



2

BILAGA 2 JURIDISK ANALYS

Förslag på nytt förarutbildnings- system för personbil, behörighet B



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Transportstyrelsen

Postadress: 781 23 Borlänge

E-post: kontakt@transportstyrelsen.se

Telefon: 0771-503 503

Dokumenttitel: Bilaga 2 Juridisk analys.

Förslag på nytt förarutbildningssystem för personbil, behörighet B

Dokumentdatum: 31 januari 2019

Innehåll

Inledning.....	4
Analys.....	4
1. Konsumentupplysning	4
2. Körkortstillstånd	5
3. Struktur i utbildningen	7
4. Utökade möjligheter till mängdträning	8
5. Under utbildningen – utökat utbud av utbildare	11
6. Vägledningstillfällen	12
7. Riskutbildningar	14
8. Kunskapsprov	15
9. Förlängt körprov.....	16
10. Fördjupad återkoppling	17
11. Prövotiden.....	19
12. Tillstånd och tillsyn.....	19
Regelutvecklingskarta.....	23
Körkortslagen (1998:488)	23
Körkortsförordningen (1998:980).....	25
Lag (1998:493) om trafikskolor	26
Förordning (1998:978) om trafikskolor	27
Lag om teoriutbildning för körkort behörighet B (ny lag)	27
Förordning om teoriutbildning för körkort behörighet B (ny förordning).27	
Lag om förarutbildning (ny lag).....	27
Förordning om förarutbildning (ny förordning)	28
Lag om förarprövning (ny lag).....	28
Förordning om förarprövning (ny förordning).....	28
Förordning (1999:1135) om misstankeregister.....	28
Förordning (1999:1134) om belastningsregister.....	29
Förordning (2001:650) om vägtrafikregister	29
Förordning (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer	30
Förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m.	30
Föreskrifter	30
Nya föreskrifter.....	32

Inledning

Nedanstående analys och regelutvecklingskarta utgår från den detaljeringsnivå som det nya förslaget på förarutbildningssystem för behörighet B har och bör läsas tillsammans med förslaget. I samband med det fortsatta arbetet, däribland regelutveckling samt utveckling av den digitala plattformen och tjänsterna i den, kan nedanstående bedömningar komma att justeras. Slutliga ställningstaganden är inte möjliga eller lämpliga att göra i detta skede, eftersom mer detaljerad kunskap om regelutvecklingsarbetet och om de digitala tjänsterna kan leda till nya behov och förutsättningar. I samband med regelutveckling kommer också utredning av behovet av övergångsregler behöva göras för samtliga förändringar.

Analys

1. Konsumentupplysning

Det ligger i Transportstyrelsen ansvar att informera om hela förarutbildningssystemet.¹ Avvägning av hur omfattande information myndigheten ska och kan tillhandahålla förutsätter detaljerad information om förutsättningar och innehåll och får göras i samband med utveckling av informationen. Aspekter som bör beaktas i den avvägningen är informationsskyldigheten, allmänhetens behov av information, resurser som informationen tar i anspråk och nyttan som informationen innebär.

Trafikverkets personal kan förordnas som förarprovare och förarprovsverksamheten är en del av verkets uppgifter². Trafikverket har ansvar för att lämna information inom sitt verksamhetsområde, däribland om förarprov.

Riktad myndighetsinformation till vissa grupper, exempelvis nyanlända, bör inte strida mot kraven på saklighet och opartiskhet i 5 § i förvaltningslagen.

Om Transportstyrelsen ska tillhandahålla information om trafikskolornas förarprovsstatistik eller resultat av tillsyn i form av en statlig rating-tjänst kommer det att krävas ändringar i sekretesslagstiftningen³. För trafikskolornas förarprovsstatistik finns ett avgörande från regeringsrätten⁴ där det konstateras att trafikskolorna kan antas lida skada om provstatistiken lämnas ut och att sekretess därför föreligger.

För uppgifter i tillsynsrapporter råder sekretess för uppgift om den tillståndspliktiga verksamhetens affärs- eller driftförhållanden, om det kan antas att verksamheten lider skada om uppgiften röjs. Sekretess råder också för uppgifter om andra ekonomiska eller personliga förhållanden för den som trätt i affärsförbindelse eller liknande förbindelse med den som är föremål för

¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, 6 § förvaltningslagen (2017:900) och 6 § myndighetsförordningen (2007:515)

² Förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 6 § förvaltningslagen och 6 § myndighetsförordningen (2007:515)

³ Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) och offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641)

⁴ RÅ 1987 not. 453

myndighetens verksamhet, dvs. tredje man. Syftet är dels att skydda den verksamhet som på grund av tillsyn är skyldig att lämna in uppgifter om den egna verksamheten till myndigheten, dels att skydda dem som samarbetar med eller nyttjar den tillsynade verksamheten, dvs. tredje man. Skyddet för tredje man är absolut, det innebär att någon bedömning av skaderisk inte ska göras. Om ändringar ska göras i sekretesskyddet krävs det, i samband med regelutvecklingen, ytterligare utredning av nyttan i förhållande till konsekvenser för verksamheterna och tredje man.

Transportstyrelsen har idag på sin webbplats en sökfunktion över dem som har tillstånd. Enligt sökfunktionen är det bara utbildare som gett sitt medgivande till publicering som visas. Att Transportstyrelsen krävt medgivande för publiceringen beror, i vart fall delvis, på dataskyddsförordningen⁵. För att kunna behandla personuppgifter utan samtycke krävs det stöd i lag eller förordning. Dataskyddsförordningen ställer krav på att sådant stöd i nationella föreskrifter ska utgöra en nödvändig och proportionell åtgärd i ett demokratiskt samhälle. Dataskyddsförordningen syftar till att skydda personuppgifter och är relevant här eftersom det bland tillståndshavarna finns enskilda firmor. Även i svensk grundlag⁶ finns reglering om skydd mot betydande intrång i den personliga integriteten.

Att utreda en ratingtjänst utifrån dataskyddsförordningen⁷ och skyddet i regeringsformen kräver detaljerad kunskap. Detta oavsett om ratingen baseras på tillsynsinformation eller på allmänhetens betygsättning och oavsett om den ska omfatta samtliga tillståndspliktiga verksamheter eller bara de som har samtyckt till att finnas i tjänsten. Ytterligare utredning kommer därför att krävas i samband med regelutvecklingen och kan komma att innefatta konsekvensbedömning avseende dataskydd (artikel 35) eller förhandssamråd med Datainspektionen (artikel 36).

I samband med utveckling och förvaltning av en eventuell ratingtjänst samt kommande regelutvecklingen finns det även andra frågor som behöver utredas och som kan komma att kräva ytterligare regelutveckling. Sådana frågor rör bland annat kvalitetssäkring av information samt ansvar för tjänsten och dess innehåll.

2. Körkortstillstånd

Ansökan om körkortstillstånd ska i dag göras skriftligen på en särskild blankett.⁸ För att ändra kraven så att ansökan bara ska ske genom den digitala plattformen, kan det krävas regelutveckling. Redan i dag ansöker många om körkortstillstånd genom en digital blankett för ansökan, men det finns också möjlighet att ansöka genom att skicka in en ifylld pappersblankett. Om Transportstyrelsen ska kunna

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG.

⁶ 2 kap. 6 § och 2 kap. 20-21 §§ regeringsformen (1974:152)

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG.

⁸ 3 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980)

ställa krav på att all ansökan ska ske digitalt, behöver det finnas stöd för det i någon författning, antingen uttryckligen eller genom att Transportstyrelsen ges möjlighet att reglera hur ansökan ska ske. I dag finns inget krav på identifiering i samband med ansökan, men om den blivande föraren ska ta del av den obligatoriska informationen i samband med ansökan lär det krävas inloggning med någon form av identifiering. Detta för att säkerställa att det är rätt person som tar del av informationen. Det kommer då att krävas regelutveckling av körkortsförordningen och eventuellt ny reglering i förordningen eller genom föreskrifter av hur ansökningsförfarandet ska se ut och vad som ska utgöra godtagbar identifikation.

Kravet på att den blivande föraren ska ta del av information om förarutbildningssystemet innan eller i samband med att körkortstillstånd kan sökas, eller i vart fall innan körkortstillstånd kan beviljas, innebär ett nytt obligatorium och kommer att behöva regleras. Eftersom det är fråga om nya skyldigheter för enskilda, bör de nya skyldigheterna regleras i lag.⁹ Detaljerna kan sedan, efter bemyndigande, regleras i förordning och föreskrifter. I samband med regelutvecklingen bör behovet av nytt bemyndigande utredas.

Som framgått i avsnitt 1 om konsumentinformation ansvarar Transportstyrelsen att informera om hela förarutbildningssystemet och Trafikverket för att informera om förarprov.¹⁰ I samband med regelutveckling och utformning av en obligatorisk information för den blivande föraren kommer frågan om gränsdragning mellan information och utbildning att behöva beaktas så att myndigheterna inte konkurrerar med de verksamheter som bedriver förarutbildningsverksamhet. I samband med regelutvecklingen bör även en avvägning göras av hur omfattande information myndigheterna ska och kan tillhandahålla. Aspekter som bör beaktas i den avvägningen är informationsskyldigheten, allmänhetens behov, resurser som informationen tar i anspråk och nyttan som den innebär.

Något som kräver detaljerad information och som kommande regelutveckling kommer att behöva utreda vidare är hur ändrade krav för ansökan för endast behörighet B ska införlivas i regelverket. Ansökan, utifrån gällande regelverk, omfattar nämligen vanligtvis samtliga behörigheter i grupp I. Särskilt behöver det då utredas hur den obligatoriska informationen förhåller sig till tillbehörighet AM och traktorkort, eftersom dessa ingår i grupp I och har en annan åldersgräns. Lägre åldersgräns innebär att ansökan sker något eller några år innan det är möjligt att påbörja utbildning för behörighet B.

Beroende på hur regleringen av den digitala ansökan och informationen kommer att utformas kan det även finnas anledning att utreda om och i så fall hur körkortstillstånd och information ska registreras i vägtrafikregistret.¹¹

⁹ 8 kap. 2 § regeringsformen (1974:152)

¹⁰ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 6 § förvaltningslagen (2017:900) och 6 § myndighetsförordningen (2007:515)

¹¹ Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller kommande reglering på området som fortfarande är under utredning

Den introduktionsutbildning som finns idag är obligatorisk för den blivande förare som vill övningsköra med handledare. Förslaget är att i och med den obligatoriska informationen ska introduktionsutbildningen inte vara kvar, vilket innebär att regelverket i lag, förordning och föreskrifter avseende introduktionsutbildning behöver upphävas.

3. Struktur i utbildningen

För att strukturen i utbildningen, dvs. utbildningsprotokollet, ska bli obligatorisk för den blivande föraren krävs regelutveckling. Eftersom det är fråga om nya skyldigheter för enskilda, bör de nya skyldigheterna regleras i lag.¹² Detaljer om hur strukturen ska se ut, hur rapportering av utförda moment kan utföras och vem som ska intyga att momenten är utförda kan, efter bemyndigande, regleras i förordning och föreskrifter.

För att Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om utbildningsprotokollet kan det behövas ett nytt bemyndigande.

Utbildningsprotokollet ska utgå från kursplanen¹³ och GDE-matrisen. I samband med regelutveckling och utformning av utbildningsprotokollet kommer frågan om gränsdragning mellan information och utbildning att behöva beaktas så att myndigheterna inte konkurrerar med verksamheter som bedriver förarutbildningsverksamhet.

Hur rapportering av utförda moment i utbildningsprotokollet ska ske kommer också att kräva reglering. Det finns även anledning att, i samband med regelutvecklingen, utreda möjligheterna till sanktioner kopplade till felaktig rapportering av utförda moment. Eftersom rapporteringen i första hand ska ske digitalt och i varje fall till viss del av andra än den blivande föraren själv, aktualiseras frågor om dataskydd och integritet. I samband med regelutveckling samt utveckling av den digitala plattformen och tjänsterna i den kommer därför dataskyddsförordningen¹⁴ att behöva beaktas och även integritetsskyddet i regeringsformen¹⁵. En sådan utredning kräver detaljerad kunskap om både det tänkta regelverket och den digitala tjänsten och kan komma att innefatta en konsekvensutredning avseende dataskydd och samråd med Datainspektionen. Uppgiftsminimering, lagringsminimering och ändamålsbegränsning både i vad som ska samlas in, behandlas och sparas lär behöva ingå i utredningen. Det gör även frågor om hur mycket information som rapportörerna av utförda moment, riskutbildarna och de som tillhandahåller vägledningstillfällen behöver tillgång till för att utbildningsprotokollet ska fungera och hur mycket förarprovaren behöver tillgång till för att avgöra att förarprov får genomföras.

¹² 8 kap. 2 § regeringsformen (1974:152)

¹³ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:20) om kursplan för behörighet B

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG

¹⁵ 2 kap. 6 § regeringsformen (1974:152)

Kompensatoriska åtgärder för dem som av olika anledningar inte kan registrera utförda moment fortlöpande i den digitala plattformen och som därför inte heller har tillgång till utbildningsprotokollet digitalt kommer att kräva fortsatt utredning. En sådan utredning bör göras utifrån aktuella förutsättningar, men senast i samband med regelutveckling och utveckling av den digitala tjänsten för utbildningsprotokollet.

Det krävs detaljerad kunskap om hur rapporteringen av momenten i strukturen ska ske och vem som behöver komma åt uppgifter om genomförda moment för att avgöra om uppgifter behöver registreras i vägtrafikregistret¹⁶. Ytterligare utredning kommer därför att behövas i samband med regelutvecklingen.

4. Utökade möjligheter till mängdträning

4.1 Stöd i digitala plattformen

Som framgått i avsnitt 1 om konsumentupplysning kan det anses falla inom Transportstyrelsens uppdrag att tillhandahålla information om förarutbildningssystemet.¹⁷ Det saknas däremot stöd för att Transportstyrelsen ska tillhandahålla utbildning eller utbildningsmaterial. Tjänster för mängdträning bör sannolikt vara att jämföras med utbildning eller utbildningsmaterial. I Trafikverkets instruktion finns visserligen utbildning med, men bara inom verkets uppdrag och det saknas stöd för att förarutbildning ingår i verkets uppdrag.

I samband med verksamhetsutvecklingen och förvaltningen av den digitala plattformen kommer det att behöva utredas om och hur externa aktörer ska kunna tillhandahålla information eller annat material via den myndighetsägda digitala plattformen. En sådan utredning kräver detaljerad kunskap om plattformen, både avseende innehåll och förvaltning. I den utredningen kommer frågor om ansvar för publicerat material samt kvalitetskontroll av materialet att behöva ingå. Likaså om och hur bristfälligt material ska kunna åtgärdas eller tas bort från plattformen.

4.2 Handledarutbildning

Handledarutbildning är ett nytt obligatorium, som delvis ersätter dagens krav på introduktionsutbildning. Som framgått i avsnitt 2 om körkortstillstånd behöver därför regelverket avseende introduktionsutbildning i lag, förordning och föreskrifter upphävas. Nya regler om regler om handledarutbildning kommer att behöva antas. Eftersom det är fråga om nya skyldigheter för enskilda, bör den nya skyldigheten regleras i lag.¹⁸ Dels krävs reglering av själva obligatoriet, dvs. att det krävs handledarutbildning för att få godkännande som handledare. Dels krävs

¹⁶ Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller kommande reglering på området som fortfarande är under utredning

¹⁷ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 6 § förvaltningslagen (2017:900) och 6 § myndighetsförordningen (2007:515)

¹⁸ 8 kap. 2 § regeringsformen (1974:152)

reglering av själva utbildningen avseende tillstånd och tillsyn. Krav på tillstånd, formella förutsättningar för tillståndet samt vem som prövar tillståndet bör regleras i lag. Likaså att tillsyn ska ske och av vem. Om tillstånd ska kunna återkallas bör även det regleras i lag och så även regler om överklagande av tillstånd eller återkallelse av tillstånd. Mer detaljerade regler om exempelvis innehåll i utbildningen, verksamhetskrav, krav på lärare, rapportering av genomförd utbildning och tillståndsprocessen bör, efter bemyndigande, kunna föreskrivas i förordning och föreskrifter.

Transportstyrelsen ska tillhandahålla en digital fördjupad information som ska vara obligatorisk för handledaren att ta del av innan handledarutbildningen genomförs. Det kravet bör också regleras i lag. I samband med regelutveckling och utformning av informationen kommer frågan om gränsdragning mellan information och utbildning att behöva beaktas så att Transportstyrelsen inte konkurrerar med verksamheter som bedriver förarutbildningsverksamhet.

Eftersom handledarutbildningen är en nyhet i förarutbildningssystemet så finns det idag inget bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter. Det är något som behöver hanteras i samband med regelutvecklingen.

Begränsningar i rätten att driva näring får endast införas för att skydda angelägna allmänna intressen.¹⁹ Trafiksäkerhetsskäl talar för att det bör ställas krav på lämplighet och kompetens hos de organ som vill bedriva verksamhet inom förarutbildningsområdet och att verksamheten därför ska vara tillståndspliktig och stå under tillsyn. Även det faktum att utbildningen är obligatorisk och att handledaren måste betala för och nyttja verksamheten talar för att kvalitetsgranskning behövs. Förarutbildningsverksamhet kan inte anses ingå i begreppet "transporttjänster" i artikel 2 och omfattas därför av tjänstedirektivet²⁰. Förutsättningarna för tillståndet och tillståndsprocessen kommer att behöva regleras i enlighet med tjänstedirektivets krav. Sådana krav som kan behöva beaktas är bland annat kraven i artikel 9 om förutsättningar för att medlemsstaterna ska få kräva tillstånd, i artikel 10 om att tillståndsförfaranden ska grundas på kriterier som hindrar godtyckliga bedömningar, i artikel 11 om att tillstånd som regel inte ska vara tidsbegränsade och artikel 13 om själva ansökningsprocessen.

I samband med regelutvecklingen kan det också finnas anledning att utreda om det är lämpligt att införa ett nytt regelverk som omfattar alla, eller i vart fall flertalet, verksamheter som tillhandahåller yrkesmässig förarutbildning, exempelvis en lag och en förordning om förarutbildning. Där kan regleringen av trafikskolor, riskutbildare och andra verksamheter inom förarutbildning samlas. Fördelen med en sådan reglering är att det är lätt för verksamheterna att veta var deras verksamhet eller verksamheter regleras. En ny gemensam lag och förordning

¹⁹ 2 kap. 17 § regeringsformen (1974:152)

²⁰ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden

underlättar också regleringen av översynens förslag på nya förutsättningar för tillstånd och tillsyn. Om en sådan ny gemensam reglering införs bör körkortslagen och körkortsförordningen även fortsättningsvis innehålla den reglering som riktar sig till den blivande föraren och handledarna.

Genomgången handledarutbildning kommer att vara en förutsättning för att få godkännande som handledare, och att ha tagit del av den fördjupade informationen kommer vara en förutsättning för att få genomgå handledarutbildningen. För att kontrollera att så har skett kan det därför finnas behov av att registrera uppgifterna i vägtrafikregistret²¹.

4.3 Fler handledare

Någon tydlig definition av "yrkesmässig utbildning" finns varken i lagen (1998:493) om trafikskolor, i förarbeten till lagen eller i praxis. I prop. 2009/10:198 s. 16-17 har utredaren klargjort att en av skillnaderna mellan privat övningskörning och övningskörning vid trafikskola är att den privata körningen inte är yrkesmässig och ska ske utan ersättning.

Praxis avseende vad som ska utgöra tillståndspliktig trafikskoleverksamhet är sparsam och inte helt tydlig. Kammarrätten i Sundsvall²² har ansett att den övningskörning med ensamkommande flyktingbarn som skett inom ramen för en kommunal verksamhet inte utgör tillståndspliktig verksamhet. Kammarrätten påpekade att det ingen av parterna påstått att reglerna om antal handledarskap per handledare överträtts eller att det utgick betalning. Kammarrätten beaktade att det var fråga om max 15 tillfällen, att den blivande föraren var inskriven vid trafikskola och att handledarna inte hade någon utbildning utöver handledarutbildningen. Den omständigheten att handledaren utförde övningskörningen på arbetstid, att handledarskapet hade en viss omfattning och regelbundenhet och att bilen som använts haft dubbelkommando påverkade inte bedömningen.

I två domar från Hovrätten för Västra Sverige²³ och Hovrätten över Skåne och Blekinge²⁴ har frågan om brott mot trafikskolelagen prövats. I det ena målet konstaterar hovrätten att undervisning har skett både i teori och körning, att ersättning utgått och att verksamheten därför varit yrkesmässig och tillståndspliktig. Den åtalade har också medgett att han i de aktuella lokalerna haft datorer och material för körkortsteori, att han undervisat i teori och att han haft kanske 40–50 elever per år. I det andra ärendet har hovrätten inte beviljat prövningstillstånd. Av Malmö tingsrätts domskäl²⁵ framgår att den åtalade bedrivit verksamhet bestående i körkortsteori för behörighet B och att tillstånd saknas för verksamheten. Den åtalade har fått betalning och verksamheten bedrevs i särskilt anpassade lokaler. Den bedrevs i inte ringa omfattning och får därför anses vara

²¹ Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller kommande reglering på området som fortfarande är under utredning

²² Mål nr. 3074-13

²³ Mål B 1642-12

²⁴ Mål B 3354-12

²⁵ Mål B 7146-12

yrkesmässig. Verksamheten måste anses falla inom definitionen av trafikskola, trots att den inte består av praktisk utbildning utan bara teori.

I kammarrätten har verksamheten inte ansetts utgöra tillståndspliktig verksamhet trots det faktum att bil med dubbelkommando använts. I ett av målen som prövats av kammarrätterna har tillståndsplikt ansetts föreligga och en av uppgifterna som framgår av domen är att verksamheten bedrivits i särskilt anpassade lokaler. Att frågan om särskilt anpassat material eller lokaler har bedömts olika försvarar för både utbildningsverksamheter och myndigheter att veta vad som gäller. Det är svårt att dra slutsatser av så sparsam praxis, som dessutom omfattar prövning både i de allmänna domstolarna och i förvaltningsdomstolarna. Men det verkar som om både verksamhetens omfattning och frågan om ersättning har påverkat bedömningen av vad som ska utgöra yrkesmässig utbildning.

Begreppet "yrkesmässig" förekommer även i andra regelverk. För att åstadkomma ökad tydlighet kring vad som utgör "yrkesmässig utbildning" inom förarutbildningen kommer det att krävas regelutveckling. Likaså för att skapa tydlighet i om det ska vara möjligt att betala viss ersättning för privat övningskörning med handledare, exempelvis i form av medlemsavgift eller milersättning. Ett förtydligande av begreppet kan inte undanröja alla otydligheter, men det underlättar för dem som vill göra rätt. Hur förtydligandet ska åstadkommas kräver fortsatt utredning i samband med regelutvecklingen, så att regleringen blir tydligare utan att begränsa tillämpningen av regeln på ett inte önskvärt sätt. Ett nytt regelverk enligt det som står ovan i avsnitt 4.2 om handledarutbildning skulle också kunna vara en bidragande faktor till att skapa tydligare reglering av vad som är tillståndspliktig verksamhet.

5. Under utbildningen – utökat utbud av utbildare

I dag får yrkesmässig förarutbildning bedrivas i trafikskola, inom Polismyndigheten eller Försvarsmakten, inom gymnasieskolan eller inom kommunal vuxenutbildning. Trafikskolor behöver ha lokal och utbildningsmaterial för teoretisk utbildning och utbildning ska ske enligt kursplan som Transportstyrelsens fastställer.²⁶ Utbildningskort²⁷ ska föras för varje elev där både teori- och körlektioner redovisas och förarutbildningen vid trafikskolor²⁸ ska innefatta bland annat teori och färdighet. Att öppna upp för förarutbildning som endast omfattar teori kräver därför regelutveckling i föreskrifterna.

Förutsättningarna för den nya verksamhetsformen för teoriutbildning behöver regleras. Förutsättningar för tillstånd, att verksamheten ska stå under tillsyn, sanktioner vid tillsyn samt eventuella bestämmelser om återkallelse bör regleras i lag. Även regler om överklagande vid återkallelse av tillstånd eller vid avslagsbeslut för tillstånd bör regleras i lag. Mer detaljerade bestämmelser om exempelvis

²⁶ 6-7 §§ förordning (1998:978) om trafikskolor

²⁷ 2 kap. 9 § Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:65) om trafikskolor

²⁸ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:20) om kursplan, behörighet B

ansökningsförfarande, verksamhetskrav och lärarkompetens bör sedan, efter bemyndigande, kunna regleras i förordning och föreskrifter.

För att Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter för den nya verksamhetsformen teoriutbildning kan det krävas ett nytt bemyndigande.

Utifrån dagens regelverk och praxis är det inte självklart var och hur en reglering som öppnar upp för utbildning enbart i teori bör införas, särskilt som föreskrifternas krav på trafikskolor att utbilda i både teori och färdighet enligt kursplanen ska kvarstå. De nya utbildarna kommer att kunna tillhandahålla yrkesmässig utbildning, men endast för teori, och de kommer därmed att skilja sig från trafikskolor. Det finns därför anledning att fundera över om den nya verksamhetsformen ska regleras i en ny egen lag eller om den ska regleras i någon av de befintliga lagstiftningarna. I samband med regelutveckling av den nya verksamheten kan även frågan om konkurrens aktualiseras, något som kräver extern expertis och eventuellt även samråd med Konkurrensverket. Som framgår ovan i avsnitt 4.2 om handledarutbildning kan det också finnas anledning att i samband med regelutvecklingen utreda om det är lämpligt att införa ett nytt regelverk som omfattar yrkesmässig förarutbildning, exempelvis en lag och en förordning om förarutbildning, och där samla regleringen av trafikskolor, riskutbildare och andra verksamheter inom förarutbildning.

Begränsningar i rätten att driva näring får endast införas för att skydda angelägna allmänna intressen.²⁹ Trafiksäkerhetsskäl talar för att det bör ställas krav på lämplighet och kompetens hos de organ som vill bedriva verksamhet inom förarutbildning, även om verksamheten bara tillhandahåller teoriutbildning. Verksamheten ska därför vara tillståndspliktig och stå under tillsyn. Som framgått i avsnitt 4.2 om handledarutbildning omfattas verksamheter inom förarutbildningsområdet av tjänstedirektivet³⁰. Förutsättningarna för tillståndet och tillståndprocessen kommer behöva regleras i enlighet med tjänstedirektivets krav. Sådana krav som kan behöva beaktas är bland annat kraven i artikel 9 om förutsättningar för att medlemsstaterna ska få kräva tillstånd, i artikel 10 om att tillståndsförfaranden ska grundas på kriterier som hindrar godtyckliga bedömningar, i artikel 11 om att tillstånd som regel inte ska vara tidsbegränsade och artikel 13 om själva ansökningsprocessen.

6. Vägledningstillfällen

Som framgår av beskrivningen av förslaget i rapporten ska det vara obligatoriskt för den blivande föraren att genomgå vägledningstillfällena, men det ska vara frivilligt att följa de rekommendationer som ges. Eftersom det är fråga om nya skyldigheter för enskilda, bör den nya skyldigheten regleras i lag.³¹ Det krävs reglering av själva obligatoriet, dvs. att den blivande föraren behöver genomgå två vägledningstillfällen och konsekvenser av obligatoriet. Dessutom krävs reglering av

²⁹ 2 kap. 17 § regeringsformen (1974:152)

³⁰ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden

³¹ 8 kap. 2 § regeringsformen (1974:152)

de aktörer som ska tillhandahålla vägledningstillfällena. Krav på tillstånd för dem som ska tillhandahålla vägledningstillfällena, formella förutsättningar för tillståndet och vem som prövar tillståndet bör också regleras i lag. Likaså att tillsyn ska ske och av vem. Om tillstånd ska kunna återkallas bör även det regleras i lag och så även regler om överklagande av tillstånd eller återkallelse av tillstånd. Mer detaljerade regler om exempelvis innehåll i vägledningspassen, hur långa de ska vara, verksamhetskrav, krav på lärare, hur rapportering av vägledningstillfällena ska ske och tillståndsprocessen bör kunna föreskrivas i förordning och föreskrifter. Ett önskemål om att handledaren ska närvara vid vägledningspasset är svårt att reglera, eftersom det inte ska vara ett krav för genomförandet.

Om Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om vägledningstillfällena kan det krävas ett nytt bemyndigande.

Begränsningar i rätten att driva näring får endast införas för att skydda angelägna allmänna intressen.³² Trafiksäkerhetsskäl, som är ett angeläget allmänt intresse, talar för att det bör ställas krav på lämplighet och kompetens hos de organ som vill bedriva förarutbildning och att verksamheten därför ska vara tillståndspliktig och stå under tillsyn. Även det faktum att vägledningstillfällena är obligatoriska och att den blivande föraren måste betala för och nyttja verksamheten talar för att verksamheterna behöver kvalitetsgranskas. Som framgått i avsnitt 4.2 om handledarutbildning omfattas verksamhet inom förarutbildningsområdet av tjänstedirektivet³³. Förutsättningarna för tillståndet och tillståndsprocessen kommer behöva regleras i enlighet med tjänstedirektivets krav. Sådana krav som kan behöva beaktas är bland annat kraven i artikel 9 om förutsättningar för att medlemsstaterna ska få kräva tillstånd, i artikel 10 om att tillståndsörfaranden ska grundas på kriterier som hindrar godtyckliga bedömningar, i artikel 11 om att tillstånd som regel inte ska vara tidsbegränsade och artikel 13 om själva ansökningsprocessen.

Det är inte självklart var och hur förutsättningarna för den nya verksamheten ska regleras, i en ny egen lag eller i någon av de befintliga lagstiftningarna på området. Som framgått i avsnitt 4.2 om handledarutbildning kan det finnas anledning att i samband med regelutvecklingen utreda om det är lämpligt att införa ett nytt regelverk som omfattar yrkesmässig förarutbildning, exempelvis en lag och en förordning om förarutbildning, och där samla regleringen av trafikskolor, riskutbildare och andra verksamheter inom förarutbildning.

I samband med regelutvecklingen behöver frågan om ifyllt självvärderingsformulär som krav för att få genomgå vägledningstillfällena utredas vidare. Den utredning bör omfatta hur ett sådant krav mest lämpligt kan regleras, exempelvis om kravet ska vara en del av utbildningsprotokollet, eller ett obligatoriskt moment i vägledningstillfället. Utredningen bör också ta ställning till om kravet ska riktas mot verksamhetsutövaren, exempelvis som ett krav kopplat till innehållet för

³² 2 kap. 17 § regeringsformen (1974:152)

³³ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden

vägledningstillfället, eller mot den blivande föraren, som ett obligatorium för att få genomgå vägledningstillfället. Hur ett eventuellt självvärderingsformulär ska hanteras, om uppgifterna ska samlas in eller sparas, kan innebära att dataskyddsförordningen³⁴ återigen behöver beaktas.

Genomgångna vägledningspass kommer att vara en förutsättning för att få gå riskutbildning och sedan även för att få göra förarprovet. För att det ska gå att kontrollera att så har skett kan det därför finnas behov av att registrera uppgifterna i vägtrafikregistret³⁵. I regelutvecklingen bör detta därför utredas vidare.

7. Riskutbildningar

Riskutbildning är redan idag ett obligatorium för att få genomföra förarprov.³⁶ Riskutbildningen ska bestå av både teoretiska och praktiska moment. Den ska ge kunskaper om faktorer som påverkar föraren och ökar risken för olyckor samt ge insikt om betydelsen av att undvika risker. Någon reglering av krav på lärarnas kompetens finns inte i vare sig lagen eller förordningen. Ändringar i lag eller förordning bör därför inte krävas för att flytta moment mellan de två passen, lägga till fler risker och distraktioner till kursplanerna, reglera en minimitid bakom ratten under riskutbildning del 2 eller skärpa kraven på lärarnas kompetens. Inte heller lär tydligare krav på utbildaren att försäkra sig om att den blivande föraren aktivt deltar och tar till sig utbildningen kräva ändring i lag eller förordning. För att åstadkomma de föreslagna förändringarna kommer det däremot krävas regelutveckling av föreskrifterna, främst i föreskrifterna om riskutbildning för behörighet B³⁷.

Den rena faktaförmedlingen inför riskutbildning del 1 ska tillhandahållas av Transportstyrelsen i form av en obligatorisk fördjupad information. Eftersom det är fråga om nya skyldigheter för enskilda, bör de nya skyldigheterna regleras i lag.³⁸ I samband med regelutvecklingen bör det utredas om den fördjupade informationen behöver regleras i sin helhet i lag eller om och hur den ska regleras som en del av utbildningsprotokollet. I samband med utformning av informationen kommer frågan om gränsdragning mellan information och utbildning att behöva beaktas så att Transportstyrelsen inte konkurrerar med verksamheter som bedriver förarutbildning.

Det kommer även att behöva regleras hur riskutbildningarna och fördjupad information innan riskutbildning del 1, ska förhålla sig till utbildningsprotokollet. Eftersom vissa moment i strukturen ska vara avklarade innan riskutbildning del 1 respektive del 2 får genomföras aktualiseras även frågan om hur riskutbildarna ska kunna kontrollera att så skett. Som framgått i avsnitt 3 om struktur i utbildningen

³⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG

³⁵ Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller kommande reglering på området som fortfarande är under utredning

³⁶ 3 kap. 4 § körkortslagen (1998:488)

³⁷ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:40) om riskutbildning för behörighet B

³⁸ 8 kap. 2 § regeringsformen (1974:152)

aktualiseras frågor om bland annat integritetsskydd. Det är frågor som behöver utredas i samband med regelutveckling och utveckling av den digitala tjänsten för utbildningsprotokollet.

Krav på säkerhetshall, utbildningslokal i anslutning till övningsbana och ändrade krav på övningsbana för riskutbildning del 2 kräver ändringar i föreskrifterna³⁹. Om det ska göras möjligt att söka förhandsbesked för byggplaner för övningsbanor krävs stöd för det. Möjligheten att söka förhandsbesked och eventuella regler om överklagande bör regleras i lag. Detaljer om ansökningsförfarande och förutsättningar i övrigt bör sedan, efter bemyndigande, kunna regleras i förordning och föreskrifter.

Det krävs redan idag tillstånd för riskutbildning och verksamheterna står under tillsyn av Transportstyrelsen, som har bemyndigande att meddela föreskrifter om riskutbildning. Det finns dock anledning att i samband med regelutveckling se över bemyndigandet, eftersom bemyndigandet för riskutbildning och bemyndigandet för trafikskolor skiljer sig åt och det har väckt frågor om omfattningen av dessa bemyndiganden. Om Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om förhandsbesked för banutformning finns det ytterligare anledning att utreda bemyndigandets omfattning.

Den blivande föraren kommer ska ta del av information innan riskutbildningarna och genomgångna riskutbildningar är ett krav för att göra förarprov. Riksutbildningarna och vägledningstillfällena ska också ske i viss ordning. För att det ska gå att kontrollera att ordningsföljden för dessa moment kan det därför finnas behov av att registrera uppgifterna i vägtrafikregistret⁴⁰. I regelutvecklingen bör detta därför utredas vidare.

8. Kunskapsprov

En ändring så att godkänt kunskapsprov för behörighet B krävs innan körprov får genomföras innebär att det blir mindre skillnad mellan regleringen för behörighet B och övriga behörigheter och att den svenska regleringen tydligare står i överensstämmelse med kraven i körkortsdirektivet⁴¹. Kunskapsprov och förarprov ska fortfarande bokas samtidigt, så ingen ändring av regelverket krävs i den aspekten. Att kunskapsprovet ska vara godkänt innan körprovet får avläggas och att giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov ska förlängas kräver däremot regelutveckling, främst i föreskrifterna om gemensamma bestämmelser för förarprov⁴². Eftersom kunskapsprov och körprov fortfarande ska bokas samtidigt bör körprovet automatiskt avbokas om kunskapsprovet inte är godkänt. Det kommer att innebära att den blivande föraren inte behöver betala för körprovet och kommer också att kräva ändringar i föreskrifterna. Troligtvis behöver även reglerna

³⁹ Transportstyrelsen föreskrifter (TSFS 2012:40) om riskutbildning för behörighet B

⁴⁰ Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller kommande reglering på området som fortfarande är under utredning

⁴¹ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort

⁴² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser

om hinder för prov ändras så att ett inte godkänt kunskapsprov innebär hinder för körprov. I samband med regelutvecklingen finns anledning att fundera över hur hindersbestämmelserna ska utformas för att undvika dubbelreglering.

Framför allt med tanke på rättssäkerhet bör nya möjligheter till anpassning av prov regleras, lämpligtvis i föreskrifterna där övriga anpassade prov finns reglerade. Förslag på reglering behöver innehålla både vad den nya anpassningen innebär, vem som kan besluta om den och förutsättningarna för att få ansökan prövad och beviljad.

Transportstyrelsen har ett bemyndigande att meddela föreskrifter om förarprov.⁴³ Bemyndigandet är öppet formulerat, men ett slutligt ställningstagande till om en ny eller ändrad reglering kräver ytterligare bemyndigande kan göras först i samband med regelutvecklingen.

Transportstyrelsen har sedan tidigare påbörjat ett förslag till ny lag och förordning om förarprovning. Förslaget skulle innebära att samtliga bestämmelser om förarprov och tillsynen av denna samlas under ett och samma tak. Det arbetet bör tas vid i samband med regelutveckling av det nya förarutbildningssystemet.

9. Förlängt körprov

Under sammanlagt minst 25 minuter av förarprovet ska den blivande föraren köra mot angivet mål eller efter angiven färdväg.⁴⁴ Kravet på minst 25 minuters körtid kommer från körkortsdirektivet⁴⁵. Kraven i körkortsdirektivet utgör minimikrav, vilket innebär att medlemsstaterna inte får anta regler som ställer lägre krav än direktivet men däremot får anta regler som ställer högre krav. Tiden för körprovet ska utökas, men kravet om minst 25 minuters körtid ska inte förändras. Någon regelutveckling krävs därför inte.

Avgiften för förarprov är inte baserad på hur lång tid provet tar, utan den är en i förväg bestämd summa.⁴⁶ Om en utökning av provtiden innebär ökade kostnader för Trafikverket så att nuvarande avgift inte täcker kostnaderna, kan regelutveckling krävas.

Den som avlägger förarprov inför en förarprovare hos Trafikverket ska tillhandahålla ett fordon som är lämpligt för provet.⁴⁷ Vidare ska det fordon som används vid provet vara tillförlitligt från säkerhetssynpunkt och i övrigt lämpligt för trafik. Vissa fordon får inte användas, bland annat fordon med körförbud eller utryckningsfordon.⁴⁸ Det kommer krävas regelutveckling, både i förordning och föreskrifter, för att begränsa de fordon som får användas vid förarprov till

⁴³ 8 kap. 5 § Körkortsförordningen (1998:980)

⁴⁴ 12 § i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:43) om förarprov, behörighet B

⁴⁵ Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort

⁴⁶ 2 § förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

⁴⁷ 3 kap. 11 § körkortsförordningen (1998:980)

⁴⁸ 4 kap. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:41) om förarprov, gemensamma bestämmelser

Trafikverkets fordon eller trafikskolefordon. En sådan reglering kommer också att innebära att Trafikverket Förarprov behöver tillgång till information för att kontrollera om fordonet är ett sådant som får användas vid prov. I samband med regelutvecklingen kommer det att behöva utredas hur en sådan reglering kan utformas för att vara ändamålsenlig och så att befintliga undantag för bland annat särskilt anpassade fordon kvarstår. I den utredningen bör det ingå om det ska krävas en ny typ av registrering av fordonet eller om det redan i dag finns registrerade uppgifter som går att använda och hur Trafikverket får tillgång till de registrerade uppgifterna.

Förslaget att förarprovaren vid körprovet ska få information om eventuell anpassning vid kunskapsprovet innebär behandling av personuppgifter. Det medför att dataskyddsförordningen⁴⁹ återigen aktualiseras. Om informationen ska vara en möjlighet och inte obligatorium kan en lösning som utgår från den blivande förarens samtycke vara ett alternativ. En utredning utifrån dataskyddsförordningens krav förutsätter detaljerad information om förutsättningar och förslag till reglering och bör göras i samband med regelutveckling och utveckling av tjänster för hur informationen ska tillgängliggöras.

Ett förslag som diskuterats med bland annat branschföreningarna är att differentiera provtiden för körprovet utifrån vem som anmäler till körprovet. Ett sådant förslag kräver noggrann analys, främst vad gäller proportionalitet. Oklarheter i vad förslaget förväntas uppnå, vilken allmän nytta det ska leda till, svårigheter med att hitta belägg för att åtgärden skulle leda till det önskade syftet och tveksamhet över att den allmänna nyttan skulle överväga konsekvenserna är faktorer som lett till att förslaget inte utretts vidare.

Som framgått i avsnitt 8 om kunskapsprov har Transportstyrelsen sedan tidigare påbörjat ett förslag till ny lag och förordning om förarprovning, som skulle innebära att samtliga bestämmelser om förarprov och tillsynen av denna samlas under ett och samma tak. Det arbetet bör tas vid i samband med regelutveckling av det nya förarutbildningssystemet.

10. Fördjupad återkoppling

Den fördjupade återkopplingen ska vara obligatorisk för den blivande föraren att genomgå innan nya förarprov kan bokas och det krävs därför regelutveckling. Eftersom det är fråga om nya skyldigheter för enskilda, bör de nya skyldigheterna regleras i lag.⁵⁰ Dels krävs reglering av själva obligatoriet, dvs. att den blivande föraren behöver genomgå en fördjupad återkoppling, dels konsekvenser av obligatoriet, dvs. att nya förarprov inte kan bokas (eller i alla fall inte genomföras) innan fördjupad återkoppling är genomförd. Eftersom den fördjupade återkopplingen ska utföras av Trafikverket behöver verket få uppdraget, lämpligtvis

⁴⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG

⁵⁰ 8 kap. 2 § regeringsformen (1974:152)

i lag eller förordning. Det bör regleras i lag om tillsyn ska ske och i lag eller förordning vem som i så fall ska utföra tillsynen. Mer detaljerade regler om exempelvis innehåll i och förutsättningar för fördjupad återkoppling samt tillsyn bör kunna föreskrivas i förordning och föreskrifter. Om Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om fördjupad återkoppling kan det krävas nytt bemyndigande. Hur länge det ska vara omöjligt att boka nytt förarprov är något som behöver utredas i samband med regelutvecklingen. I den utredningen kan regler om gallring och giltighetstiden för ett körkortstillstånd behöva beaktas.

Trafiksäkerhetsskäl talar för att verksamhet inom förarutbildningsområdet bör kvalitetsgranskas och stå under tillsyn. Även det faktum att den fördjupade återkopplingen är obligatorisk och att den blivande föraren måste betala för återkopplingen talar för att verksamheterna behöver kvalitetsgranskas. Detta oavsett om förslaget inte drabbar alla blivande förare utan bara dem som vid upprepade tillfällen inte klarar att uppnå godkänt resultat på proven. Det finns hos Transportstyrelsen redan ett påbörjat förslag till ny reglering av tillsyn över förarprovsvksamheten. I regelutvecklingen bör det förslaget utredas vidare och tillsyn över fördjupad återkoppling också arbetas in.

Syftet med den fördjupade återkopplingen är att vägleda den blivande föraren i vad denne behöver träna mer på, inte att undervisa eller tala om hur träningen ska gå till. Återkopplingen ska utgå från provresultatet på förarprovet och eftersom det inte är fråga om utbildning innebär åtgärden inte att Trafikverket konkurrerar med verksamheter som bedriver förarutbildningsverksamhet.

Trafikverket får ta ut avgifter för förarprov⁵¹, men verket kan också ta ut en avgift baserad på tidtaxa per person och timme⁵² för åtgärder som inte reglerats specifikt. En debitering utifrån tidtaxan skulle innebära att den blivande föraren får betala inte bara för tiden för återkopplingen utan även för förberedelser och efterarbete. Det innebär att den är svårt för den blivande föraren att veta hur mycket återkopplingen kommer att kosta. Det är också oklart hur inkomsterna från en sådan timdebitering förhåller sig till Trafikverkets kostnader för den fördjupade återkopplingen. Det finns således anledning att genom regelutveckling införa en särskild avgift för fördjupad återkoppling. Förordningen innehåller även ett bemyndigande⁵³ för Transportstyrelsen som bland annat innefattar att meddela föreskrifter om verkställigheten av förordningen. Det bör sannerligen därför finnas möjlighet för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om exempelvis betalning av avgiften vid sen avbokning eller utevaro, något som bör regleras. Slutligt ställningstagande till frågan om bemyndigande kräver detaljerad information och bemyndigandet bör därför utredas vidare i samband med regelutvecklingen.

Eftersom fördjupad återkoppling kommer att vara en förutsättning för att boka ytterligare förarprov kan det komma att krävas registrering i vägtrafikregistret⁵⁴. I

⁵¹ 2 § förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

⁵² 2 § förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

⁵³ 7 § förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik, m.m.

⁵⁴ Förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller kommande reglering på området som fortfarande är under utredning

regelutvecklingen behöver det därför utredas om och i så fall hur detta ska regleras eller om det går lösa på annat sätt.

11. Prövotiden

Att ändra förutsättningarna för prövotidens längd kräver regelutveckling. Prövotidens längd regleras i lag⁵⁵ och bör göras så även fortsättningsvis. Som regleringen ser ut idag gäller prövotid på två år från dagen för godkänt förarprov. Men om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, vanligtvis behörighet A1 eller A2, ska prövotiden endast omfatta vad som återstår av prövotiden för det äldre körkortet. Det blir därför en utmaning att skapa en reglering som fortfarande innebär prövotid för exempelvis behörighet A1 och A2, men också innebär att prövotid ska gälla två år från förarprov för behörighet B.

När regleringen om prövotid infördes i körkortslagen motiverades prövotiden med att nyblivna förare utgör stor olycksrisk i trafiken och att prövotiden därför är en angelägen trafiksäkerhetsåtgärd.⁵⁶ Prövotiden skulle signalera att en nybliven förare inte är fullärd för att hen fått sin körkortsbehörighet. Om den nyblivna föraren under de två första åren blir av med körkortet, ansågs det visa att hen inte tillägnat sig de kunskaper och attityder som avsetts med utbildningen och därför borde få avlägga nytt prov. Prövotiden skulle också signalera att körkort inte är en självklar rättighet utan ett förtroende med ansvar. Nyblivna förare är fortsatt överrepresenterade i olycksstatistiken och det finns därför anledning att skärpa regleringen kring prövotiden. I dag är konsekvensen av prövotiden främst kopplad till vad som händer när körkortet väl återkallats. Att ändra regelverket för att minska toleransen för att återkallelse ska ske är svårt, eftersom återkallelse av körkort vid flera överträdelse till stor del bygger på praxis och på straffbestämmelser i annan lagstiftning. Detta gäller framför allt vad som är tillräckligt allvarligt för att det i sig själv ska anses utgöra skäl för återkallelse⁵⁷ eller hur många förseelser som krävs för att körkortet ska kunna återkallas på grund av upprepade brott⁵⁸. Vi har därför valt att inte utreda detta vidare inom projektet. En åtgärd som däremot kan genomföras genom regelutveckling av körkortslagstiftningen är att ändra så att reglerna om varning och om underlåtelse att återkalla eller nedsättning av spärrtid inte ska tillämpas när prövotid gäller.⁵⁹ En sådan ändring skulle utgöra en angelägen trafiksäkerhetsåtgärd som signalerar att överträdelse under prövotiden innebär att den nyblivna föraren inte tillägnat sig de kunskaper och attityder som krävs för rätten att framföra körkortspliktigt fordon.

12. Tillstånd och tillsyn

Regelutveckling kommer att krävas vad gäller tillstånd och tillsyn av de olika verksamheterna. Det kan finnas anledning att i samband med regelutvecklingen utreda behovet av och möjligheterna till nya sanktioner som verktyg för tillsyn. I

⁵⁵ 3 kap. 18 § körkortslagen (1998:488)

⁵⁶ Lag (1989:591) om ändring i körkortslagen

⁵⁷ 5 kap. 3 § 4 körkortslagen (1998:488)

⁵⁸ 5 kap. 3 § 3 körkortslagen (1998:488)

⁵⁹ 5 kap. 9 § och 5 kap. 20 § st 2 körkortslagen (1998:488)

avsnitt 1 till och med 11 finns redan redogjort för vissa av regelutvecklingsbehoven och nedanstående text blir därför delvis en sammanfattning utifrån perspektivet tillstånd och tillsyn.

Som framgått ovan bland annat i avsnitt 4.2 om handledarutbildning bör det utredas om regleringen av tillstånd och tillsyn kan sammanföras i en gemensam reglering av förarutbildning. En sådan reglering skulle underlätta för verksamheterna men skulle kräva regelutveckling i lag, förordning och föreskrifter. Eftersom förslaget till ett nytt förarutbildningssystem innebär reglering av nya verksamheter och en förenkling av tillstånden, då ett tillstånd kommer att kunna omfatta flera av verksamheterna, skulle en gemensam reglering även underlätta för myndigheterna.

Transportstyrelsen har sedan tidigare påbörjat ett förslag till ny lag och förordning om förarprovning, vilket framgår ovan i avsnitt 8 och 9 om kunskapsprov och körprov. Förslaget skulle innebära att samtliga bestämmelser om förarprov och tillsynen av denna samlas under ett och samma tak. Det arbetet bör tas vid i samband med regelutveckling av det nya förarutbildningssystemet.

Förslaget innebär också förändringar i roller och det finns därför anledning att genom regelutveckling säkerställa att Transportstyrelsen får tillgång till underlag för bedömning av personlig lämplighet.⁶⁰

Trafikskolor

Förslaget innebär en förändring av vilka roller som ska finnas på en trafikskola och kommer därför att kräva regelutveckling i lag, förordning och föreskrifter. Förslaget innebär också ändrade verksamhetskrav och ändringar i kraven för att beviljas tillstånd att bedriva trafikskola. Nuvarande reglering behöver upphävas eller ändras avseende de roller som inte längre ska finnas kvar, som utbildningsledare och trafikskolechef. De roller som ska finnas framöver bör regleras i lag, om de kräver särskilt godkännande. Följande bör också regleras i lag: kraven för ett sådant godkännande, kravet på tillstånd för verksamheten, förutsättningarna för återkallelse av godkännande eller tillstånd, vem som provar godkännande och tillstånd, vem som kan besluta om återkallelse, eventuella andra sanktioner samt överklagande. Mer detaljerade bestämmelser kan sedan, efter bemyndigande, regleras i förordning eller föreskrifter. Det gäller exempelvis bestämmelser om kompetenskrav för olika roller, ansvarsområde för olika roller och tillståndshavaren, ansökningsförfarande och verksamhetskrav. För att åstadkomma likhet i de olika regelverken för förarutbildning kan det finnas anledning att se över var regleringen om tillsyn ska finnas, i lag eller förordning.

Regelutveckling behövs eftersom ett tillstånd att bedriva trafikskola ska kunna omfatta även handledarutbildning, vägledningstillfällen och riskutbildning del 1. Var och hur regleringen ska införas och vilka krav som ska ställas i övrigt,

⁶⁰ Förordning (1999:1134) om belastningsregister och förordning (1999:1135) om misstankeregister

exempelvis att en undervisningsplan ska ges in innan utbildning får påbörjas, behöver utredas vidare och beror på hur övriga ändringar i förslaget kommer att regleras.

Det finns även skäl att utreda om dagens bemyndigande behöver utökas med anledning av förslaget. Bemyndigandet för trafikskolor och bemyndigandet för riskutbildning skiljer sig åt och det har väckt frågor om omfattningen av dessa bemyndiganden. Ett slutligt ställningstagande kräver detaljerad information och behöver göras i samband med regelutvecklingen.

Transportstyrelsen har bedrivit ett försöksprojekt om egenkontroll i trafikskolor och hos riskutbildare för del 2. Erfarenheter från projektet bör beaktas i regelutveckling av verksamhetskrav och tillsyn.

Handledarutbildning

Handledarutbildning är en helt ny utbildning och det kommer därför krävas reglering av den nya verksamhetsformen. Den ersätter till viss del den nuvarande introduktionsutbildningen och därför behöver regelverket om introduktionsutbildning upphävas.

I samband med regelutveckling behövs mer utredning om var och hur den nya verksamhetsformen ska regleras. Den kan, som introduktionsutbildningen idag, regleras i körkortslagen och körkortsförordningen. Ett annat alternativ är att reglera den nya verksamheten i ett nytt gemensamt regelverk för förarutbildning eller i ett nytt eget regelverk.

I lag bör följande regleras: tillståndskrav, vem som prövar tillståndet, om det ska finnas vissa roller, vem som utövar tillsyn och beslutar om återkallelse, eventuella andra sanktioner samt överklagande. Mer detaljerade bestämmelser kan sedan, efter bemyndigande, regleras i förordning eller föreskrifter. Till exempel bestämmelser om kompetenskrav för olika roller, ansvarsområde för olika roller och för tillståndshavaren, ansökningsförfarande och verksamhetskrav. Eftersom handledarutbildning ska kunna bedrivas dels utifrån befintligt trafikskoletillstånd, dels sökas separat tillstånd för, krävs reglering av detta. Hur det ska ske beror delvis på hur övriga ändringar i förslaget kommer att regleras.

Om Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om handledarutbildning, kan det krävas ett nytt bemyndigande.

Riskutbildning

Förslaget innebär nya krav på roller i verksamheten och kommer därför att kräva regelutveckling i lag, förordning och föreskrifter. Följande bör regleras i lag: vilka rollerna är, om dessa kräver särskilt godkännande, kraven för sådant godkännande, kravet på tillstånd för verksamheten, förutsättningarna för återkallelse av godkännande eller tillstånd, vem som prövar godkännande och tillstånd, vem som kan utöva tillsyn och besluta om återkallelse, eventuella andra sanktioner samt överklagande. Mer detaljerade bestämmelser kan sedan, efter bemyndigande, regleras i förordning eller föreskrifter. Det gäller exempelvis bestämmelser om kompetenskrav för olika roller, ansvarsområde för olika roller och tillståndshavaren, ansökningsförfarande och verksamhetskrav.

I samband med regelutveckling behövs mer utredning om var och hur den nya utbildningen ska regleras. Den kan, som introduktionsutbildningen idag, regleras i körkortslagen och körkortsförordningen. Ett annat alternativ är att reglera den nya verksamheten i ett nytt gemensamt regelverk för förarutbildning eller i ett nytt eget regelverk. Eftersom riskutbildning del 1 ska kunna bedrivas dels utifrån befintligt trafikskoletillstånd, dels sökas separat tillstånd för krävs reglering av detta. Hur det ska ske beror bland annat på hur övriga ändringar i förslaget kommer att regleras.

Det finns även skäl att i samband med regelutveckling utreda om dagens bemyndigande behöver utökas med anledning av förslaget. Bemyndigandet för trafikskolor och bemyndigandet för riskutbildning skiljer sig åt och det har väckt frågor om omfattningen av dessa bemyndiganden. Ett slutligt ställningstagande kräver detaljerad information och behöver göras i samband med regelutvecklingen.

Transportstyrelsen har bedrivit ett försöksprojekt om egenkontroll i trafikskolor och hos riskutbildare för del 2. Erfarenheter från projektet bör beaktas i regelutveckling av verksamhetskrav och tillsyn.

Vägledningstillfälle

Vägledningstillfällen är en nyhet i förarutbildningssystemet och ny reglering kommer att krävas. Följande bör regleras i lag: krav på tillstånd, krav på roller som ska finnas, vem som prövar tillståndet, vem som utövar tillsyn och kan besluta om återkallelse av tillstånd, eventuella andra sanktioner samt överklagande. Mer detaljerade bestämmelser kan sedan, efter bemyndigande, regleras i förordning eller föreskrifter, till exempel bestämmelser om ansökningsförfarande och verksamhetskrav.

I samband med regelutveckling behövs mer utredning om var och hur den nya verksamhetsformen ska regleras. Den kan regleras i lag om trafikskolor, i ett nytt eget regelverk eller i ett nytt gemensamt regelverk för förarutbildning. Eftersom vägledningstillfällen dels ska kunna bedrivas utifrån befintligt trafikskoletillstånd, dels sökas separat tillstånd för, krävs reglering. Hur det ska ske beror delvis på hur övriga ändringar i förslaget kommer att regleras.

Om Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om vägledningstillfällen, kan det krävas ett nytt bemyndigande.

Teoriutbildning

Teoriutbildning är en nyhet i förarutbildningssystemet och kräver ny reglering. I samband med regelutveckling behövs mer utredning om var och hur den nya verksamhetsformen ska regleras. Den kan regleras i lag om trafikskolor, i ett nytt regelverk eller, som riskutbildningen idag, i körkortslagen och körkortsförordningen. En reglering i nytt regelverk kan ske genom ett gemensamt regelverk för förarutbildning eller genom ett särskilt regelverk för teoriutbildning. Eftersom teoriutbildningen ska kunna bedrivas dels utifrån befintligt trafikskoletillstånd, dels sökas separat tillstånd för, krävs reglering av detta. Hur det ska ske beror delvis på hur övriga ändringar i förslaget kommer att regleras.

I lag bör följande regleras: tillståndskrav, vem som prövar tillståndet, om det ska finnas vissa roller, vem som utövar tillsyn och beslutar om återkallelse, eventuella andra sanktioner samt överklagande. Mer detaljerade bestämmelser kan sedan, efter bemyndigande, regleras i förordning eller föreskrifter. Det gäller exempelvis bestämmelser om kompetenskrav för olika roller, ansvarsområde för olika roller och för tillståndshavaren, ansökningsförfarande och verksamhetskrav.

Om Transportstyrelsen ska kunna meddela föreskrifter om teoriutbildning, kan det krävas ett nytt bemyndigande.

Regelutvecklingskarta

Körkortslagen (1998:488)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
3 kap. 2 §	Den blivande föraren ska ha tagit del av information innan eller i samband med ansökan om körkortstillstånd.	Ev. tillägg	
3 kap. 4 §	Ett ifyllt utbildningsprotokoll som en förutsättning för att få avlägga förarprov.	Tillägg	
3 kap. 4 §	Vägledningstillfällen som en förutsättning för att få avlägga förarprov.	Tillägg	
3 kap. 4 a §	Fördjupad information inför riskutbildning som en	Tillägg	

	förutsättnings för att få avlägga förarprov		
3 kap. 18 §	Prövotid. Ändringar i prövotidens längd för behörighet B.	Ändring	
3 kap.	Fördjupad återkoppling som en förutsättning för att få avlägga ytterligare förarprov.	Ny reglering	
4 kap. 2 § sista stycket	Krav på introduktionsutbildning för privat övningskörning tas bort.	Ändring	
4 kap. 7 § 4	Godkännande som handledare. Introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts med handledarutbildning. Lägg till en reglering om fördjupad information i samband med ansökan.	Ändring	
4 kap. 9–11 §	Tillstånd, återkallelse och tillsyn. Introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts med handledarutbildning.	Ändring	Tjänstedirektivet
4 kap. 9–11 §	Tillstånd, återkallelse och tillsyn. Vägledningstillfällen	Tillägg	Tjänstedirektivet
4 kap.	Förhandsbesked för banutformning vid riskutbildning.	Ny reglering	Tjänstedirektivet
5 kap. 9 §	Prövotid. Det ska inte vara möjligt att meddela varning istället för körkortsåterkallelse.	Ändring	
5 kap. 10 § 2 stycket	Prövotid. Det ska inte vara möjligt att underlåta körkortsåterkallelse eller sätta	Ändring	

	ned spärrtiden vid synnerliga skäl.		
8 kap. 1 § 3 och 4	Överklagande. Introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts med handledarutbildning.	Ändring	
10 kap. 1 § 4	Bemyndigande. Prisreglering introduktionsutbildning tas bort.	Ändring	

Körkortsförordningen (1998:980)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
3 kap. 1 § och/eller 3 kap. 2 a §	Ansökan om körkortstillstånd ska ske digitalt till Transportstyrelsen. Information ska ges innan eller i samband med ansökan om körkortstillstånd. Reglering av krav på identifiering för att ta del av informationen.	Ändring	
3 kap. 5 §	Avvisning efter föreläggande. Den blivande föraren ska ha tagit del av informationen innan eller i samband med ansökan om körkortstillstånd	Ev. ändring	
3 kap. 11 §	Vid körprov för behörighet B får enbart Trafikverkets bil eller en trafikskolebil användas.	Ändring	
4 kap. 8 a § 1 stycket	Rapportering. Introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts med handledarutbildning.	Ändring	
4 kap. 8 a § 2 stycket	Föreläggande att visa genomgången utbildning. Introduktionsutbildningen tas	Ändring	

	bort. Ersätts med handledarutbildningen. Lägga till en reglering om fördjupad information före handledarutbildningen.		
4 kap. 8 b § 2 stycket	Krav på att blivande föraren gått introduktionsutbildning för att handledarens ansökan ska godkännas tas bort.	Ändring	
4 kap. 16–17 §	Handläggning av ärenden. Introduktionsutbildning tas bort. Ersätts med handledarutbildning.	Ändring	Tjänstedirektivet
8 kap. 3 a §	Bemyndigande för introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts med handledarutbildningen.	Ändring	
8 kap.	Bemyndigande för regler om ansökan om förhandsbesked för banutformning riskutbildning del 2	Ev. ny reglering	
8 kap.	Bemyndigande för utbildningsprotokollet	Ny reglering	
8 kap.	Bemyndigande om vägledningstillfällen	Ny reglering	
8 kap.	Bemyndigande om fördjupad återkoppling.	Ny reglering	

Lag (1998:493) om trafikskolor

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
1 §	Vi föreslår att det förtydligas vad som är tillståndspliktig verksamhet, dvs. vad som avses med ”yrkesmässig utbildning.	Ändring	Tjänstedirektivet

Hela lagen	Se över roller, tillståndskrav etc.	Ändring	Yrkeskvalifikationsdirektivet ⁶¹ Tjänstedirektivet
------------	-------------------------------------	---------	--

Förordning (1998:978) om trafikskolor

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
6 §	Se över kraven på undervisningslokal och undervisningsmaterial.	Ändring	
Hela förordningen	Se över roller, tillståndskrav etc.	Ändring	Yrkeskvalifikationsdirektivet Tjänstedirektivet

Lag om teoriutbildning för körkort behörighet B (ny lag)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
	Reglering och bemyndigande om tillstånd, tillsyn och verksamhetskrav för teoriutbildning.	Ny lagstiftning	Tjänstedirektivet Yrkeskvalifikationsdirektivet

Förordning om teoriutbildning för körkort behörighet B (ny förordning)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
	Reglering och bemyndigande om tillstånd, tillsyn och verksamhetskrav för teoriutbildning.	Ny lagstiftning	Tjänstedirektivet Yrkeskvalifikationsdirektivet

Lag om förarutbildning (ny lag)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
	Sammanför reglering och bemyndigande om tillstånd, tillsyn och verksamhetskrav	Ny lagstiftning	Tjänstedirektivet

⁶¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer

	för trafikskola, vägledningstillfällen handledarutbildning, riskutbildning och teoriutbildning.	Ersätter lag om trafikskolor, delar av körkortslagen och lag om teoriutbildning för körkort behörighet B	Yrkeskvalifikationsdirektivet
--	---	--	-------------------------------

Förordning om förarutbildning (ny förordning)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
	Sammanför reglering och bemyndiganden om tillstånd, tillsyn och verksamhetskrav för trafikskola, vägledningstillfällen handledarutbildning, riskutbildning och teoriutbildning.	Ny lagstiftning Ersätter förordning om trafikskolor, delar av körkortsförordningen och förordning om teoriutbildning för körkort behörighet B	Tjänstedirektivet Yrkeskvalifikationsdirektivet

Lag om förarprövning (ny lag)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
	Sammanhållen reglering av bestämmelser för förarprövning och ändrad reglering av tillsyn.	Ny lagstiftning	Ev. Tjänstedirektivet Körkortsdirektivet

Förordning om förarprövning (ny förordning)

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
	Sammanhållen reglering av bestämmelser för förarprövning och ändrad reglering av tillsyn.	Ny lagstiftning	Ev. Tjänstedirektivet Körkortsdirektivet

Förordning (1999:1135) om misstankeregister

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering

3 §, 5 § och 7 §	Lämplighetsprövning vid tillståndsprövning och kontroll i samband med tillsyn. Handledarutbildning, riskutbildning och förarprövare.	Ändring	
------------------	---	---------	--

Förordning (1999:1134) om belastningsregister

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
10 §, 18 § och 20 §	Lämplighetsprövning vid tillståndsprövning och kontroll i samband med tillsyn. Handledarutbildning, riskutbildning och förarprövare.	Ändring	

Förordning (2001:650) om vägtrafikregister

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
Bilaga 2	Registrering av genomgången introduktionsutbildningen tas bort och ersätts med en handledarutbildning samt en fördjupad information.	Ändring	
	Registrering av att den blivande föraren ska ha tagit del av information före/i samband med ansökan om körkortstillstånd.	Tillägg	
	Registrering av utbildningsprotokollet.	Tillägg	
	Registrering av vägledningstillfällena.	Tillägg	
	Registrering av att den blivande föraren tagit del av	Tillägg	

	fördjupad information inför riskutbildning.		
--	---	--	--

Förordning (2016:157) om erkännande av yrkeskvalifikationer

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
Bilaga 1	Introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts med lärare vid handledarutbildning.	Ändring	Yrkeskvalifikationsdirektivet
Bilaga 1	Lärare vid teoriutbildning.	Ev. ändring	Yrkeskvalifikationsdirektivet

Förordning (2010:1578) om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik m.m.

Lagrum	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
2 §	Körprovet förlängs.	Ev. ändring	
2 §	Fördjupad återkoppling.	Ev. tillägg	

Föreskrifter

Nummer och paragraf	Beskrivning	Åtgärd	Namn	EU-reglering
VVFS 2006:65	Reglering avseende roller och ansvar ändras. Ändrade verksamhetskrav.	Ändring	Vägverkets föreskrifter om trafikskolor	Tjänstedirektivet Yrkeskvalifikationsdirektivet
TSFS 2010:127	Introduktionsutbildningen tas bort	Upphäva	Transportstyrelsens föreskrifter om introduktionsutbildning.	Tjänstedirektivet Yrkeskvalifikationsdirektivet
TSFS 2016:105	Introduktionsutbildningen tas bort. Ersätts	Ändring	Transportstyrelsens	

29 kap. 3 § och 30 kap. 7 §	med handledar- utbildning.		föreskrifter om avgifter.	
TSFS 2012:40	Tiden för del 2 utökas och exempelvis ställs högre krav på banutformning och lärarkrav. Ändrat innehåll i del 1 och del 2. Tydligare krav på tillstånds- havaren att säkerställa att den blivande föraren tillgodogjort sig utbildningen. Närmare regler om ansökan om förhandsbesked.	Ändring	Transport- styrelsens föreskrifter om riskutbildning behörighet B.	Tjänste- direktivet Yrkes- kvalifikations- direktivet
TSFS 2012:41 1 kap. 2 § 2 stycket	Kunskapsprovet och körprovet ska bokas samtidigt, men godkänt kunskapsprov krävs före körprovet.	Ändring	Transport- styrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser	
TSFS 2012:41 1 kap. 8 §	Den blivande föraren behöver inte betala en avgift för körprovet efter ett icke-godkänt kunskapsprov eftersom körprovet ska avbokas automatiskt	Ändring	Transport- styrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser	

TSFS 2012:41 3 kap. och 4 kap.	Utöka möjligheten till anpassade prov.	Tillägg	Transport- styrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser	
TSFS 2012:41 4 kap. 11 § 6	Kunskapsprovet för behörighet B ska vara godkänt före körprovet.	Ändring	Transport- styrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser	
TSFS 2012:41 5 kap. 2 §	Förlängd giltighetstid för godkänt kunskapsprov till 4 månader.	Ändring	Transport- styrelsens föreskrifter och allmänna råd om förarprov, gemensamma bestämmelser	

Nya föreskrifter

Föreskrifter	Beskrivning	Åtgärd	EU-reglering
Föreskrifter om handledarutbildning	Handledarutbildning införs.	Ny reglering	Tjänstedirektivet Yrkeskvalifikations- direktivet
Ev. föreskrifter som reglerar ansökan om körkortstillstånd		Ny reglering	
Föreskrifter om ett utbildningsprotokoll		Ny reglering	
Föreskrifter om vägledningstillfällen		Ny reglering	Ev. tjänstedirektivet
Föreskrifter om teoriutbildning för behörighet B		Ny reglering	Tjänstedirektivet

Ev. föreskrifter om fördjupad återkoppling		Ny reglering	
--	--	--------------	--

