellre att det ska gälla första gången man tar behörigheter som gäller för ett körkort för moped, motorcykel eller personbil. En eventuell återkallelse under prøvotiden bör gälla hela körkortet. Att ha ny prøvotid för varje ny behörighet orsakar mycket administration men ger en tveksam trafiksäkerhetsvinst.

Transportstyrelsen tolkar nuvarande formulering av artikel 15.1 som att prøvotiden enbart gäller för första utfärdandet. Det skulle innebära att en person som efter återkallelse under prøvotid återfår en behörighet inte få en ny prøvotid, oavsett hur kort innehavet var innan det återkallades. Idag fungerar det på så vis i Sverige att den som fått körkortet återkallat med krav på körkortsprov får ny prøvotid när nytt körkort utfärdas efter godkänt förarprov.

Om förslaget genomförs kommer Sverige behöva se över vilka nationella regler som ska gälla för prøvotid och en vidare analys krävs för att utreda hur våra nationella regler om prøvotid förhåller sig till artikel 15. I artikel 15.3 framgår att medlemsstaterna får fastställa ytterligare regler som ska tillämpas på nya förare på deras territorium under prøvotiden. Kommissionen ska underrättas om detta.

Artikel 16 – Förarprövare

—

¹ Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott ”4 § Den som för ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha intagit alkohol i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms för rattfylleri till böter eller fängelse i högst sex månader.”

Artikel 17 – Permanent bosättningsort

Artikel 17.4

Det är oklart hur eventuella obligatoriska inslag i körkortsutbildningen ska hanteras utifrån denna reglering, eller hur man ska hantera om boendelandet tillhandahåller kunskapsprov på ett hemspråk, men inte gör det på körprovet.

Artikel 18 – Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar unionsstandardmodellen

—

Artikel 19 – Ömsesidigt bistånd

Transportstyrelsen anser att innebörden av artikel 19.1 är otydlig. Transportstyrelsen uppfattar formuleringen ”medlemsstaterna ska samråda med varandra för att kontrollera huruvida den som ansöker om körkort är föremål för en kördiskvalifikation i någon medlemsstat” som att varje medlemsland alltid måste kontrollera huruvida en person som ansöker om utfärdande av ett körkort är föremål för kördiskvalifikation inom unionen.

Det kommer leda till omfattande administration att kontrollera att det inte finns återkallelser eller spärrtid mm för personen i ett annat land. Det kommer att ställa stora krav både på att tillhandahålla information om ingripanden och spärrtid i Sverige och för Sverige att kontrollera eventuella ingripanden mot personen i andra länder. Som det får förstås måste en sådan kontroll alltså göras i varje situation där Transportstyrelsen utfärdar, förnyar eller ingriper mot ett körkort. Detta kommer i så fall innebära en betydande ökning i antalet kontroller som måste göras mot RESPER.

Artikel 19.2

I nuvarande artikel 15 regleras att nätverket (RESPER) *även får användas för sådant informationsutbyte för kontrolländamål som föreskrivs i unionslagstiftning*. Idag används RESPER för kontroller av körkort i ärenden om företagskontroller av kör- och vilotider och i ärenden om utfärdande, förnyelse m.m. av förarkort för färdskrivare. En referens till dessa regelverk saknas i förslaget till artikel 19 och bör läggas till som egna punktsatser. Transportstyrelsens bedömning är att de kontroller som görs inte ryms inom ramen för vad som framgår av punkt a) *sista ledet*, dvs. åtgärder mot förfalskning.

Transportstyrelsen förslag är följande tillägg till punktlistan:

e) För att se till att förordning (EG) nr 561/2006 efterlevs.

f) För att se till att förordning (EU) nr 165/2014 efterlevs.

g) För att genomföra och genomdriva [nytt direktiv om unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer].

Transportstyrelsen tycker att lydelsen i artikel 17.2 ”nätverket för EU-körkort för utbyte av information” är otydlig. Det borde förtydligas att det är RESPER som avses eller anges om det är något annat nätverk som avses. Om det är RESPER som avses måste påpekas att systemet redan som det är idag inte fungerar oproblematiskt och att detta behöver ses över för att det ska vara möjligt att uppnå avsikten med artikel 19. Den föreslagna regleringen skulle dessutom kräva mycket större prestanda på grund av den höga volymen datatransaktioner.

Artikel 20 – Översyn

Transportstyrelsen saknar idag systemstöd för att kunna ta fram statistik avseende samtliga efterfrågade uppgifter i artikel 20. Det kommer därför bli nödvändigt att vidare analysera hur behovet bäst kan lösas.

Eventuellt kan det uppkomma behov av att se över tillåtna sökningar i enlighet med vägtrafikdatalag och vägtrafikdataförordning i syfte att möjliggöra framtagande av den efterfrågade informationen.

Artikel 21 – Utövande av delegeringen

En nyhet i förslaget är att kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter när det gäller artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, 10.8 och 16.2. Transportstyrelsen har kommenterat detta i avsnitt *Genomförandeakter eller delegerade akter*.

Artikel 22 – Kommittéförfarande

I artikeln framgår att körkortskommittén ska biträda kommissionen och hur förfarandet ska gå till då kommissionen i vissa delar har getts befogenhet att anta genomförandeakter. Transportstyrelsen har kommenterat detta i avsnitt *Genomförandeakter eller delegerade akter*.

Artikel 23 – Ändringar av direktiv (EU) 2022/2561

—

Artikel 24 – Ändringar av förordning (EU) 2018/1724

—

Artikel 25 – Införlivande

Transportstyrelsen anser att artikel 25.1 ger för lite tid för att kunna implementera direktivet. Tiden är kort utifrån de processer som styr den svenska föreskriftsprocessen (både gällande ändring av lagar, förordningar och föreskrifter) och den mängd ändringar i flera regelverk som det skulle kunna komma att bli fråga om. Transportstyrelsens bemyndiganden är heller inte helt klara förrän lag och förordning är på plats. Dessutom kommer flera punkter i direktivet att kräva ändringar i exempelvis VTR.

Artikel 26 – Upphävande

—

Artikel 27 – Ikraftträdande

—

Artikel 28 – Adressater

—

Bilaga I – Bestämmelser om körkort som utfärdats av medlemsstaterna

Bilaga I del C punkt 1 – Specifikationer för det mobila körkortet

- (1) *”Tillämpningar för mobila körkort ska vara tillgängliga för de vanligaste mobiloperativsystemen och ska ge behöriga personer åtkomst till åtminstone följande funktioner:*
- (a) *Hämtning och lagring av uppgifter eller pekare som gör det möjligt att bevisa en persons körrättigheter.*
 - (b) *Visning och överföring av dessa uppgifter eller pekare.”*

Transportstyrelsen anser att det borde finnas en miniminivå ”lista” som länderna ska förhålla sig till.

Bilaga I del C punkt 3

Innehavaren av ett mobilt körkort som utfärdats i enlighet detta direktiv endast anses vara dess behöriga användare om han eller hon identifieras som sådan. Detta krav medför ett behov av medtagande av en id-handling som är digital eller fysisk. Enligt direktivet ska det primära medlet för identifiering vara elektronisk identifiering men det saknas godkänd teknik för detta idag (det fungerar inte med exempelvis BankID). Transportstyrelsen har därför svårt att analysera konsekvenserna av förslaget och anser att det är oklart vad som menas med *”det primära medlet för identifiering”*.

Bilaga I del C punkt 5 femte stycke

Enligt bilaga 1 del c punkt 5 så ska det finnas en förteckning över indragna körkort som handhas av det medlemsland som utfärdat det digitala körkortet. Transportstyrelsen förstår inte avsikten med en sådan förteckning, då den aktuella personens uppgifter alltid verifieras mot vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen anser att förteckningen över indragna körkort inte ska innehålla alla körkort, exempelvis bör körkort som utfärdats för personer som avlidit inte tas med. Idag använder vi personnummer och samordningsnummer som körkortsnummer. Den hanteringen kanske vi inte kan ha framgent på grund av den förteckning vi ska ha över indragna mobila körkort där då körkortets nummer ska framgå. Beroende på om körkortsnumret behöver vara unikt eller inte för denna lista, kan konsekvenserna vara att Transportstyrelsen inte kan använda personnummer eller samordningsnummer som körkortsnummer (fält 5 på körkortet). Transportstyrelsen behöver analysera denna problematik vidare.

Bilaga I del C punkt 8

Digital förnyelse, ersättande & utbyte av körkort

Av Bilaga 1 del c punkt 8 framgår att körkortsinnehavare ska kunna förnya, ersätta och utbyta sina körkort genom applikationen för digitalt körkort eller en annan digital tjänst. Dessa tjänster saknas idag och kommer behöva utvecklas för att uppfylla kravet i bilagan. Som Transportstyrelsen uppfattat detta så kommer det även ett krav i Single-Digital-Gateway-förordningen.

Det är idag oklart hur kravet på godkänt fotografi ska lösas i en digital tjänst för förnyelse och utbyten av körkort. Vid ansökan om utbyte av utländskt körkort så finns det idag krav på fotografering vid något av Trafikverkets förarprovskontor.

Bilaga I del C 8 anger att ”Innehavare av mobila körkort ska ha möjlighet att förnya, ersätta eller byta ut sina körkort i unionen genom tillämpningen eller en särskild portal för digitala tjänster som tillhandahålls av medlemsstaterna”. Transportstyrelsen upplever att det kommer att bli svårt att åstadkomma en sådan tjänst inom tidsramen.

Om tanken är att den enskilde ska kunna ansöka om förnyelse och utbyte digitalt enligt Bilaga 1 del c punkt 8, varför finns då krav på att återlämna ett fysiskt körkort i artikel 11.3?

Bilaga I del D punkt 3 fält 7 – Innehavens underskrift

Transportstyrelsen anser att det kan behöva analyseras vidare vilken funktion namnteckningen i fält 7 har för digitala körkort. Det skulle underlätta vid exempelvis namnbyte om den inte behövs. Men frågan är om den fyller någon funktion vid kontroll och säkerställande av identitet i förhållande till fysiska och digitala id-handlingar.

Bilaga II – Minimikrav för förarprov och kunskaper, färdigheter och beteende vid körning av ett motorfordon

De ändringar som föreslås i Bilaga II kommer att kräva ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter.

Bilaga II del B punkt 5.1 c ii

Transportstyrelsen anser att kravet på en utbildning på minst 7 timmar i bilaga II del B punkt 5.1 c ii, bör kunna vara kortare för de medlemsstater som väljer det alternativet. Transportstyrelsen anser att det är ett steg i rätt riktning att öppna upp för att kunna häva villkor automat genom utbildning, men anser att kommissionen hade kunnat gå längre, t.ex. att också öppna upp för att villkoret inte behöver sättas om utbildning genomförts före körprovet.

Bilaga II Del I. B punkt 5.2 f

Del I. B punkt 5 (2) (f) framgår att kraven på fordonet vid förarprov för behörighet B1 är att det ska vara en motordriven fyrhjulning med en maxhastighet om minst 60 km/h. Detta står i direkt konflikt med fordonskraven för B1 behörigheten i artikel 9.4 c om begränsad B1 behörighet (ungdomsfordon). Det finns visserligen en öppning i inledningen av punkt 5 (2) om att medlemsstaterna får införa bestämmelser om strängare eller fler krav.

Transportstyrelsen är tveksam till att den öppningen i början av punkt 5 (2) är tillräcklig om Sverige bestämmer sig för att nationellt införa den begränsade B1 behörigheten. Transportstyrelsen anser därför att det kan behövas ett tillägg i Bilaga II, Del I. B punkt 5 (2) (f).

Bilaga II Avsnitt B punkt 6.3 i, B Punkt 7.4 j och 8.4 b

Punkt 6.3 i och punkt 7.4 j – ”Reagera på och förutse farliga situationer med användning av simulatorer.”

Transportstyrelsen är tveksam till krav på att använda simulatorer för att reagera på och förutse farliga situationer i körprovet.

I Sverige har vi Trafikverket som är den största provanordnaren, sedan har vi har Försvarmakten samt 75 andra provanordnare i form av gymnasieskolorna och den kommunala vuxenutbildningen (viktiga aktörer för att få ut välutbildade yrkesförare). Om de behöver köpa in simulatorer innebär det höga kostnader. Detta kan innebära att en del av provanordnarna inom gymnasieskolor och den kommunala vuxenutbildningen inte har de ekonomiska förutsättningarna till ett sådant inköp. Hur höga kostnaderna blir bero på vilka krav som ställs på simulatorerna och tillhörande mjukvaror.

I dagsläget är det dessutom oklart vad som menas med *simulator*. Om förslaget införlivas, måste kraven på simulatorerna vara väldigt tydliga, detta för att ge en likvärdig prövning och ett rättssäkert bedömningsunderlag.

Om förslaget ska införlivas föreslår Transportstyrelsen att denna prövningsdel flyttas till kunskapsprovet eller att medlemsstaterna ges flexibilitet att kunna lägga in detta moment under de obligatoriska utbildningsmomenten (exempelvis risk 2).

Att det idag ligger under rubrik ”körprov” innebär dessutom att kompetenskraven på förarprövarna i bilaga IV ska gälla för detta moment.

För Sveriges del skulle det innebära att de förarprövare som hanterar kunskapsproven inte nödvändigtvis kommer kunna hantera simulatordelen.

I de situationer där man enligt artikel 10.1 c endast kräver körprov, skulle nuvarande formulering om simulatorer i körprovet leda till att även simulatorprovet ingår.

Bilaga III – Minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon

I den inledande texten till direktivet anges att bilaga III har reviderats genom två ändringar: krav om hälsodeklaration och uppföljningsintervall för lägre behörigheter vid sjukdomen diabetes:

En genomgång av förslaget visar dock att det finns flera ändringar i bilaga III än de som nämns ovan. I remissvaret kommenteras ändringar som vi har noterat (och som kan få konsekvenser) under följande områden/rubriker:

- Ändringar i direktivet angående krav om hälsodeklaration
- Shall och should
- Vem som omfattas av kraven
- Synfunktionerna
- Diabetes
- Epilepsi
- Psykiska funktionsnedsättningar
- Alkohol
- Övriga bestämmelser
- Grundläggande uppgifter om förslaget eller initiativet
- Nuvarande svenska språkversion vs svenska översättningen

Ändringar i direktivet angående krav om hälsodeklaration

Ändringarna som gäller krav om hälsodeklaration finns under flera olika punkter i direktivet samt i bilaga III. Man behöver läsa de olika delarna tillsammans för att kunna förstå vilka konsekvenser detta leder till. Nedan redovisas först vilka ändringar som föreslås angående hälsodeklaration och i avsnittet efter redovisas vår sammantagna bedömning av de föreslagna ändringarna och vilka konsekvenser dessa får.

Bilaga III, punkt 3 Grupp 1

Det är nytt att personen ska bifoga en hälsodeklaration vid ansökan om körkortstillstånd.

Artikel 10.2

Det är nytt att giltighetstiden för körkort ska vara 15 år. Tillsammans med förslaget om krav på hälsodeklaration vid förnyelse betyder det att TS behöver ta in och värdera en hälsodeklaration för varje körkortshavare i grupp I vart femtonde år.

Artikel 10, punkt 2 stycke 6

Det är nytt att giltighetstiden för körkort för körkortshavare över 70 år ska vara fem år.

Artikel 10.3

Vid förnyelse av körkortet, när giltighetstiden har löpt ut, ska personen ha en fortsatt efterlevnad av de medicinska kraven. Formuleringen i förslaget innebär att det gäller alla behörigheter, tidigare gällde det endast högre behörigheter. Tillsammans med vad som står i Annex III punkt 3, innebär det att personen vid förnyelse av sitt körkort för behörigheterna i grupp 1 måste bifoga en hälsodeklaration. Idag behövs inget sådant vid förnyelse av dessa körkort. Tillsammans med punkten ovan innebär det att personer över 70 år vart femte år behöver komma in med en hälsodeklaration (eller hälsoundersökning beroende på vad som avses med ”medical check”).

Artikel 10.6, stycke 2

Transportstyrelsen uppfattar skrivningen som att det är överlämnat till kommissionen att bestämma vad som ska ingå i hälsodeklarationen.

Synpunkter/kommentarer angående förslaget om hälsodeklaration

Det kommer att krävas en hälsodeklaration vid varje förnyelse av körkort. Transportstyrelsen ser att det är en hantering som inte görs idag, vilket borde leda till ökade administrativ handläggning hos myndigheten.

Det är oklart vad som kommer att omfattas av hälsodeklarationen, t.ex. om och på vilket sätt man kommer att ställa frågor kring synfunktionerna. I Sverige kan det få en ytterligare påverkan, eftersom körkortslagen/ körkortsförordningen kräver ett synintyg tillsammans med hälsodeklarationen vid ansökan om körkortstillstånd. Frågan som Sverige i så fall behöver ta ställning till är om det nationella kravet om synintyg ska kvarstå även vid förnyelse. I sådant fall kommer det att påverka hälso-sjukvården/ optikbranschen när körkortshavaren ska förnya sitt körkort vart femtonde år (eller vart femte år för de över 70 år).

När det gäller innehållet i hälsodeklarationen uppfattar vi det som att det är överlämnat till kommissionen att bestämma vad som ska ingå i hälsodeklarationen. Transportstyrelsen anser att medlemsstaterna borde ha ett handlingsutrymme vad gäller innehållet i hälsodeklarationen. Beroende på hur hälsodeklarationen utformas och vilket utrymme medlemsstaterna har att justera den efter nationella förutsättningar, kan det få olika stora konsekvenser. Transportstyrelsen tror till exempel att det på något sätt kommer att efterfrågas uppgift kring synskärpa och synfält i hälsodeklarationen, eftersom det enligt Annex III punkt 6, ska säkerställas att personen har adekvat synskärpa och synfält vid ansökan. Transportstyrelsen har svårt att se att man kan svara på att man ”ser bra” utan en undersökning av något slag. Skulle en fråga till exempel vara om man har påverkan på synen/ glasögon/ ögonsjukdom, skulle det kunna innebära att myndigheten behöver förelägga om en synundersökning. En sådan hantering borde leda till ökade medicinska föreläggande från Transportstyrelsen. Detta gäller särskilt körkortshavare över 70 år som ska förnya sitt körkort vart femte år. Det kommer i så fall att få stora

konsekvenser för medborgare, hälso-sjukvården/optikbranschen och Transportstyrelsen.

I formuleringen om giltighetstid för de över 70 anges att motivet till kortare giltighetstid är: *"in order to apply an increased frequency of medical checks or other specific measures, including refresher courses"*. Vi uppfattar skrivningen i förslaget att de över 70 år kommer att behöva göra en *"medical check"* vid förnyelse vart femte år, det definieras dock inte vad som avses med *"medical check or other specific measures, including refresher courses"*. Vår tolkning är att det skulle kunna vara genom en hälsodeklaration. Om avsikten är något annat, t ex en läkarundersökning får det stora konsekvenser.

Vi noterar att i den svenska översättningen av förslaget har *"medical check"* översatts till just *"läkarundersökningar"*. Det är en skillnad som kan få en påverkan. Om alla över 70 år måste komma in med ett läkarintyg vart femte år kommer det få stora konsekvenser för medborgare, hälso-sjukvården och Transportstyrelsen. Myndigheten ställer oss tveksamma till att det skulle vara hälsoekonomiskt försvarbart att kräva en läkarundersökning vart femte år för alla över 70 år. Vi i Sverige har dessutom läkares anmälningsskyldighet som *"fångar upp"* körkortshavare som inte är medicinskt lämpliga.

Det skulle behöva tydliggöras vad som avses med *"medical check or other specific measures, including refresher courses"* för att undvika olika tolkningar av vad direktivet avser.

Shall och should

Överlag har man bytt ut ord som *should, are, may, must* i hela bilaga III. I förslaget till nytt direktiv har det därför *"införts"* mer ska-krav (där det tidigare har varit bör-krav). Det kan komma att få konsekvenser för medlemsstaterna i de fall man tidigare har tolkat direktivets text som rekommendationer och det nu är direkta ska-krav.

Ett tydligt exempel är i bilaga III punkt 6 angående körkort i undantagsfall när man inte uppfyller kraven om synskärpa och synfält. I förslaget till nytt direktiv anges att personen förutom medicinsk undersökning *ska* ha genomfört ett positivt praktiskt prov utfärdat av behörig myndighet för att kunna beviljas undantag. Tidigare var detta ett bör-krav. En konsekvens av ändringen är att Transportstyrelsen inte kommer kunna bevilja några undantag i synärenden, eftersom det i dag inte finns något praktiskt prov för att testa om personen kan kompensera för sina synfältsdefekter. För att få ett system för praktiskt prov på plats krävs ändring i lag och förordning samt vidare utredningar (se VTI:s rapport nr 1149). Det får stora konsekvenser om vi *måste* ta fram ett praktiskt körprov. Det kommer att krävas ett omfattande arbete att få ett sådant körprov på plats. Det kommer också att få konsekvenser för medborgaren, eftersom möjligheten till undantag kommer att påverkas. Detta eftersom det inte längre går att besluta om undantag enbart utifrån det medicinska underlaget.

Det gäller också hela avsnittet om epilepsi där man har ändrat ordet ”*should*” till ”*shall*” genomgående i varje punkt. Vi har dock svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för Transportstyrelsen och våra regler kring epilepsi samt för de läkare som skriva intygen kring detta. Ett exempel här är punkt 12 (14) där det i förslaget anges att vid vissa tillstånd ska risken för att få nya anfall vara 2 % eller lägre per år för att körkort ska kunna medges. Detta var tidigare ett bör-krav. Vi kommer att behöva reglera detta på något sätt.

Vem som omfattas av kraven

Transportstyrelsen har noterat att det har skett en ändring i vissa av punkterna i bilaga III angående vem som omfattas av kravet som anges. Till exempel där det tidigare har stått ”*applicant*” står det nu ”*applicant or driver*”. Man har också lagt till en inledande paragraf vid flera sjukdomstillstånd där det framgår för vilka reglerna gäller. Där har man inte varit konsekvent, regler vid vissa sjukdomar gäller för ”*applicants or drivers*” medan regler för andra sjukdomar endast gäller ”*applicants*”.

Det behöver klargöras om tanken med det nya direktivet är att reglerna ska gälla även under pågående innehav och inte bara vid ansökan och förnyelse. Det behöver även klargöras varför det är en skillnad vid olika sjukdomstillstånd.

Se exempel nedan:

- Punkt 8 (2) – man har lagt till ”*or driver*”.
- Punkt 11 som är ny – där anges att nedanstående regler gäller för ”*applicants*”, men när man läser punkt 11 (1) står det att körkort inte får utfärdas eller förnyas för ”*applicants or drivers*”.
- Punkt 13 som är ny – där anges att följande regler gäller för ”*applicants or drivers*”.
- Punkt 16 som är ny – där anges att följande regler gäller för ”*applicants*”.

Synfunktionerna – Krav om synskärpa vid ansökan

I bilaga III punkt 6 har man lagt till att alla sökande ska ha ”*tillräckligt synfält*” (och synskärpa beroende på vilken språkversion man utgår från). I dag skiljer sig detta åt i de olika språkversionerna (svenska-engelska). I några versioner står det endast ”*adequate visual acuity*”, i den svenska språkversionen står det ”*tillräckligt god syn*”.

Det behöver klargöras om det enligt det nya förslaget kommer att räcka med en hälsodeklaration för att säkerställa att personen även har ett adekvat synfält, eller om tanken är att alla som ansöker om körkort behöver genomgå en synfältsundersökning. Det behöver även klargöras om det krävs någon speciell typ av synfältsundersökning eller om medlemsstaterna har ett handlingsutrymme i denna fråga. Det kan få olika stora konsekvenser för både Transportstyrelsen, medborgare och hälso-sjukvården/optikbranschen beroende på vad som kommer att gälla.

Transportstyrelsen noterar också att man har ändrat från ett ska-krav till ett bör-krav vad gäller att den sökande vid misstanke om synnedläggelse bör undersökas av behörig medicinsk personal. I den svenska översatta versionen är det dock fortfarande ett ska-krav. Beroende om det är *bör* eller *ska* får det konsekvenser för hur kravet ska tolkas. Det borde inte vara någon skillnad i de olika språkversionerna.

Krav om körprov vid undantagsfall

Som tidigare nämnts är det nytt att personen förutom medicinsk undersökning också **ska** ha genomfört ett positivt praktiskt prov utfärdat av behörig myndighet för att kunna beviljas undantag. Tidigare var detta ett bör-krav. Se våra kommentarer under rubriken "shall och should".

Diabetes – Regelbunden uppföljning

I förslaget har man ändrat intervallet för den regelbundna uppföljningen för behörigheterna i grupp I vid sjukdomen diabetes. Intervallet för den regelbundna uppföljningen är utökat vart tionde år. Idag är det minst vart femte år. Transportstyrelsens medicinska bedömning av förslaget om ändrad tid för den regelbundna uppföljningen är följande: med tanke på att vi i Sverige har läkares anmälningsskyldighet, borde förlängningen av intervallet till högst tio år inte innebära en ökad trafiksäkerhetsrisk.

Ett medicinskt medskick är att regleringen av uppföljningsintervaller skulle kunna utgå från vilken behandling personen har, eftersom det finns risk att sjukdomen försämras över tid. Det vill säga om behandling mot diabetes sker med läkemedel som medför risk för hypoglykemi eller inte. Ett förslag är då att uppföljningsintervallet vid behandling med läkemedel som medför risk för hypoglykemi kan vara högst fem år och vid behandling med läkemedel som inte medför risk för hypoglykemi högst tio år.

Mätning av sockernivån

Transportstyrelsen anser att den nya formuleringen i bilaga III punkt 10 (3) är oklar. Transportstyrelsen noterar att man har tagit bort nuvarande formulering om *erforderlig kontroll över blodsockervärdena genom regelbundna blodsockerkontroller*. Transportstyrelsen ställer oss tveksamma till att detta är borttaget. Det kan uppfattas som att förslaget endast är riktat mot att personen ska ha adekvat kontroll över sitt tillstånd (sjukdomen diabetes) genom olika tekniska hjälpmedel, inte att personen ska ha *regelbunden kontroll över sin sockernivå* genom olika tekniska hjälpmedel.

Transportstyrelsen uppfattar det som att man har blandat olika typer av tekniska hjälpmedel: dels hjälpmedel för att mäta glukosnivån (blodsockernivån), dels hjälpmedel för att tillföra insulin till kroppen. Det är också viktigt att beakta att kravet gäller för både de som har insulinbehandling och de som har en vanlig tablettbehandling (och inte tar insulin genom insulinpenna eller pump). Transportstyrelsen ställer oss frågande till hur man kan ha kontroll över sitt sjukdomstillstånd genom till exempel en insulinpenna (en hjälp att tillföra insulin i kroppen) två gånger om dagen och vid tider som är relevant för körning och inte samtidigt kontrollera blodsockernivån på något sätt. Såsom texten i bilaga III nu ser ut kan man läsa det som att man inte behöver ha kontroll över blodsockret om man tillför insulin med insulinpenna, detta kan inte vara avsikten.

Transportstyrelsens uppfattning är att nuvarande formuleringen om regelbunden kontroll ska kvarstå. Transportstyrelsen är positiva till att den kontrollen kan ske genom olika typer av hjälpmedel såsom till exempel en ”vanlig” blodsockermätare (stick i fingret) eller genom till exempel en sensorbaserad kontinuerlig glukosmätare.

Epilepsi – Undersökning av neurolog

I bilaga III punkt 12, stycke 4 anges att det är extremt viktigt att personens specifika epilepsi och anfallstyper är identifierade så att en riktig utvärdering/ bedömning av om personen kan köra säkert kan genomföras. Nytt i förslaget är att denna bedömning **ska** genomföras av en neurolog. Tidigare var detta ett bör-krav. När det gäller läkarintyg och epilepsi anger våra medicinföreskrifter att intyget ska vara utfärdat av läkare med specialistkompetens i neurologi. För innehav av lägre behörigheter ”godkänner” föreskrifterna att ett intyg även kan utfärdas av en annan specialistkompetent läkare med god kännedom om patientens sjukdom.

Om Transportstyrelsen behöver revidera föreskrifterna om vem som får utfärda intyg (utifrån förslagets ska-krav) kan det leda till en ökad belastning för hälso- och sjukvårdens neurologer samt en påverkan för körkortshavare i grupp I som tidigare har kunnat gå till sin vårdcentralsläkare för att få dessa intyg.

Uppföljning efter anfallsfrihet utan medicinering

I förslaget har man till exempel ändrat från ett bör-krav till ett ska-krav vad gäller vad som ska ingå i bedömningen i uppföljning efter anfallsfrihet utan medicinering. Transportstyrelsen har generellt svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för oss och hur vi i så fall skulle kunna reglera detta. Det är oklart vad som händer till exempel om det inte genomförs någon neurologisk bedömning och EEG-undersökning efter en akut episod. Detta är något som hanteras inom hälso- och sjukvården. Transportstyrelsen ser att det skulle kunna bli problem i bedömning av körkortsärenden i de fall det framkommer att en person som i övrigt uppfyller kraven i avsnitt 12 inte har genomfört ett EEG efter en akut episod.

Den årliga risken för nya anfall

Som nämnts tidigare har man ändrat från ”should” till ”shall” i punkt 12 (14). Generellt vad gäller den här punkten har Transportstyrelsen svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för oss. Framför allt sista meningen som enligt den nya formuleringen anger att risken för anfall inte ska överstiga 2 % per år. Transportstyrelsen kommer att behöva reglera det på något sätt.

Psykiska funktionsnedsättningar

Transportstyrelsen noterar att man har formulerat om texten under 1c där konsekvensen som vi uppfattar det blir att man har lagt till ett tillstånd – *severe behavioural problems*. Transportstyrelsen skulle vilja få ett förtydligande kring vad som avses med tillägget.

Transportstyrelsen noterar också att begreppet *regular medical check-ups* i den svenska översättningen är översatt till *regelbundna hälsokontroller*. Se skrivning under rubriken Artikel 10, punkt 2 stycke 6 där *medcial check* har översatts till *läkarundersökning*. Översättningen borde vara konsekvent genom hela dokumentet.

Alkohol

Nytt är förslaget om alkohol vilket vi ställer oss positiva till. Det är dock väldigt oklart hur bilaga III punkt 14 stycke ett och stycke två hänger ihop med de ändringar som är gjorda. Ett förslag är att lägga den nya regleringen om alkohol i ett eget stycke tillsammans med vilka förutsättningar som gäller vid en användning av ett alkohol.

Transportstyrelsen ser att den föreslagna texten kan tolkas på olika sätt, se nedan.

- Det går att tolka det som att om man har ett alkohol behöver man inte alls visa avhållsamhet och krav om regelbunden uppföljning.
- Det går också att tolka det som att om man har ett alkohol behöver man parallellt visa avhållsamhet och därefter stå på regelbunden uppföljning.

Det borde förtydligas vad tillägget ”*with no further restriction*” i sista stycket syftar på och vilka personer det omfattar (endast de med alkohol eller alla som har haft ett beroende).

Transportstyrelsen noterar att i den översatta svenska versionen (se nedan) står tillägget om ytterligare begränsningar tidigare i meningen. Det kan tolkas som att begränsningen kan tas bort efter avhållsperioden och de regelbundna hälsokontrollerna.

”För sökande eller förare som tidigare har varit beroende av alkohol får körkort utan ytterligare begränsningar utfärdas eller förnyas efter en intygad avhållsperiod, om detta stöds av ett läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs.”

Övriga bestämmelser

Transportstyrelsen noterar att det i bilaga III punkt 17 andra stycket är ändrat vad gäller hänvisningen till *alla tillstånd som inte nämns i bilagan*. I nuvarande direktiv står det *”not mentioned in the preceding paragraph”*. Den nya formuleringen får en vidare innebörd än hur formuleringen ser ut idag vilket vi ställer oss positiva till.

Grundläggande uppgifter om förslaget eller initiativet

Under rubriken 1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er) (sid. 50-51) anges bland annat att:

”Genomförandet av förslaget förutsätter att det inrättas och drivs en expertgrupp där myndigheterna kan utbyta information och bästa praxis om fysisk och psykisk lämplighet som förare samt att det utvecklas ett nätbaserat utbildningsprogram om lämplighet som förare för allmänpraktiserande läkare. Inrättandet av dessa initiativ kräver inte någon ökning av personalresurserna.”

Transportstyrelsen ställer oss positiva till tanken om att införa en plattform för medlemsstaterna där man kan ”diskutera” trafikmedicin, eftersom det saknas ett sådant forum idag. Det behöver dock tydliggöras vad som är avsikten med detta och hur reglerande det kommer att bli.

Transportstyrelsen kan inte se att det finns några krav kopplade till detta i direktivet, vare sig i artiklarna eller i bilaga III. Det behöver klargöras om det kommer att innebära någon medverkan från varje medlemsstat, eller om ett deltagande kommer att vara frivilligt. Framför allt med tanke på att det anges att *”genomförande av förslaget **förutsätter** att det inrättas och drivs en expertgrupp...”*

Det behöver även tydliggöras vad som menas med ett nätbaserat utbildningsprogram och vilka krav som är kopplat till detta.

Det kan få olika stora konsekvenser beroende på vilka krav som eventuellt kommer att ställas på medlemsstaterna.

Nuvarande svenska språkversion i jämförelse med den svenska översättningen av förslaget

Transportstyrelsen har noterat att det finns vissa skillnader i den nuvarande svenska språkversionen i jämförelse med den svenska översättningen av förslaget till nytt direktiv. Det finns skillnader även på delar där den engelska versionen inte har ändrats. I stort får dessa skillnader i översättning inte några konsekvenser, men i några fall innebär de skillnader i vad regleringen faktiskt anger, se nedan.

- Punkt 7 - Här är det inte någon skillnad i de engelska versionerna. Däremot är det en skillnad i nuvarande svenska språkversion i jämförelse med det översatta förslaget:

Förslag:

Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande eller förare i grupp 2 efter ett utlåtande från behörig medicinsk personal. Vid läkarundersökningen ska särskild hänsyn tas till kompensationsmöjligheterna.

Nuvarande språkversion:

Körkort får utfärdas eller förnyas för förare i grupp 2 efter yttrande av behöriga läkare. Vid läkarundersökningen skall särskild hänsyn tas till kompensationsmöjligheterna.

- Punkt 8 (1) - I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet ”*competent medical authority*” har översatts.

Förslag:

”behörig medicinsk personal”.

Nuvarande språkversion:

”behörig läkare”.

Även begreppet “orthopaedic device” har översatts olika.

Förslag:

”om föraren måste använda ett ortopediskt hjälpmedel”.

Nuvarande språkversion:

”om föraren måste använda en ortopedisk protes”.

- Punkt 8 (3) - I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet ”*competent medical authority*” har översatts. Gäller intyg för högre behörigheter, se ovan.
- Punkt 10 - I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet ”*competent medical authority*” har översatts. Gäller intyg för högre behörigheter, se ovan.
- Punkt 14 - I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet ”*competent medical authority*” har översatts. Gäller intyg för högre behörigheter, se ovan.

- Punkt 15 - I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet ”*competent medical authority*” har översatts. Gäller intyg för högre behörigheter, se ovan.

Det blir en stor skillnad i om intyget kan utfärdas av behörig medicinsk personal istället för läkare. Formuleringen ”behörig medicinsk personal” är mer generell och vi tolkar det som att det ger medlemsstaterna ett handlingsutrymme att reglera vilken kompetens som krävs vid de olika sjukdomstillstånden utifrån deras nationella förutsättningar.

Transportstyrelsen ställer oss positiva till det.

Bilaga IV – Minimikrav på personer som fungerar som prövare vid körprov

Om det tilltänkta simulatorprovet är kvar under körprovet i direktivet, anser Transportstyrelsen att kraven i Bilaga IV inte bör ställas på provförrättarna av simulatordelen.

Bilaga V – Minimikrav på utbildning av förare och förarprov för kombinationer enligt definitionen i artikel 6.1 andra strecksatsen andra stycket

—

Bilaga VI – Minimikrav på utbildning av förare och förarprov för motorcyklar i kategori A (stegvis tillträde)

—

Bilaga VII – Jämförelsetabell

—

Bilaga A – Språkdiskrepanser – körkortsdirektivet

Tabell 1 Här samlas diverse språkdiskrepanser, sådana som bedöms kunna ha konsekvenser för myndigheten kan även redovisas under respektive artikelnummer

| Nuvarande lydelse på svenska | Nuvarande lydelse på engelska (om relevant) | Förslag till ny lydelse på svenska/engelska | Kommentarer |
|---|---|--|--|
| Artikel 5.2-3 ”elektroniska tillämpningar” | ”electronic applications” | ”elektroniska applikationer”? | |
| Artikel 6.1 ”Körkortet ska be behörighet att framföra motordrivna fordon i följande kategorier:” | | Artikel 6.1 ”Körkortet ska <i>ge</i> behörighet att framföra motordrivna fordon i följande kategorier:” | Fel ord |
| Artikel 9.4 a ”Fordon i kategori D1 med en tillåten totalvikt som...” | | Artikel 9.4 a ”Fordon i <i>körkortskategori</i> D1 med en tillåten totalvikt som...” | Nuvarande lydelse har ett syftningsfel där ordet ”kategori” syftar på körkortet och inte på ordet ”fordon”. Samma fel finns även i den engelska versionen (en så kallad ”dangling modifier”). |
| Artikel 9.4 c ”Fordon i kategori B med en tillåten totalvikt på...” | | Artikel 9.4 c ”Fordon i <i>körkortskategori</i> B med en tillåten totalvikt på...” | Nuvarande lydelse har ett syftningsfel där ordet ”kategori” syftar på körkortet och inte på ordet ”fordon”. Samma fel finns även i den engelska versionen. |
| Artikel 10.6 ”kräva ett prov” | ”require an examination” ” and covering all of the medical incapacities mentioned in that Annex” | ”kräva en läkarundersökning” alt ”medicinsk undersökning” | Här har man översatt examination utan att titta till sammanhanget |

| Nuvarande lydelse på svenska | Nuvarande lydelse på engelska (om relevant) | Förslag till ny lydelse på svenska/engelska | Kommentarer |
|--|---|--|--|
| ”anta genomförandeakter om innehållet i den självbedömning som avses i punkt 3 i bilaga III och alla de medicinska funktionsnedsättningar som anges i den bilagan” | | | Oklart vad avsikten är men sannolikt menar man att självbedömningen ska omfatta alla de medicinska tillstånden i bilaga III, behöver förtydligas ffa på svenska men kanske även engelska |
| Artikel 12.6 ”ram för vägtransporter” | ”road transport framework” | ”vägtransportsystem” el ”ramverk för vägtransporter” | Direktöversättning som inte fungerar |
| Artikel 14, 14.2, 14.3 ”Beledsagad körning” ”beledsagas av en person” ”beledsagare” | ”Accompanied driving scheme” ”accompanied by ” ”accompanying persons” | ”Ledsagad körning” ”ledsagas av en person” ”ledsagare” | Beledsagad kan inte vara korrekt |
| Artikel 17.3 Det finns en risk för tolkningsproblematik mellan medlemsstater med anledning av artikeln. "Permanent bosättningsort" | "Normal residence" | | I artikel 17 används frasen "Normal residence" på engelska som blivit "Permanent bosättningsort" på svenska som är ett problem. |

Bilaga B – Översikt över ändringar i bilaga III – trafikmedicin

Tabell 2 Översikt av ändringar - trafikmedicin

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|--|
| <p>Article 7: Issue, validity and renewal</p> <p>2 a. As from 19 January 2013, licences issued by Member States for categories AM, A1, A2, A, B, B1 and BE shall have an administrative validity of 10 years. A Member State may choose to issue such licences with an administrative validity of up to 15 years. ../... Member States may reduce the period of administrative validity set out in paragraph 2 of driving licences of holders residing on their territory having reached the age of 50 years in order to apply an increased frequency of medical checks or other specific measures such as refresher courses. This reduced period of administrative validity can only be applied upon renewing the driving licence.</p> | <p>Article 10: Issue, validity and renewal</p> <p>p. 2. The duration of the administrative validity of driving licences issued by Member States shall be as follows: (a) 15 years for categories AM, A1, A2, A, B, B1 and BE; (b) five years for categories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 and D1E. ../.../ Member States shall reduce the periods of administrative validity set out in the first subparagraph, points (a) and (b), to five years or less for driving licences of holders residing on their territory having reached the age of 70, in order to apply an increased frequency of medical checks or other specific measures, including refresher courses. This reduced period of administrative validity shall only be applied upon renewal of the driving licence.</p> | <p>Det är nytt att giltighetstiden för körkort ska vara 15 år. Tillsammans med förslaget om krav på hälsodeklaration vid förnyelse betyder det att TS behöver ta in och värdera en hälso-deklaration för varje körkortshavare i grupp I vart femtonde år. I Sverige kan det få en ytterligare påverkan, eftersom vi idag kräver in ett synintyg tillsammans med hälso-deklarationen vid ansökan om körkorts-tillstånd. Sverige behöver ta ställning till om det ska gälla även vid förnyelse.</p> <p>Det är nytt att giltighetstiden för körkort för körkortshavare över 70 år ska vara fem år. Vi uppfattar skrivningen i förslaget att de över 70 år kommer att behöva göra en "medical check" vid förnyelse vart femte år, det definieras dock inte vad som avses med "medical check or other specific measures, including refresher courses". Vår tolkning är att det skulle kunna vara genom en hälsodeklaration. Om avsikten är något annat, t ex en läkarundersökning får det stora konsekvenser.</p> <p>Vi noterar att i den svenska översättningen av förslaget har "medical check" översatts till just "läkarundersökningar". Det är en skillnad som kan få stora konsekvenser. Om alla över 70 år måste komma in med ett läkarintyg</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|--|---|
| | | <p>vart femte år kommer det få stora konsekvenser för medborgare, hälso-sjukvården och TS. Vi ställer oss tveksamma till att det skulle vara hälsoekonomiskt försvarbart att kräva en läkarundersökning vart femte år för alla över 70 år. Vi i Sverige har dessutom läkares anmälningsskyldighet som ”fångar upp” körkortshavare som inte är medicinskt lämpliga.</p> <p>Det skulle behöva tydliggöras vad som avses med ”<i>medical check or other specific measures, including refresher courses</i>” för att undvika olika tolkningar av vad direktivet avser.</p> |
| <p>3. The renewal of driving licences when their administrative validity expires shall be subject to: (a) continuing compliance with the minimum standards of physical and mental fitness for driving set out in Annex III for driving licences in categories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; and (b) normal residence in the territory of the Member State issuing the licence, or evidence that applicants have been studying there for at least six months.</p> | <p>p. 3. The renewal of driving licences when their administrative validity expires shall be subject to both of the following conditions: (a) continuing compliance with the minimum standards of physical and mental fitness for driving set out in Annex III; (b) normal residence in the territory of the Member State issuing the licence, or evidence that the applicants has been studying there for at least six months.</p> | <p>Vid förnyelse av körkortet, när giltighetstiden har löpt ut, ska personen ha en fortsatt efterlevnad av de medicinska kraven. Formuleringen i förslaget innebär att det gäller alla behörigheter, tidigare gällde det endast högre behörigheter. Tillsammans med vad som står i Annex III punkt 3, innebär det att personen vid förnyelse av sitt körkort måste bifoga en hälsodeklaration. Idag behövs inget sådant vid förnyelse av körkort. Tillsammans med punkten ovan innebär det att personer över 70 år vart femte år behöver komma in med en hälsodeklaration (eller hälsoundersökning beroende på vad som avses med ”<i>medical check</i>”).</p> <p>I Sverige kan det få en ytterligare påverkan, eftersom körkortslagen/körkortförordningen kräver ett synintyg tillsammans</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|--|---|
| | | <p>med hälsodeklarationen vid ansökan om körkortstillstånd. Sverige behöver ta ställning till om det ska gälla även vid förnyelse. I sådant fall kommer det att påverka hälso-sjukvården/ optikbranschen när körkortshavaren ska förnya sitt körkort vart femtonde år (eller vart femte år för de över 70 år). Detta beror dock på innehållet i hälsodeklarationen, se nedan.</p> |
| <p>3. stycke 3 Member States may, when renewing driving licences in categories AM, A, A1, A2, B, B1 and BE, require an examination applying the minimum standards of physical and mental fitness for driving set out in Annex III.</p> | <p>p. 6. When issuing or renewing driving licences in categories AM, A, A1, A2, B, B1 and BE, Member States may require an examination applying the minimum standards of physical and mental fitness for driving set out in Annex III instead of the self-assessment laid down in point 3 of that Annex. In that case, the medical examination shall cover all the medical incapacities mentioned in Annex III.</p> <p>The Commission shall adopt by [date-of-adoption+18 months] implementing acts setting out the content of the self-assessment referred to in point 3 of Annex III and covering all of the medical incapacities mentioned in that Annex. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 22(2).</p> | <p>Den nya formuleringen i punkt 6 stycke 1 borde inte få någon påverkan för oss i Sverige.</p> <p>När det gäller innehållet i hälsodeklarationen uppfattar vi det som att det är överlämnat till kommissionen att bestämma vad som ska ingå i hälsodeklarationen. Vi anser att MS borde ha ett handlingsutrymme vad gäller innehållet i hälsodeklarationen. Det behöver därför klargöras vad ”implementing act” innebär, det vill säga om MS kommer att ha ett handlingsutrymme eller inte när det gäller utformningen av hälsodeklarationen. Beroende på vilket handlingsutrymme MS har kan det få olika stora konsekvenser. Vi misstänker till exempel att det på något sätt kommer att efterfrågas uppgift kring synskärpa och synfält i hälsodeklarationen, eftersom det enligt Annex III punkt 6, ska säkerställas att personen har adekvat synskärpa och synfält vid ansökan. Vi har svårt att se att man kan svara på att man ”ser bra” utan en undersökning av något slag. Skulle en fråga till exempel vara</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|--|--|
| | | <p>om man har påverkan på synen/ glasögon/ ögonsjukdom, skulle det kunna innebära att vi (TS) behöver förelägga om en synundersökning. En sådan hantering borde leda till att TS efterfrågan om medicinska förelägganden ökar, framför allt gäller körkortshavare över 70 år som ska förnya sitt körkort vart femte år. Det kommer i så fall att få stora konsekvenser för medborgare, hälso-sjukvården/optikbranschen och TS.</p> |
| | <p>p. 8 The Commission is empowered to adopt delegated acts, in accordance with Article 21, to amend Annexes II, III, V and VI where necessary in order to take account of technical, operational or scientific developments.</p> | <p>Vi noterar att bilaga III kan omfattas av delegerade akter.</p> |
| BILAGA III | | |
| <p>1. For the purpose of this Annex, drivers are classified in two groups: 1.1. Group 1: drivers of vehicles of categories A, A1, A2, AM, B, B1 and BE. 1.2. Group 2: drivers of vehicles of categories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 and D1E.</p> | <p>1. For the purpose of this Annex, drivers shall be classified in two groups: (1) group 1: drivers of vehicles of categories A, A1, A2, AM, B, B1 and BE; (2) group 2: drivers of vehicles of categories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 and D1E.</p> | <p>Man har bytt ut "are" till "shall". Det borde inte få någon konsekvens för oss.</p> |
| <p>3. Group 1: Applicants shall be required to undergo a medical examination if it becomes apparent, when the necessary formalities are being completed or during the tests which they have to undergo prior to obtaining a driving licence, that</p> | <p>3. Group 1: Applicants shall perform a self-assessment of their physical and mental fitness for driving a power-driven vehicle. .../.../ Drivers shall be subject to the same</p> | <p>Nytt att personen ska bifoga en hälsodeklaration vid ansökan om körkortstillstånd. Vi har redan hälsodeklaration i Sverige idag vid ansökan om körkortstillstånd, det i sig borde inte innebära någon konsekvens. Däremot beror det på</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|--|---|
| <p>they have one or more of the medical disabilities mentioned in this Annex.</p> | <p>procedure when their driving licences are renewed.</p> | <p>vilket innehåll hälsodeklarationen kommer att ha, se våra kommentarer under artikel 10, punkt 6.</p> <p>Nytt att personen ska genomgå samma förfarande när körkortet ska förnyas. Det kommer att alltså att krävas en hälsodeklaration vid varje förnyelse av körkort. Vi har svårt att uttala oss om det är positivt eller negativt. Det vi ser är att det är en hantering som TS inte har idag, vilket borde leda till ökade administrativ handläggning hos körkort, personen ska då bifoga en hälsodeklaration. Se även våra kommentarer under artikel 10, punkt 3.</p> |
| VISION | | |
| <p>6. All applicants for a driving licence shall undergo an appropriate investigation to ensure that they have adequate visual acuity for driving power-driven vehicles. Where there is reason to doubt that the applicant's vision is adequate, he/she shall be examined by a competent medical authority. At this examination attention shall be paid, in particular, to the following: visual acuity, field of vision, twilight vision, glare and contrast sensitivity, diplopia and other visual functions that can compromise safe driving.</p> <p>For group 1 drivers, licensing may be considered in 'exceptional cases' where the visual field standard or visual acuity standard cannot be met; in such cases the</p> | <p>6. All applicants for a driving licence shall undergo an appropriate investigation to ensure that they have adequate visual acuity and field of vision for driving power-driven vehicles. Where there is reason to doubt that the applicant's vision is adequate, he/she should be examined by a competent medical authority. At this examination attention shall be paid, in particular, to the following: visual acuity, field of vision, twilight vision, glare and contrast sensitivity, diplopia and other visual functions that can compromise safe driving.</p> <p>For group 1 drivers, licensing may be considered in 'exceptional individual cases' where the visual field standard or visual acuity standard cannot be met but there are reasons to believe that the issuance</p> | <p>I punkt 6 har man lagt till att alla sökande ska ha "ett adekvat synfält" (och synskärpa beroende på vilken språkversion man utgår från). I dag skiljer sig detta åt i de olika språkversionerna. I några versioner står det endast "adequate visual acuity", i den svenska språkversionen står det "tillräckligt god syn".</p> <p>Det behöver klargöras om det enligt det nya förslaget kommer att räcka med en hälsodeklaration för att säkerställa att personen även har ett adekvat synfält, eller om tanken är att alla som ansöker om körkort behöver genomgå en synfältundersökning. Det behöver även klargöras om det krävs någon speciell typ av synfältundersökning eller om MS har ett handlingsutrymme i denna</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|--|---|
| <p>driver should undergo examination by a competent medical authority to demonstrate that there is no other impairment of visual function, including glare, contrast sensitivity and twilight vision. The driver or applicant should also be subject to a positive practical test conducted by a competent authority.</p> | <p>of a driving licence for the applicant would not impair road safety; in such cases the driver shall undergo examination by a competent medical authority to demonstrate that there is no other impairment of visual function, including glare, contrast sensitivity and twilight vision. The driver or applicant shall also be subject to a positive practical test conducted by a competent authority.</p> | <p>fråga. Det kan få olika stora konsekvenser för både TS, medborgare och hälso-sjukvården/optik-branschen beroende på vad som kommer att gälla.</p> <p>Vi noterar också att man har ändrat från ett ska-krav till ett bör-krav vad gäller att den sökande vid misstanke om synnedbättnings bör undersökas av behörig medicinsk personal. I den svenska översatta versionen är det dock fortfarande ett ska-krav. Beroende om det är <i>bör</i> eller <i>ska</i> får det konsekvenser för hur kravet ska tolkas. Det borde inte vara någon skillnad i de olika språkversionerna.</p> <p>När det gäller undantag är det nytt att det kan övervägas i det enskilda fallet och om det finns anledning att tro att utfärdandet av körkort i dessa fall inte påverkar trafiksäkerheten negativt. Det borde inte få någon påverkan för TS, eftersom vi beaktar dessa faktorer redan i dag in undantagsprocessen.</p> <p>Nytt är också att personen förutom medicinsk undersökning <i>ska</i> ha genomfört ett positivt praktiskt prov utfärdat av behörig myndighet för att kunna beviljas undantag. Tidigare var detta ett bör-krav. En konsekvens av ändringen är att TS inte kommer kunna bevilja några undantag i synärenden, eftersom det i dag inte finns något praktiskt prov för att testa om personen kan kompensera för sina synfältsdefekter. För att få ett system för praktiskt prov på plats krävs ändring i lag och förordning samt vidare utredningar (se VTI:s rapport nr 1149). Det får stora</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|--|--|
| | | <p>konsekvenser om vi <i>måste</i> ta fram ett praktiskt körprov. Det kommer att krävas ett omfattande arbete att få ett sådant körprov på plats. Det kommer också att få konsekvenser för medborgaren, eftersom möjligheten till undantag kommer att påverkas. Detta eftersom det inte längre går att besluta om undantag enbart utifrån det medicinska underlaget.</p> |
| <p>Group 1: 6.1 Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence shall have a binocular visual acuity, with corrective lenses if necessary, of at least 0,5 when using both eyes together.</p> <p>Moreover, the horizontal visual field should be at least 120 degrees, the extension should be at least 50 degrees left and right and 20 degrees up and down. No defects should be present within a radius of the central 20 degrees.</p> <p>When a progressive eye disease is detected or declared, driving licences may be issued or renewed subject to the applicant undergoing regular examination by a competent medical authority.</p> | <p>Group 1 (1) Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence shall have a binocular visual acuity, with corrective lenses if necessary, of at least 0,5 when using both eyes together.</p> <p>Moreover, the horizontal visual field shall be at least 120 degrees, the extension shall be at least 50 degrees left and right and 20 degrees up and down. No defects shall be present within a radius of the central 20 degrees.</p> <p>When a progressive eye disease is detected or declared, driving licences may be issued or renewed subject to the applicant undergoing regular examination by a competent medical authority.</p> | <p>Överlag har man ändrat orden should och must till ordet shall.</p> <p>För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i den översyn som genomfördes 2018-2020.</p> |
| <p>6.2 Applicants for a driving licence, or for the renewal of such a licence, who have total functional loss of vision in one eye or who use only one eye (e.g. in the case of diplopia) must have a visual acuity of at least 0,5, with corrective lenses if necessary. The</p> | <p>(2) Applicants for a driving licence, or for the renewal of such a licence, who have total functional loss of vision in one eye or who use only one eye (for instance in the case of diplopia) shall have a visual acuity of at least 0,5, with corrective lenses if necessary. The competent</p> | <p>Man ändrat ordet ”must” till ordet ”shall”.</p> <p>För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i den översyn som genomfördes 2018-2020.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|--|--|
| <p>competent medical authority must certify that this condition of monocular vision has existed for a sufficiently long time to allow adaptation and that the field of vision in this eye meets the requirement laid down in paragraph 6.1.</p> | <p>medical authority shall certify that this condition of monocular vision has existed for a sufficiently long time to allow adaptation and that the field of vision in this eye meets the requirement laid down in point 6.(1).</p> | |
| <p>6.3 After any recently developed diplopia or after the loss of vision in one eye, there should be an appropriate adaptation period (for example, six months), during which driving is not allowed. After this period, driving is only allowed following a favourable opinion from vision and driving experts.</p> | <p>(3) After any recently developed diplopia or after the loss of vision in one eye, there shall be an appropriate adaptation period (for example, six months), during which driving is not allowed. After this period, driving shall only be allowed following a favourable opinion from vision and driving experts.</p> | <p>Man ändrat orden "should" och "is" till ordet "shall".</p> <p>För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i den översyn som genomfördes 2018-2020.</p> |
| <p>Group 2: 6.4. Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence shall have a visual acuity, with corrective lenses if necessary, of at least 0,8 in the better eye and at least 0,1 in the worse eye. If corrective lenses are used to attain the values of 0,8 and 0,1, the minimum acuity (0,8 and 0,1) must be achieved either by correction by means of glasses with a power not exceeding plus eight dioptres, or with the aid of contact lenses. The correction must be well tolerated.</p> <p>Moreover, the horizontal visual field with both eyes should be at least 160 degrees, the extension should be at least 70 degrees left and right and 30 degrees up and down. No defects should be</p> | <p>Group 2: (4) Applicants for a driving licence or for the renewal of such a licence shall have a visual acuity, with corrective lenses if necessary, of at least 0,8 in the better eye and at least 0,1 in the worse eye. If corrective lenses are used to attain the values of 0,8 and 0,1, the minimum acuity (0,8 and 0,1) shall be achieved either by correction by means of glasses with a power not exceeding plus eight dioptres, or with the aid of contact lenses. The correction must be well tolerated.</p> <p>Moreover, the horizontal visual field with both eyes shall be at least 160 degrees, the extension shall be at least 70 degrees left and right and 30 degrees up and down. No defects shall be present within a radius of the central 30 degrees.</p> | <p>Man ändrat orden "must", "is" och "should" till ordet "shall".</p> <p>För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i den översyn som genomfördes 2018-2020.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|---|
| <p>present within a radius of the central 30 degrees.</p> <p>Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers suffering from impaired contrast sensitivity or from diplopia.</p> <p>After a substantial loss of vision in one eye, there should be an appropriate adaptation period (for example six months) during which the subject is not allowed to drive. After this period, driving is only allowed after a favourable opinion from vision and driving experts.</p> | <p>Driving licences shall not be issued to or renewed for applicants or drivers with impaired contrast sensitivity or from diplopia.</p> <p>After a substantial loss of vision in one eye, there shall be an appropriate adaptation period (for example six months) during which the subject is not allowed to drive. After this period, driving shall only be allowed after a favourable opinion from vision and driving experts.</p> | |
| <p>7. Driving licences may be issued to or renewed for applicants or drivers in Group 2 subject to the opinion of the competent medical authorities; particular account will be taken in medical examinations of the scope for compensation.</p> | <p>7. Driving licences may be issued to or renewed for applicants or drivers in group 2 subject to the opinion of the competent medical authorities; particular account will be taken in medical examinations of the scope for compensation.</p> | <p>Här är det inte någon skillnad i de engelska versionerna. Däremot är det en skillnad i nuvarande svenska språkversion i jämförelse med det översatta förslaget, se nedan. Detta är något som är återkommande i översättningen av bilaga III. Det blir en stor skillnad i om intyget kan utfärdas av behörig medicinsk personal istället för läkare. Formuleringen ”behörig medicinsk personal” är mer generell och vi tolkar det som att det ger MS ett handlings-utrymme att reglera vilken kompetens som krävs vid de olika sjukdomstillstånden utifrån deras nationella förutsättningar. Vi ställer oss positiva till det.</p> <p>Förslag: Körkort får utfärdas eller förnyas för sökande eller förare i grupp 2 efter ett utlåtande från behörig medicinsk personal. Vid läkarundersökningen ska särskild hänsyn tas till kompensationsmöjligheterna.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|---|--|
| | | Nuvarande språkversion: Körkort får utfärdas eller förnyas för förare i grupp 2 efter yttrande av behöriga läkare . Vid läkarundersökningen skall särskild hänsyn tas till kompensationsmöjligheterna. |
| PERSON WITH A LOCOMOTOR DISABILITY | PERSONS WITH A PHYSICAL DISABILITY | |
| Group 1: 8.1 Driving licences subject to certain restrictions, if necessary, may be issued to physically disabled applicants or drivers following the issuing of an opinion by a competent medical authority. This opinion must be based on a medical assessment of the complaint or abnormality in question and, where necessary, on a practical test. It must also indicate what type of modification to the vehicle is required and whether the driver needs to be fitted with an orthopaedic device, insofar as the test of skills and behaviour demonstrates that with such a device driving would not to be dangerous. | Group 1: 8 (1) Driving licences subject to certain restrictions, may be issued to applicants or drivers with physical disabilities following the issuing of an opinion by a competent medical authority. This opinion shall be based on a medical assessment of the complaint or impairment in question and, where necessary, on a practical test. It shall also indicate what type of modification to the vehicle is required and whether the driver needs to use an orthopaedic device , insofar as the test of skills and behaviour demonstrates that with such a device driving would not to be dangerous. | Man har ändrat ordet <i>must</i> till <i>shall</i> . Det borde inte få någon konsekvens för oss i Sverige. I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet "competent medical authority" har översatts. I den nuvarande språkversionen står det att det ska vara behörig läkare. I det översatta förslaget står det behörig medicinsk personal. Det är en stor skillnad. Även begreppet "orthopaedic device" har översatts olika. I nuvarande språkversion står det "om föraren måste använda en ortopedisk protes". I det översatta förslaget står det "om föraren måste använda ett ortopediskt hjälpmedel". |
| 8.2 Driving licences may be issued to or renewed for any applicant suffering from a progressive complaint on condition that the disabled person is regularly examined to check that the person is still capable of driving the vehicle completely safely. Where the disability is static, driving licences may be issued or renewed without the applicant | (2) Driving licences may be issued to or renewed for any applicant or driver with a progressive complaint on condition that the person is regularly examined to check that the person is still capable of driving the vehicle completely safely. Where the physical disability is static, driving licences may be issued or renewed without the | Vi noterar att det har skett en ändring i vissa av punkterna i bilaga III angående vem som omfattas av kravet som anges. Här har man lagt till "or driver". Det behöver klargöras om tanken med det nya direktivet är att reglerna ska gälla även under pågående innehav och inte bara vid ansökan och förnyelse. Det behöver |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|---|---|
| being subject to regular medical examination. | applicant being subject to regular medical examination. | även klargöras varför det är en skillnad vid olika sjukdomstillstånd. |
| | Group 2: (3) The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group. | I de svenska versionerna finns det återigen en skillnad i hur begreppet ”competent medical authority” har översatts. I den nuvarande språkversionen står det att det ska vara behörig läkare. I det översatta förslaget står det behörig medicinsk personal. Det är en stor skillnad. |
| DIABETES MELLITUS | | |
| Group 1: 10.1 Driving licences may be issued to, or renewed for, applicants or drivers who have diabetes mellitus. When treated with medication, they should be subject to authorised medical opinion and regular medical review, appropriate to each case, but the interval should not exceed five years. | Group 1: 10 (1) Driving licences may be issued to, or renewed for, applicants or drivers who have diabetes mellitus. When treated with medication, they shall be subject to authorised medical opinion and regular medical review, appropriate to each case, but the interval shall not exceed ten years. | Man har ändrat ordet ”should” till ”shall”. För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i den översyn som genomfördes 2018-2020. I förslaget har man ändrat intervallet för den regelbundna uppföljningen för behörigheterna i grupp I vid sjukdomen diabetes. Intervallet för den regelbundna uppföljningen är utökat till vart tionde år. Idag är det minst vart femte år. TS medicinska bedömningen av förslaget om ändrad tid för den regelbundna uppföljningen är följande: Med tanke på att vi i Sverige har läkares anmälningsskyldighet, borde förlängningen av intervallet till högst tio år inte innebära en ökad trafiksäkerhetsrisk. Ett medicinskt medskick är att regleringen av uppföljningsintervaller skulle kunna utgå från vilken behandling personen har, eftersom det finns risk att sjukdomen försämras över tid. Det vill säga om behandling mot diabetes sker med läkemedel |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|---|---|
| | | <p>som medför risk för hypoglykemi eller inte. Ett förslag är då att uppföljningsintervallet vid behandling med läkemedel som medför risk för hypoglykemi kan vara högst fem år och vid behandling med läkemedel som inte medför risk för hypoglykemi högst tio år.</p> |
| <p>Group 2: 10.3 Consideration may be given to the issuing/renewal of group 2 licences to drivers with diabetes mellitus. When treated with medication which carries a risk of inducing hypoglycaemia (that is, with insulin, and some tablets), the following criteria should apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> - no severe hypoglycaemic events have occurred in the previous 12 months, - the driver has full hypoglycaemic awareness, - the driver must show adequate control of the condition by regular blood glucose monitoring, at least twice daily and at times relevant to driving, - the driver must demonstrate an understanding of the risks of hypoglycaemia, - there are no other debarring complications of diabetes. <p>Moreover, in these cases, such licences should be issued subject to the opinion of a competent medical authority and to regular medical review, undertaken at intervals of not more than three years.</p> | <p>Group 2:</p> <p>(3) Consideration may be given to the issuing/renewal of group 2 licences to drivers with diabetes mellitus. When treated with medication which carries a risk of inducing hypoglycaemia (that is, with insulin, and some tablets), the following criteria shall apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) no severe hypoglycaemic events have occurred in the previous 12 months; (b) the driver has full hypoglycaemic awareness; (c) the driver must show adequate control of the condition by blood glucose sensors, insulin pump, insulin pen and/or hybrid close loop, at least twice daily and at times relevant to driving; (d) the driver must demonstrate an understanding of the risks of hypoglycaemia; (e) there are no other debarring complications of diabetes. <p>Moreover, in those cases, such licences shall be issued subject to the opinion of a competent medical authority and to regular medical review, undertaken at intervals of not more than three years.</p> | <p>Man har ändrat ordet ”should” till ”shall”.</p> <p>För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i föreskriftsrevideringen 2021.</p> <p>Man har formulerat om punkt 10 (3) c i förslaget och vi tycker att det är oklart vad som avses med den nya formuleringen. Vi noterar att man har tagit bort nuvarande formulering om <i>erforderlig kontroll över blodsockervärdena genom regelbundna blodsockerkontroller</i>. Vi ställer oss tveksamma till att detta är borttaget. Det kan uppfattas som att förslaget endast är riktat mot att personen ska ha adekvat kontroll över sitt tillstånd (sjukdomen diabetes) genom olika tekniska hjälpmedel, inte att personen ska ha <i>regelbunden kontroll över sin sockernivå</i> genom olika tekniska hjälpmedel.</p> <p>Vi uppfattar det som att man har blandat olika typer av tekniska hjälpmedel: dels hjälpmedel för att mäta glukosnivån (blodsockernivån), dels hjälpmedel för att tillföra insulin till kroppen. Det är också viktigt att beakta att kravet gäller för både de som har insulinbehandling och de som har</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|---|
| | | <p>en vanlig tablettbehandling (och inte tar insulin genom insulinpenna eller pump). Vi ställer oss frågande till hur man kan ha kontroll över sitt sjukdomstillstånd genom till exempel en insulinpenna (en hjälp att tillföra insulin i kroppen) två gånger om dagen och vid tider som är relevant för körning och inte samtidigt kontrollera blodsockernivån på något sätt. Såsom texten i bilaga III nu ser ut kan man läsa det som att man inte behöver ha kontroll över blodsockret om man tillför insulin med insulinpenna, detta kan inte vara avsikten.</p> <p>Vår uppfattning är att nuvarande formuleringen om regelbunden kontroll ska kvarstå. Vi är positiva till att den kontrollen kan ske genom olika typer av hjälpmedel såsom till exempel en "vanlig" blodsockermätare (stick i fingret) eller genom till exempel en sensorbaserad kontinuerlig glukosmätare.</p> |
| <p>10.4 A severe hypoglycaemic event during waking hours, even unrelated to driving, should be reported and should give rise to a reassessment of the licensing status.</p> | <p>(4) A severe hypoglycaemic event during waking hours, even unrelated to driving, shall be reported and shall give rise to a reassessment of the licensing status.</p> | <p>Man har ändrat ordet "should" till "shall".</p> <p>För oss i Sverige borde det inte få några konsekvenser, det är så vi har tolkat nuvarande direktiv i den översyn som genomfördes 2018-2020.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|---|
| NEUROLOGICAL DISEASES AND OBSTRUCTIVE SLEEP APNOEA SYNDROME | | |
| | <p>11. The following rules apply to applicants with neurological diseases and obstructive sleep apnoea syndrome.</p> | <p>Punkt 11 är ny och anger att nedanstående regler gäller för sökande med neurologiska sjukdomar eller med obstruktiv sömnapné. Man har utelämnat vid förnyelse och förare som finns med under nästa punkt.</p> <p>Det behöver klargöras om tanken med det nya direktivet är att reglerna ska gälla även under pågående innehav och inte bara vid ansökan och förnyelse. Det behöver även klargöras varför det är en skillnad vid olika sjukdomstillstånd.</p> |
| <p>11.1 Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers suffering from a serious neurological disease, unless the application is supported by authorised medical opinion.</p> <p>Neurological disturbances associated with diseases or surgical intervention affecting the central or peripheral nervous system, which lead to sensory or motor deficiencies and affect balance and coordination, must accordingly be taken into account in relation to their functional effects and the risks of progression. In such cases, the issue or renewal of the licence may be subject to periodic assessment in the event of risk of deterioration.</p> | <p>(1) Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers with a serious neurological disease, unless the application is supported by authorised medical opinion.</p> <p>Neurological disturbances associated with diseases or surgical intervention affecting the central or peripheral nervous system, which lead to sensory or motor impairments and affect balance and coordination, shall accordingly be taken into account in relation to their functional effects and the risks of progression. In such cases, the issue or renewal of the licence may be subject to periodic assessment in the event of risk of deterioration.</p> | <p>Man har ändrat ordet "must" till "shall".</p> <p>Det borde inte få några konsekvenser.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|--|---|
| EPILESPY | | |
| <p>12</p> <p>Epileptic seizures or other sudden disturbances of the state of consciousness constitute a serious danger to road safety if they occur in a person driving a power-driven vehicle.</p> <p>Epilepsy is defined as having had two or more epileptic seizures, less than five years apart. A provoked epileptic seizure is defined as a seizure which has a recognisable causative factor that is avoidable.</p> <p>A person who has an initial or isolated seizure or loss of consciousness should be advised not to drive. A specialist report is required, stating the period of driving prohibition and the requested follow-up.</p> <p>It is extremely important that the person's specific epilepsy syndrome and seizure type are identified so that a proper evaluation of the person's driving safety can be undertaken (including the risk of further seizures) and the appropriate therapy instituted. This should be done by a neurologist.</p> | <p>12.</p> <p>Epileptic seizures or other sudden disturbances of the state of consciousness constitute a serious danger to road safety if they occur in a person driving a power-driven vehicle.</p> <p>For the purpose of the following points:</p> <p>'epilepsy' means a medical condition where the person concerned has had two or more epileptic seizures, less than five years apart;</p> <p>'provoked epileptic seizure' means a seizure which has a recognisable causative factor that is avoidable.</p> <p>A person who has an initial or isolated seizure or loss of consciousness shall be advised not to drive. A specialist report is required, stating the period of driving prohibition and the requested follow-up.</p> <p>It is extremely important that the person's specific epilepsy syndrome and seizure type are identified so that a proper evaluation of the person's driving safety can be undertaken (including the risk of further seizures) and the appropriate therapy instituted. This shall be done by a neurologist.</p> | <p>Man har ändrat ordet "should" till "shall". Generellt i den här punkten har vi svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för oss.</p> <p>I punkt 12, stycke 4 anges att det är extremt viktigt att personens specifika epilepsi och anfällstyper är identifierade så att en riktig utvärdering/ bedömning av om personen kan köra säkert kan genomföras. Nytt i förslaget är att denna bedömning ska genomföras av en neurolog. Tidigare var detta ett bör-krav. När det gäller läkarintyg och epilepsi anger våra medicinföreskrifter att intyget ska vara utfärdat av läkare med specialistkompetens i neurologi. För innehav av lägre behörigheter "godkänner" föreskrifterna att ett intyg även kan utfärdas av en annan specialistkompetent läkare med god kännedom om patientens sjukdom.</p> <p>Om vi behöver revidera föreskrifterna om vem som får utfärda intyg (utifrån förslagets skakrav) kan det leda till en ökad belastning för hälso- och sjukvårdens neurologer samt en påverkan för körkortshavare i grupp I som tidigare har kunnat gå till sin vårdcentralsläkare för att få dessa intyg.</p> |
| <p>Group 1: 12.1</p> <p>Drivers assessed under group 1 with epilepsy should be under licence review until they have been seizure-free for at least five</p> | <p>Group 1:</p> <p>(1) Drivers assessed under group 1 with epilepsy shall be under licence review until they have been seizure-free for at least five years.</p> | <p>Man har ändrat orden "are" och "should" till "shall". Det borde inte få några konsekvenser för oss i Sverige. Vi har till exempel redan läkares anmälningskyldighet.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|--|
| <p>years.</p> <p>If the person has epilepsy, the criteria for an unconditional licence are not met. Notification should be given to the licensing authority.</p> | <p>If the person has epilepsy, the criteria for an unconditional licence shall not be deemed to be met. Notification shall be given to the licensing authority.</p> | |
| <p>12.2</p> <p>Provoked epileptic seizure: the applicant who has had a provoked epileptic seizure because of a recognisable provoking factor that is unlikely to recur at the wheel can be declared able to drive on an individual basis, subject to neurological opinion (the assessment should be, if appropriate, in accordance with other relevant sections of Annex III (e.g. in the case of alcohol or other co-morbidity).</p> | <p>(2) Provoked epileptic seizure: the applicant having such a condition that is unlikely to recur at the wheel may be declared able to drive on an individual basis, subject to neurological opinion (the assessment shall be, if appropriate, in accordance with other relevant sections of Annex III (for instance in the case of alcohol or other co-morbidity).</p> | <p>Man har ändrat orden "should" och "can" till "shall" och "may". Det borde inte få några konsekvenser för oss.</p> |
| <p>12.3</p> <p>First or single unprovoked seizure: the applicant who has had a first unprovoked epileptic seizure can be declared able to drive after a period of six months without seizures, if there has been an appropriate medical assessment. National authorities may allow drivers with recognised good prognostic indicators to drive sooner.</p> | <p>(3) First or single unprovoked seizure: the applicant who has had a first unprovoked epileptic seizure may be declared able to drive after a period of six months without seizures, if there has been an appropriate medical assessment. National authorities may allow drivers with recognised good prognostic indicators to drive sooner.</p> | <p>Man har ändrat ordet "can" till "may". Det borde inte få några konsekvenser för oss.</p> |
| <p>12.4</p> <p>Other loss of consciousness: the loss of consciousness should be assessed according to the risk of recurrence while driving.</p> | <p>(4) Other loss of consciousness: the loss of consciousness shall be assessed according to the risk of recurrence while driving.</p> | <p>Man har ändrat ordet "should" till "shall". Det borde inte få några konsekvenser för oss.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|--|---|
| 12.5 Epilepsy: drivers or applicants can be declared fit to drive after a one-year period free of further seizures. | (5) Epilepsy: drivers or applicants may be declared fit to drive after a one-year period free of further seizures. | Man har ändrat ordet ”can” till ”may”. Det borde inte få några konsekvenser för oss. |
| 12.6 Seizures exclusively in sleep: the applicant or driver who has never had any seizures other than seizures during sleep can be declared fit to drive so long as this pattern has been established for a period which must not be less than the seizure-free period required for epilepsy. If there is an occurrence of attacks/seizure arising while awake, a one-year period free of further event before licensing is required (see ‘Epilepsy’). | (6) Seizures exclusively in sleep: the applicant or driver who has never had any seizures other than seizures during sleep may be declared fit to drive so long as this pattern has been established for a period which must not be less than the seizure-free period required for epilepsy. If there is an occurrence of attacks/seizure arising while awake, a one-year period free of further event before licensing is required (see ‘Epilepsy’, in point 12.(5)). | Man har ändrat ordet ”can” till ”may”. Det borde inte få några konsekvenser för oss. |
| 12.7 Seizures without influence on consciousness or the ability to act: the applicant or driver who has never had any seizures other than seizures which have been demonstrated exclusively to affect neither consciousness nor cause any functional impairment can be declared fit to drive so long as this pattern has been established for a period which must not be less than the seizure-free period required for epilepsy. If there is an occurrence of any other kind of attacks/seizures a one-year period free of further event before licensing is required (see ‘Epilepsy’). | (7) Seizures without influence on consciousness or the ability to act: the applicant or driver who has never had any seizures other than seizures which have been demonstrated exclusively to affect neither consciousness nor cause any functional impairment may be declared fit to drive so long as this pattern has been established for a period which shall not be less than the seizure-free period required for epilepsy. If there is an occurrence of any other kind of attacks/seizures a one-year period free of further event before licensing is required (see ‘Epilepsy’ in point 12(5)). | Man har ändrat orden ”can” och ”must” till ”may” och ”shall”. Det borde inte få några konsekvenser för oss. |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|--|---|
| <p>Group 2: 12.10</p> <p>The applicant should be without anti-epileptic medication for the required period of seizure freedom. An appropriate medical follow-up has been done. On extensive neurological investigation, no relevant cerebral pathology was established and there is no epileptiform activity on the electroencephalogram (EEG). An EEG and an appropriate neurological assessment should be performed after the acute episode.</p> | <p>Group 2:</p> <p>(10) The applicant shall be without anti-epileptic medication for the required period of seizure freedom. An appropriate medical follow-up shall have been carried out. Extensive neurological investigation shall have shown that there is neither a relevant cerebral pathology nor any epileptiform activity on the electroencephalogram (EEG). An EEG and an appropriate neurological assessment shall be performed after the acute episode.</p> | <p>Man har ändrat ordet "should" till "shall".</p> <p>I förslaget har man till exempel ändrat från ett bör-krav till ett ska-krav vad gäller vad som ska ingå i bedömningen i uppföljning efter anfallsfrihet utan medicinering. Vi har generellt svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för oss och hur vi i så fall skulle kunna reglera detta. Vad händer till exempel om det inte genomförs någon neurologisk bedömning och EEG-undersökning efter en akut episod? Detta är något som hanteras inom hälso- och sjukvården. Vi ser att det skulle kunna bli problem i bedömning av körkortsärenden i de fall det framkommer att en person som i övrigt uppfyller kraven i avsnitt 12 inte har genomfört ett EEG efter en akut episod.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|---|---|
| <p>12.11</p> <p>Provoked epileptic seizure: the applicant who has had a provoked epileptic seizure because of a recognisable provoking factor that is unlikely to recur at the wheel can be declared able to drive on an individual basis, subject to neurological opinion. An EEG and an appropriate neurological assessment should be performed after the acute episode.</p> <p>A person with a structural intra-cerebral lesion who has increased risk of seizures should not be able to drive vehicles of group 2 until the epilepsy risk has fallen to at least 2 % per annum. The assessment should be, if appropriate, in accordance with other relevant sections of Annex III (e.g. in the case of alcohol).</p> | <p>(11) Provoked epileptic seizure: the applicant who has had a provoked epileptic seizure because of a recognisable provoking factor that is unlikely to recur at the wheel may be declared able to drive on an individual basis, subject to neurological opinion. An EEG and an appropriate neurological assessment shall be performed after the acute episode.</p> <p>A person with a structural intra-cerebral lesion who has increased risk of seizures shall not be able to drive vehicles of group 2 until the epilepsy risk has fallen to at least 2 % per annum. The assessment shall be, if appropriate, in accordance with other relevant sections of Annex III (for instance in the case of alcohol).</p> | <p>Man har ändrat orden "can" och "should" till "may" och "shall". Genrellt i den här punkten har vi svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för oss.</p> |
| <p>12.12</p> <p>First or single unprovoked seizure: the applicant who has had a first unprovoked epileptic seizure can be declared able to drive once five years' freedom from further seizures has been achieved without the aid of anti-epileptic drugs, if there has been an appropriate neurological assessment. National authorities may allow drivers with recognised good prognostic indicators to drive sooner.</p> | <p>(12) First or single unprovoked seizure: the applicant who has had a first unprovoked epileptic seizure may be declared able to drive once five years' freedom from further seizures has been achieved without the aid of anti-epileptic drugs, if there has been an appropriate neurological assessment. National authorities may allow drivers with recognised good prognostic indicators to drive sooner.</p> | <p>Man har ändrat ordet "can" till "may". Det borde inte få några konsekvenser för oss.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|---|--|
| 12.13 Other loss of consciousness: the loss of consciousness should be assessed according to the risk of recurrence while driving. The risk of recurrence should be 2 % per annum or less. | (13) Other loss of consciousness: the loss of consciousness shall be assessed according to the risk of recurrence while driving. The risk of recurrence shall be 2 % per annum or less. | Man har ändrat ordet "should" till "shall". Det borde inte få några konsekvenser för oss, det står <i>ska</i> i den nuvarande svenska språkversionen. |
| 12.14 Epilepsy: 10 years freedom from further seizures shall have been achieved without the aid of anti-epileptic drugs. National authorities may allow drivers with recognised good prognostic indicators to drive sooner. This also applies in case of 'juvenile epilepsy'. Certain disorders (e.g. arteriovenous malformation or intra-cerebral haemorrhage) entail an increased risk of seizures, even if seizures have not yet occurred. In such a situation an assessment should be carried out by a competent medical authority; the risk of having a seizure should be 2 % per annum or less to allow licensing. | (14) Epilepsy: 10 years freedom from further seizures shall have been achieved without the aid of anti-epileptic drugs. National authorities may allow drivers with recognised good prognostic indicators to drive sooner. This shall also apply in case of 'juvenile epilepsy'. Certain disorders (for instance arteriovenous malformation or intra-cerebral haemorrhage) entail an increased risk of seizures, even if seizures have not yet occurred. In such a situation an assessment shall be carried out by a competent medical authority; the risk of having a seizure shall be 2 % per annum or less to allow licensing. | Man har ändrat ordet "should" till "shall". Genrellt i den här punkten har vi svårt att bedöma vilka konsekvenser detta skulle få för oss. Framför allt sista meningen som enligt den nya formuleringen anger att risken för anfall inte ska överstiga 2 % per år. Vi kommer att behöva reglera det på något sätt. |
| MENTAL DISORDERS | MENTAL IMPAIRMENTS | |
| | 13. The following rules apply to applicants or drivers with mental or intellectual impairment. | Nytt. Här står att följande regler gäller för <i>applicants</i> or <i>drivers</i> . Det är inte samma formulering som under andra avsnitt. Se t ex hur det står under sömnapnéé: The following rules apply to <i>applicants</i> . |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|--|
| | | <p>Det behöver klargöras om tanken med det nya direktivet är att reglerna ska gälla även under pågående innehav och inte bara vid ansökan och förnyelse. Det behöver även klargöras varför det är en skillnad vid olika sjukdomstillstånd.</p> |
| <p>Group 1: 13.1 Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers who suffer from:</p> <ul style="list-style-type: none"> - severe mental disturbance, whether congenital or due to disease, trauma or neurosurgical operations, - severe mental retardation, - severe behavioural problems due to ageing; or personality defects leading to seriously impaired judgment, behaviour or adaptability, <p>unless their application is supported by authorised medical opinion and, if necessary, subject to regular medical check-ups.</p> | <p>Group 1:</p> <p>(1) Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers with:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) severe mental impairment , whether congenital or due to disease, trauma or neurosurgical operations; (b) severe intellectual impairment; (c) severe behavioural problems, ageing-linked behavioural; or personality impairments leading to seriously impaired judgment, behaviour or adaptability, <p>unless their application is supported by authorised medical opinion and, if necessary, subject to regular medical check-ups.</p> | <p>Vi noterar att man har formulerat om texten under 1c där konsekvensen, som vi uppfattar det, blir att man har lagt till ett tillstånd – <i>severe behavioural problems</i>. Vi skulle vilja få ett förtydligande kring vad som avses med tillägget.</p> <p>Vi noterar också att begreppet <i>regular medical check-ups</i> i den svenska översättningen är översatt till <i>regelbundna hälsokontroller</i>. Se skrivning under rubriken Artikel 10, punkt 2 stycke 6 där <i>medcial check</i> har översatts till <i>läkarundersökning</i>. Översättningen borde vara konsekvent genom hela dokumentet.</p> |
| ALCOHOL | | |
| <p>Group 1: 14.1 Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers who are dependent on alcohol or unable to refrain from drinking and driving.</p> <p>After a proven period of abstinence and subject to authorised medical opinion and regular medical check-ups,</p> | <p>14.</p> <p>Group 1:</p> <p>(1) Driving licences shall not be issued to, or renewed for, applicants or drivers who are dependent on alcohol or unable to refrain from drinking and driving unless appropriate restrictions are applied through the use of technologies enabling to offset the dependency (for example, through the mandatory use of an alcohol interlock).</p> | <p>Nytt är förslaget om alkohol vilket vi ställer oss positiva till. Det är dock väldigt oklart hur stycke ett och stycke två hänger ihop med de ändringar som är gjorda. Ett förslag är att lägga den nya regleringen om alkohol i ett eget stycke tillsammans med vilka förutsättningar som gäller vid en användning av ett alkohol.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|--|---|--|
| <p>driving licences may be issued to, or renewed for, applicant or drivers who have in the past been dependent on alcohol.</p> | <p>After a proven period of abstinence and subject to authorised medical opinion and regular medical check-ups, driving licences may be issued to, or renewed for, applicant or drivers who have in the past been dependent on alcohol with no further restrictions.</p> | <p>Vi ser att den föreslagna texten kan tolkas på olika sätt, se nedan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det går att tolka det som att om man har ett alkoholås behöver man inte alls visa avhållsamhet och krav om regelbunden uppföljning. - Det går också att tolka det som att om man har ett alkoholås behöver man parallellt visa avhållsamhet och därefter stå på regelbunden uppföljning. <p>Det borde förtydligas vad tillägget "with no further restriction" i sista stycket syftar på och vilka personer det omfattar (endast de med alkoholås eller alla som har haft ett beroende).</p> <p>Vi noterar att i den översatta svenska versionen (se nedan) står tillägget om ytterligare begränsningar tidigare i meningen. Det kan tolkas som att begränsningen kan tas bort efter avhållsperioden och de regelbundna hälsokontrollerna.</p> |
| <p>DRUGS AND MEDICINAL PRODUCTS</p> | | |
| | <p>15. The following rules apply to drugs and medical products.</p> | <p>Nytt. Vi noterar att man här inte alls har någon koppling till sökande eller förare (se t ex punkt 16).</p> |
| <p>RENAL DISORDERS</p> | | |
| | <p>16. The following rules apply to applicants with renal disorders.</p> | <p>Nytt. Här står att följande regler gäller för <i>applicants</i>. Det är inte samma formulering som under andra avsnitt. Se t ex hur det står under mental impairments: The following rules apply to <i>applicants</i> or <i>drivers</i>.</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|---|---|--|
| | | <p>Det behöver klargöras om tanken med det nya direktivet är att reglerna ska gälla även under pågående innehav och inte bara vid ansökan och förnyelse. Det behöver även klargöras varför det är en skillnad vid olika sjukdomstillstånd.</p> |
| MISCELLANEOUS PROVISIONS | | |
| | <p>17. The following provisions are considered miscellaneous</p> | |
| <p>18.</p> <p>As a general rule, where applicants or drivers suffer from any disorder which is not mentioned in the preceding paragraph but is liable to be, or to result in, a functional incapacity affecting safety at the wheel, driving licences shall not be issued or renewed unless the application is supported by authorised medical opinion and, if necessary, subject to regular medical check-ups.</p> | <p>(2) The competent medical authority shall give due consideration to the additional risks and dangers involved in the driving of vehicles covered by the definition of this group.</p> <p>As a general rule, where applicants or drivers have any disorder which is not mentioned in the points of this Annex but is liable to be, or to result in, a functional incapacity affecting safety at the wheel, driving licences shall not be issued or renewed unless the application is supported by authorised medical opinion and, if necessary, subject to regular medical check-ups.</p> | <p>Vi noterar att det i andra stycket är ändrat vad gäller hänvisningen till alla tillstånd som inte nämns i bilagan. I nuvarande direktiv står det ”not mentioned in the preceding paragraph”. Den nya formuleringen får en vidare innebörd än hur formuleringen ser ut idag vilket vi ställer oss positiva till.</p> |
| | <p>2. Framework of the proposal/initiative</p> | |
| | <p>1.7 Method(s) of budget implementation planned Direct management by the commission</p> <p>(sid. 52) The implementation of the proposal requires the establishment and maintenance of an expert group to allow authorities to share</p> | <p>Vi ställer oss positiva till tanken om att införa en plattform för MS där man kan ”diskutera” trafikmedicin, eftersom det saknas ett sådant forum idag. Det behöver dock tydliggöras vad som är avsikten med detta och hur reglerande det kommer att bli. Vi kan inte se att det finns några krav kopplade till</p> |

| Nuvarande lydelse | Förslag till ny lydelse | Synpunkter/ kommentarer |
|-------------------|---|--|
| | <p>information and best practices in relation to physical and mental fitness to drive and the development of an online training programme on fitness to drive for general practitioners. The establishment of those initiatives does not require an increase of human resources.</p> <p>- the recurring adjustment costs between 2025-2028 incurred by the establishment of the expert group to allow authorities to share information and best practices in relation physical and mental fitness to drive are estimated at 30.000€ per year.</p> <p>- the non-recurring adjustment (one-off) costs of 80.000 € are foreseen in 2025 incurred by the establishment and the development of an online training programme on fitness to drive for general practitioners;</p> <p>- ongoing adjustment costs (update of the online training programme on fitness to drive for general practitioners) estimated at approx. 80.000€ every 5 years.</p> | <p>detta i direktivet, vare sig i artiklarna eller i bilaga III. Det behöver klargöras om det kommer att innebära någon medverkan från varje MS, eller om ett deltagande kommer att vara frivilligt. Framför allt med tanke på att det anges att <i>genomförande av förslaget förutsätter att det inrättas och drivs en expertgrupp...</i>”</p> <p>Det behöver även tydliggöras vad som menas med ett nätbaserat utbildningsprogram och vilka krav som är kopplat till detta.</p> <p>Det kan få olika stora konsekvenser beroende på vilka krav som eventuellt kommer att ställas på MS.</p> |

Transportstyrelsens synpunkter på förslag till Europaparlamentets och Rådet direktiv om den unionsomfattande verkan av vissa kördiskvalifikationer

Transportstyrelsen avstyrker förslaget men är positiv till den bakomliggande tanken med återkallelse direktivet, det vill säga att ge unionsomfattande verkan av kördiskvalifikationer till följd av vissa allvarigare trafiksäkerhetsrelaterade brott.

Förslaget innebär ett helt nytt förfarande där det för Transportstyrelsen i flera delar är otydligt vad som avses. Förslaget torde innebära stora och betydande förändringar i den praktiska ärendehantering och administrationen. Transportstyrelsen menar att det finns oklarheter och att direktivet behöver förtydligas innan en djupare analys kan göras.

Om förslaget genomförs kommer det att innebära stora förändringar av svensk lag och förordning och det kommer att bli fråga om flera nya begrepp som behöver föras in.

Artikel 1 – Mål och syfte

Syftet med direktivet är att ge unionsomfattande verkan av kördiskvalifikation till följd av allvarliga trafiksäkerhetsrelaterade brott som begåtts i annan medlemsstat. Transportstyrelsen befarar dock att syftet kommer att motverkas av en kombination av att det i många fall handlar om kortare återkallelsetider, att kördiskvalifikationer endast ska rapporteras när det handlar om återkallelser som inte längre går att överklaga och att det finns så många undantag från kravet att ge en återkallelse verkan (se artikel 8).

Länderna ska underrätta varandra när diskvalifikationsbeslutet inte längre kan överklagas, men mottagaren ska inte vidta åtgärd om tiden löpt ut i brottslandet eller om det är mindre än månad kvar. Alltså kommer återkallelsetiden att ha löpt ut i de flesta fall som gäller hastighetsöverträdelser eftersom det oftast torde röra sig om några månader som man inte får köra och eftersom beslutet om slutlig återkallelse fattas först när ansvarsfrågan är avgjord och inget av domen/ beslutet kan överklagas längre. Under tiden ärendet hanteras i brottslandet, kanske som i Sverige genom ett interimistiskt beslut om återkallelse i avvaktan på lagkraftvunnen dom, kommer tiden att ha löpt ut innan slutligt beslut om återkallelse fattas. Ett beslut vinner laga kraft först tre veckor efter delgivning. Eftersom inget rapporteras innan ett beslut inte längre kan överklagas innebär det att en person skulle kunna fortsätta att köra i annat land i väntan på avgörande.

I artikel 1 framgår att syftet är att uppnå unionsvid effekt av körkortsingripanden som sker i ett annat land än det *land som utfärdat körkortet*". I artikel 3 och 4 anges att den medlemsstat där brottet begicks och som meddelat en kördiskvalifikation ska meddela det land som utfärdade körkortet om personen inte har sin permanenta bosättning där brottet begicks och om personen innehar körkort utfärdat av annan medlemsstat. Transportstyrelsen tolkar det som att direktivet exempelvis är tillämpligt i en situation där exempelvis körkortet är utfärdat i Danmark, personen är permanent bosatt i Sverige och begår en överträdelse i Tyskland. Ordalydelsen i artikel 3 och 4 undantar dock de situationer där personen är permanent bosatt i Sverige, överträdelsen sker i Sverige, men körkortet är utfärdat i Tyskland. Det kan dock ifrågasättas om detta är avsikten med tanke på hur syftet är formulerat i artikel 1.

Artikeln resulterar i att vi alltid måste byta ut utländska körkort för de som är permanent bosatta i Sverige vid ingripandeärenden. I annat fall får kördiskvalifikationen inte unionsomfattande verkan.

Med dagens regelverk kan det bli problematiskt om personen flyttar till landet där brottet begicks innan överklagandefristen gått ut. Det skulle få följderna att kördiskvalifikationen inte får unionsomfattande verkan då den inte ska meddelas.

Artikel 2 – Definitioner

Artikel 2.1 – kördiskvalifikation

Definitionen av "kördiskvalifikation" under punkt 1 skiljer sig från definitionen av kördiskvalifikation i körkortsdirektivet, artikel 2.12. Denna diskrepans mellan direktiven kan leda till svårigheter vid införlivningen i svensk rätt och även till otydligheter i tillämpningen. Den ena definitionen har en vidare omfattning än den andra. Det är inte heller helt klart vad som avses med primär, sekundär eller kompletterande påföljd eller en säkerhetsåtgärd.

I körkortsdirektivet är definitionen av kördiskvalifikation: "*Varje beslut som leder till... tex återkallelse*". I återkallelsedirektivet är definitionen: "*Varje beslut som följer av ett allvarligt trafikrelaterat brott, som leder till...*"

Att det kan bli ett problem vid tillämpningen blir tydligt i artikel 14.2 d i körkortsdirektivet. Se resonemang i Transportstyrelsens synpunkter till artikel 14.2 d i körkortsdirektivet.

För att undvika förvirring med de två olika definitionerna av kördiskvalifikation i direktiven skulle det kunna heta "allvarlig kördiskvalifikation" i återkallelsedirektivet. Dessutom kan man stryka begreppet "allvarligt trafikrelaterat brott" i återkallelsedirektivet och istället skriva ihop definitionen i artikel 2.1 och 2.11.

Av definitionen i artikel 2.1 framgår bland annat att en kördiskvalifikation är ett beslut som följer av ett allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott och som inte längre kan överklagas. I Sverige fattas interimistiska beslut om återkallelse vilket medför att man inte får köra i Sverige. Transportstyrelsen beslutar interimistiskt när det är sannolikt att personen kommer att fällas straffrättsligt, eftersom det då är sannolikt att körkortsärendet senare kommer att avgöras med ett återkallelsebeslut (eller slutligt beslut om ogiltigförklaring av utländskt körkort). Beslutet kan överklagas på samma sätt som ett slutligt beslut om återkallelse. Det innebär också att det interimistiska beslutet inte längre kan överklagas när överklagandetiden gått ut. Däremot kan det vara så att varken den straffrättsliga frågan eller frågan om att återkalla körkortet är slutligt avgjord när det interimistiska beslutet inte längre går att överklaga. Transportstyrelsen anser att det är oklart om artikel 2.1 omfattar interimistiska beslut som fattats till följd av **misstanke** om brott. För det fall förslaget genomförs och avsikten är att interimistiska beslut inte ska omfattas, bör en djupare analys göras av konsekvensen av detta och det bör övervägas om sådana beslut ändå borde omfattas. Enligt Transportstyrelsens nuvarande bedömning kommer, om interimistiska beslut inte omfattas, de flesta svenska beslut om t. ex kördiskvalifikation för trafiknykterhetsbrott (där det aldrig är fråga om snabba straffrättsliga avgöranden genom godkända ordningsböter) inte att få unionsomfattande verkan, eftersom det dröjer med straffrättsligt avgörande.

Artikel 2.3

I artikel 2.3 definieras ”omhändertagande” som en tidsbegränsning av körkortets giltighet eller rätten att framföra fordon mm. Det engelska begreppet är ”suspension”. Begreppet omhändertagande i körkortssammanhang finns redan i Sverige och har en annan betydelse än den i direktivet och handlar om att Polisen får omhänderta körkort vid vägkanten vid bland annat misstanke om vissa brott, se 5 kap. 7 § körkortslagen. Transportstyrelsen anser att det som avses i artikel 2.3 snarare är någon typ av avstängning och att detta vore ett bättre ord att använda i den svenska översättningen. I annat fall kan det skapa begreppsförvirring och svårigheter i införlivning och tillämpning.

Artikel 2.11

I artikel 2.11 anges att beteende som strider mot vägtrafikbestämmelserna och har orsakat dödsfall eller allvarlig kroppsskada ska anses vara ett ”allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott”. Transportstyrelsen anser att artikel 2.11 d kan bli svår att införliva eftersom skadegraden vid trafikbrottet idag inte nödvändigtvis har betydelse vid körkortsåterkallelser.

Artikel 3 – Kördiskvalifikation med unionsomfattande verkan

Se Transportstyrelsens kommentar till artikel 1 och artikel 4.1.

Artikel 4 – Skyldighet att meddela om kördiskvalifikation

Artikel 4.1 – att uppnå syftet

Det konstateras att skyldigheten att meddela utfärdandelandet om en kördiskvalifikation gäller kördiskvalifikationer på minst en månad. Samtidigt ska meddelande ske när kördiskvalifikationen inte längre kan överklagas (artikel 2.1) och åtgärder ska inte vidtas av utfärdandelandet i de situationer som anges i artikel 8. Enligt artikel 8 ska åtgärder inte vidtas om kördiskvalifikationen har verkställts fullt ut i den medlemsstat där brottet begicks (artikel 8.1 b) eller den återstående perioden för omhändertagandet eller begränsningen är kortare än en månad. Transportstyrelsen ser mot bakgrund av detta en risk att resultatet blir att ett stort antal kördiskvalifikationer kommer att meddelas utan att det kommer krävas någon åtgärd i utfärdandelandet. Det bör analyseras vidare om skyldigheten att rapportera kördiskvalifikationer endast bör omfatta kördiskvalifikationer längre än den nu föreslagna perioden på en månad.

I artikel 1 framgår att syftet är att uppnå unionsvid effekt av körkortsingripanden som sker i ett annat land än det land som utfärdat körkortet”. I artikel 3 och 4 anges att den medlemsstat där brottet begicks och som meddelat en kördiskvalifikation ska meddela det land som utfärdade körkortet om personen inte har sin permanenta bosättning där brottet begicks och om personen innehar körkort utfärdat av annan medlemsstat. Transportstyrelsen tolkar det som att direktivet exempelvis är tillämpligt i en situation där exempelvis körkortet är utfärdat i Danmark, personen är permanent bosatt i Sverige och begår en överträdelse i Tyskland. Ordalydelsen i artikel 3 och 4 undantar dock de situationer där personen är permanent bosatt i Sverige, överträdelsen sker i Sverige, men körkortet är utfärdat i Tyskland. Det kan dock ifrågasättas om detta är avsikten med tanke på hur syftet är formulerat i artikel 1.

Artikel 4.3 och 5.5

Enligt artikel 4.3 och artikel 5.5 ska intyget om kördiskvalifikation (ingripande) meddelas från ena medlemsstatens nationella kontaktställe till den andra medlemsstatens nationella kontaktställe via RESPER. I artikel 4.3 framgår vidare att personens körkort (om det har omhändertagits) samt det ursprungliga beslutet om kördiskvalifikation också ska sändas över. Det är dock oklart hur dessa handlingar ska sändas över, då körkortet inte kan sändas med RESPER. Transportstyrelsen befarar att det kan leda till problem vid tillämpningen.

Artikel 5 – Standardintyg och överföringssätt

—

Artikel 6 – Säkerställande av att kördiskvalifikationer får unionsomfattande verkan

Artikeln innebär, som Transportstyrelsen uppfattar det, att det är brottslandets beslut som ska gälla och ges verkan i hela unionen. Svensk praxis gällande återkallelsetider kommer därför inte att tillämpas för den som kör illa utomlands och får ett beslut om förbud att köra i brottslandet.

Om förfarandet enbart handlar om att ge unionsomfattande verkan av brottslandets beslut betyder det att Sverige inte kommer att kunna ta hänsyn till om personen tidigare har dömts för rattfylleri när spärrtiden beslutas. I Sverige ser vi allvarligt på upprepade fall av rattfylleri och tillämpar en strängare återkallelsetid vid återfall. Av körkortslagen följer en lagstadgad minimitid för spärrtid om två år vid upprepade trafiknykterhetsbrott inom en femårsperiod. Så som återkalleledirektivet är utformat kommer en kördiskvalifikation på grund av rattfylleri som meddelats och som i brottslandet resulterat i indraget körkort under någon månad, inte kunna räknas som ett upprepat trafiknykterhetsbrott. Det betyder att en person som inom en femårsperiod tidigare dömts för rattfylleri får en återkallelsetid om minst två år om denne åter kör onykter i Sverige och bara exempelvis ett par månader om det nya rattfylleriet begås i annat medlemsland.

Transportstyrelsen behöver analysera vidare hur en meddelad kördiskvalifikation på grund av rattfylleri ska förhålla sig till Sveriges system med alkoholås.

Artikel 6.2 b

Direktivet verkar förutsätta att körkortshavaren är permanent bosatt i antingen ”utfärdande medlemsstat” eller ”medlemsstat där brottet begicks”. Av artikel 6.2 b framgår att om ett körkort återkallas ska de åtgärder som vidtas av den utfärdande medlemsstaten uppfylla vissa villkor. Ett villkor är att den berörda personen kan återfå körkortet eller rätten att framföra fordon i enlighet med de nationella bestämmelserna i den utfärdande medlemsstaten. En förutsättning för att kunna återfå körkortet eller får rätt att framföra ett fordon är dock att personen är permanent bosatt i den utfärdande medlemsstaten enligt artikel 10.1 e i förslaget till körkortsdirektiv. Transportstyrelsen anser att det är oklart om artikel 6.2 b ska förstås som att det är en förutsättning för den utfärdande medlemsstaten som återkallar ett körkort, att den berörda personen också är permanent bosatt där.

Artikel 7 – Verkan av kördiskvalifikationer i den medlemsstat där brottet begicks

Artikel 7.3

Transportstyrelsen anser att det är oklart hur artikel 7.2 och 7.3 förhåller sig till varandra. Å ena sidan ska medlemsstaten där brottet begicks kunna kräva att ytterligare villkor uppfylls innan personen för köra inom sitt territorium (7.2) och å andra sidan verkar 7.3 säga att de ytterligare villkoren ska anses vara uppfyllda om utfärdandestaten anser att körkort kan utfärdas igen.

Artikel 8 – Skäl för undantag

Artikel 8.1 b och 8.1 e

Idag kan Transportstyrelsen ingripa mot svenska körkort om det finns en utländsk dom, se 5 kap. 1 § och 5 kap. 3 § körkortslagen. Med nuvarande regelverk har vi möjlighet att ingripa mot svenska körkort om vi får kännedom om en dom från ett land utanför EU. Med återkallelsedirektivet kommer däremot domar från EU-länder (avseende brott som ingår i begreppet allvarligt trafiksäkerhetsrelaterat brott) som har lett till ingripande i det landet men där återkallelsetiden är kort eller merparten redan är verkställd inte att leda till ingripande mot det svenska körkortet, se resonemang under artikel 1 och 4. Återkallelsedirektivet kommer alltså att begränsa möjligheterna att vidta åtgärder mot svenska körkort utifrån nationell rätt. Liknande överträdelser kommer att hanteras olika beroende på om vi får kännedom om överträdelserna genom en dom från tredje land, om det är en kördiskvalifikation som ska rapporteras enligt återkallelsedirektivet eller om vi får kännedom om en överträdelse genom en dom från ett EU-land (ej kördiskvalifikation enligt återkallelsedirektivet).

Transportstyrelsen antar att de flesta fortkörningarna utomlands kommer att passera utan ett svenskt återkallelsebeslut utifrån att vi inte ska meddelas förrän brottslandets beslut inte längre kan överklagas och tidsgränserna i artikel 8. Transportstyrelsen antar även att återkallelsetiderna i många fall, precis som i Sverige, är på några månader.

Med de undantagsmöjligheter som finns kommer många ingripanden inte att leda till någon åtgärd i Sverige och syftet med direktivet kommer inte att uppnås. Om innehavaren av ett svenskt körkort till exempel är på en kortsemester i Tyskland, kör för fort och får körkortet återkallat så kommer personen kunna fortsätta att köra så snart personen lämnat Tyskland. När meddelandet väl kommit från Tyskland lär undantagsregleringarna innebära att Sverige inte kan vidta någon åtgärd mot körkortet. I dagsläget kan ett ingripande göras mot det svenska körkortet i en sådan situation med stöd av 5 kap. 1 § körkortslagen om Sverige får kännedom om den utländska domen. Undantagen i återkallelsedirektivet skulle dock innebära att detta inte längre är möjligt vilket betyder att personen i exemplet endast haft ett körkort indraget i några dagar när denne var på semester i Tyskland.

Artikel 8.1 f

Transportstyrelsen anser att det är oklart vad artikel 8.1 f innebär. Artikeln verkar förutsätta att kördiskvalifikationen har fastställts via en rättsprocess med personlig närvaro och att om så inte är fallet så *ska* medlemsstaterna inte ge kördiskvalifikationen unionsomfattande verkan. Beslut om återkallelse av körkort i Sverige sker genom skriftlig handläggning. Ett beslut om ingripande kan överklagas till förvaltningsdomstol, där processen också som huvudregel är skriftlig. Det förekommer dock att muntlig förhandling hålls i domstolen, särskilt om parten själv begär det. Det är dels oklart vad som omfattas av begreppet ”rättsligt förfarande”. Innefattas processen hos myndigheten eller är det bara de fall som överklagas till domstol. Möjligen kan artikeln uppfattas som att den bara gäller då ett muntligt förfarande varit aktuellt och den enskilde trots det inte var personligen närvarande. Dels är Transportstyrelsen inte heller säker på hur artikel 8.1 f iii ska förstås. Möjligen kan beslut om återkallelse som fattas av Transportstyrelsen och som delgetts den enskilde och innehållit en korrekt överklagandehänvisning omfattas av undantaget. Det behöver dock klargöras vad avsikterna är i detta avseende för att undvika risk för att svenska beslut inte kommer att kunna leda till åtgärder i andra medlemsstater.

Artikel 8.1 g

Transportstyrelsen anser att det är oklart vilken stadga som avses i artikeln.

Artikel 8.2 a

Artikel 8.2 a ger medlemsstaterna möjligheten att vägra ge unionseffekt till kördiskvalifikation om brottet inte skulle leda till en kördiskvalifikation enligt lagstiftningen i den utfärdande medlemsstaten.

Det är möjligt att detta undantag kommer att bli aktuellt i de fall där utfärdandelandet har högre eller andra gränser för rattfylleri och drograttfylleri än det medlemsland där kördiskvalifikationen meddelades. Sverige har t.ex. en lägre gräns för rattfylleri än i många andra länder. Undantaget gäller ”när brottet inte skulle bestraffas med en kördiskvalifikation”. Detta torde innebära att det inte går att tillämpa undantaget i de fall där påföljden/ kördiskvalifikationens längd varierar och är betydligt mildare i utfärdandelandet än i det land där brottet begicks.

Artikel 8.2 b

Transportstyrelsen ser en risk för att fortkörningar med mindre än 50 km/h över hastighetsgränsen kan komma att bli sådana kördiskvalifikationer som inte får genomslag i hela unionen om många medlemsstater väljer att nyttja möjligheten till undantag. Det kan i så fall till viss del urholka syftet med direktivet.

Enligt fastslagen praxis i Sverige ser vi allvarligt på hastighetsöverträdelser vid mindre hastighetsöverskridande än 50 km/h och återkallar körkort till exempel redan vid 21 km/h för fort på vägsträckor där tillåten hastighet är max 30 km/h. Ur svenskt perspektiv torde därför en sådan urholkning av direktivet inte vara önskvärd.

Artikel 9 – Tidsfrister

Artikel 9

Transportstyrelsen förstår behovet av en snäv tidsgräns för utfärdandelandet att besluta om unionsvid effekt, särskilt med tanke på att undantaget i artikel 8.1 f innebär att utfärdandelandet inte ska reagera om det vid tiden för beslut om unionsvid effekt är kvar mindre än en månad av den utländska återkallelsetiden. Den korta tiden för att fatta beslut torde innebära att fler beslut kan få unionsvid effekt för att det kvarstår återkallelsetid från överträdelsetiden.

Transportstyrelsen är dock tveksam till om tidskravet är proportionerligt. Utifrån kraven i artikel 12 om vad personen ska informeras om tillsammans med de svenska kraven i förvaltningslagen om att den berörde personen ska ges rätt att yttra sig innan beslut tror vi att det blir mer eller mindre omöjligt att fatta ett beslut inom 15 dagar från notifieringen. Transportstyrelsen bedömer att det i normalfallet kommer att bli så att vi behöver informera medlemsstaten där brottet begicks om att tidsfristen inte har kunnat hållas.

Artikel 10 – Samråd mellan medlemsstaterna

—

Artikel 11 – Uppgifter som ska lämnas av den utfärdande medlemsstaten

Transportstyrelsen anser att dessa krav innebär en stor administrativ börda för medlemsländerna. Myndigheten förstår inte behovet av att återkoppla vidtagna åtgärder, då man borde kunna förutsätta att medlemsländerna följer direktivets krav. Möjligen skulle det vara av värde för att kunna följa upp effekten av direktivet, men då är frågan om det kan uppnås genom att information skickas till den medlemsstat som beslutat om det ursprungliga ingripandet.

Artikel 11 punkt d

Det är oklart vad innebörden av artikel 11 d egentligen är. Transportstyrelsen anser att artikeln skulle behöva förtydligas.

Artikel 12 – Uppgifter som ska lämnas av den medlemsstat där brottet begicks

Transportstyrelsen anser att det är oklart vad artikel 12 innebär och hur den förhåller sig till artikel 5.

Brottslandet ska underrätta om verkställigheten. Det är för oss oklart om andra länder har samma system för när en diskvalifikation startar och det är möjligt därför som skrivningen i artikel 12 b behövs.

I annat fall ska Sverige få information om när verkställigheten upphör (om möjligt) redan i standardformuläret, se artikel 5.2 e.

Artikel 13 – Skyldighet att informera den berörda personen

Transportstyrelsen noterar att personen ska informeras om att det kommit in ett intyg från ingripandelandet och sedan ska personen informeras om utfärdandelandet väljer att också ingripa. Däremot saknas krav på att informera personen i det fall att utfärdandelandet tillämpar ett undantag och **inte** ingriper. Personen vet då att ett intyg om överträdelse i annat land kommit in till svenska myndigheter, men får inte veta att de svenska myndigheterna valt att inte agera på det. Transportstyrelsen anser att personen borde ha rätt att veta även detta.

Artikeln anger att den utfärdande medlemsstaten ska informera den berörda personen om det meddelande som mottagits och vilka åtgärder som vidtagits. Däremot saknas reglering om att personen måste delges beslutet och det kan vara så att reglering om delgivning ser olika ut i olika länder.

Transportstyrelsen tycker inte att en kördiskvalifikation ska kunna få unionsomfattande verkan förrän innehavaren kan anses som delgiven i enighet med medlemsstaternas nationella bestämmelser. Eftersom körkortshavaren har rätt att köra i alla andra medlemsländer tills dess att det ursprungliga beslutet getts unionsomfattande verkan bör personen bli medveten om att denna rättighet dragits in för att kunna göra rätt i trafiken. Om personen inte är medveten om beslutet kommer personen inte kunna ställas till ansvar för en olovlig körning, i vart fall i Sverige då uppsåt till brottet saknas.

Artikel 14 – Rättsmedel

—

Artikel 15 – Nationella kontaktställen

—

Artikel 16 – Statistik

Transportstyrelsen anser att behovet av statistik behöver analyseras vidare. För att uppfylla kravet, kan det behöva införas ändringar i vägtrafikdataförordningen om vilka sökbegrepp som får användas i vägtrafikregistret och i gemensamt tillgängliga register. Med tanke på den administrativa bördan för medlemsstaterna anser Transportstyrelsen att Kommissionen ska tydliggöra syftet med insamlingen av statistiken.

Artikel 17 – Kommittéförfarande

—

Artikel 18 – Förhållande till andra rättsakter

—

Artikel 19 – Införlivande

—

Artikel 20 – Rapport om tillämpningen

—

Artikel 21 – Ikraftträdande och tillämpning

—

Artikel 22 – Adressater

—

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog tillförordnad avdelningsdirektör Lena Ersson, sektionschef Ingela Janbjer, jurister Sofi Nygren och Sophie Söderström och utredare Olof Stenlund, Ted Snöililja och Christopher Patten, den senare föredragande.