



## Några frågor om alkohol

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och avslår det motionsyrkande som har väckts med anledning av propositionen. Lagändringarna krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (tredje körkortsdirektivet).

Förslaget till lagändringar togs fram med anledning av att Europeiska kommissionen, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande till regeringen, har identifierat en fråga om medicinska minimikrav när det gäller alkohol, där kommissionen anser att Sverige inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2018.

Utskottet föreslår inga åtgärder med anledning av regeringens redovisning av hanteringen av de tillkännagivanden från riksdagen som tas upp i propositionen.

I betänkandet finns en reservation (V) och en motivreservation (S, MP).

#### *Behandlade förslag*

Proposition 2017/18:63 Några frågor om alkohol.

Ett yrkande i en motion som väckts med anledning av propositionen.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden.....	5
Några frågor om alkoholås .....	5
Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden .....	10
Reservationer .....	15
1. Några frågor om alkoholås (V).....	15
2. Några frågor om alkoholås – motiveringen (S, MP).....	17
Särskilt yttrande .....	19
Några frågor om alkoholås (KD).....	19
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	20
Propositionen .....	20
Följdmotionen .....	20
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	21

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Några frågor om alkoholås**

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:63 och avslår motion 2017/18:3949 av Emma Wallrup m.fl. (V).

*Reservation 1 (V)*

*Reservation 2 (S, MP) – motiveringen*

Stockholm den 30 januari 2018

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S) och Birger Lahti (V).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens proposition 2017/18:63 Några frågor om alkoholås och en motion som har väckts med anledning av propositionen.

År 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, det s.k. tredje körkortsdirektivet. I en formell underrättelse till regeringen den 23 oktober 2015 och därefter i ett motiverat yttrande daterat den 16 juni 2016 har Europeiska kommissionen identifierat ett antal frågor där den anser att Sverige inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Regeringen har funnit att kommissionens tolkning av direktivet är riktig, och på ett antal punkter har de svenska bestämmelserna ändrats. Den punkt där någon ändring ännu inte gjorts gäller direktivets minimikrav i fråga om alkohol för att körkort ska kunna utfärdas.

Vid Näringsdepartementet utarbetades under 2017 promemorian Några frågor om alkoholås. Promemorian innehåller förslag till lagändringar som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet i fråga om dess minimikrav i fråga om alkohol för att körkort ska kunna utfärdas. Promemorian remissbehandlades hösten 2017.

Regeringen har också inhämtat Lagrådets yttrande. Lagrådet lämnade förslaget utan erinran. I förhållande till lagrådsremissen har några redaktionella ändringar gjorts i propositionen. Regeringens lagförslag återfinns i bilaga 2.

I detta betänkande behandlas även regeringens hantering av de fem tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i propositionen.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen vissa lagändringar som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Propositionen är framtagen med anledning av att kommissionen, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande till regeringen, har identifierat en fråga om medicinska minimikrav när det gäller alkohol, där kommissionen anser att Sverige inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet.

För att bringa de svenska reglerna i överensstämmelse med det tredje körkortsdirektivet föreslår regeringen vissa ändringar i körkortslagen (1998:488) som gäller regleringen av körkort med villkor om alkoholås efter rattfylleri. I propositionen föreslår regeringen ändringar i 3 kap. 14 b och 14 c §§ samt 5 kap. 15 b, 19 och 20 §§ körkortslagen. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 mars 2018.

# Utskottets överväganden

## Några frågor om alkoholås

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och avslår det motionsyrkande som har väckts med anledning av propositionen. Utskottet anser att regeringens förslag är väl avvägt och innebär att de svenska reglerna därmed bringas i överensstämmelse med det tredje körkortsdirektivet. Utskottet föreslår vidare inga åtgärder med anledning av regeringens redovisning av hanteringen av de tillkännagivanden från riksdagen som tas upp i propositionen.

Jämför reservation 1 (V), motivreservation 2 (S, MP) och det särskilda yttrandet (KD).

## Bakgrund

### *Tredje körkortsdirektivet*

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Det nu gällande direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (det s.k. tredje körkortsdirektivet), ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, 2015/653/EU och 2016/1106/EU.

Genom ett beslut den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). I det sammanhanget beslutades inte några förändringar av möjligheterna för dem som begått rattfylleribrott att få körkort med villkor om alkoholås.

### *Generella regler om lämplighet för körkorts innehav*

Allmänna regler om utfärdande av körkort finns i 3 kap. körkortslagen (1998:488). Där slås fast att körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Lämplighet med hänsyn till de personliga förhållandena förutsätter att sökanden inte är opålitlig i nykterhets-hänseende och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Genom bestämmelser i 3 kap. körkortsförordningen (1998:980) konkretiseras lagens allmänt hållna krav så att sökanden ska anses uppfylla dessa om han eller hon inte förekommer i vissa specificerade register som rör belastningar, misstankar eller omhändertagande av berusade personer. I de fall sökanden förekommer i något eller några av de aktuella registren övergår myndigheten till en mera individualiserad handläggning av ärendet. Transportstyrelsen kommunicerar med den sökande och kan begära in yttranden av olika myndigheter som bedöms kunna lämna upplysningar i ärendet.

I 8 kap. körkortsförordningen stadgas att föreskrifter om medicinska krav för behörighet får meddelas av Transportstyrelsen efter samråd med Socialstyrelsen.

### *Förutsättningar för villkor om alkolås*

Alkolås är ett instrument som mäter alkoholkoncentrationen i förarens utandningsluft. Instrumentet omöjliggör start och körning om det finns alkohol i utandningsluften över en viss inställd nivå. Det består vanligtvis av en hand-enhet och en kontrollenhet integrerad med fordonets elektronik.

År 1999 infördes en försöksverksamhet för den som begått ett rattfylleri-brott att i stället för traditionell körkortsåterkallelse få en villkorlig sådan med rätt att under en viss tid få fortsätta att framföra ett körkortspliktigt fordon, under förutsättning att detta hade ett godkänt alkolås.

Utifrån erfarenheterna från försöksverksamheten lämnades ett förslag till ett permanent system med möjlighet att efter rattfylleribrott få ett körkort med villkor om alkolås. Förslaget lämnades i betänkandet Alkolås för rattfyllerister och körkortsprov i privat regi (SOU 2008:84). Betänkandet låg till grund för regeringens förslag till nya bestämmelser om alkolås i proposition 2010/11:26. Efter ett riksdagsbeslut den 9 december 2010 trädde de nya bestämmelserna i körkortslagen i kraft den 1 januari 2012 (bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83).

Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få ett körkort med villkor om alkolås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkoholförtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen).

Den som har begått ett rattfylleribrott och önskar ett fortsatt körkorts-innehav med villkor om alkolås måste ansöka om det. Enligt 5 kap. 19 § körkortslagen ska en ansökan om villkor om alkolås bifallas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden bedöms som lämplig för körkortsinnehav med villkor om alkolås. Sådan lämplighet förutsätter att sökanden kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken, inte brukar narkotika och uppfyller de andra medicinska krav än krav på frånvaro av alkoholmissbruk eller alkoholberoende som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten. Det anses inte som bruk av narkotika med en behandling där narkotika intas i enlighet med

en läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination, under förutsättning att bruket inte innebär någon trafiksäkerhetsrisk. Med lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena avses att sökanden uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten, med undantag för bruk av alkohol.

Eftersom alkohol inte kan avläsa bruk av andra droger än alkohol bör förare som begår trafiknykterhetsbrott på grund av annat drogbruk än alkohol inte medges rätt att köra fordon med alkohol. För dessa förare ska återkallelse av körkortet vara obligatoriskt. Detta gäller dock inte om narkotikabruket utgör en behandling där narkotikan intagits i enlighet med en läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination.

I skälen till det tredje körkortsdirektivet sägs bl.a. att minimikrav av trafiksäkerhetsskäl bör fastställas för utfärdande av körkort och att minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet för att framföra motorfordon bör definieras på nytt. I en bilaga till direktivet sägs bl.a. att alkoholkonsumtion är en stor fara för trafiksäkerheten. Med tanke på problemets omfattning är det mycket viktigt att läkarna visar stor uppmärksamhet. När det gäller bl.a. personbilar och motorcyklar får körkort inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som är beroende av alkohol eller inte är i stånd att avstå från att föra fordon i alkoholpåverkat tillstånd. För sökande eller förare som tidigare har varit beroende av alkohol får körkort utfärdas eller förnyas efter en intygad avhållsamhetsperiod, om detta stöds av ett läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs. När det gäller behörigheter för tyngre fordon ska läkare beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att föra sådana fordon.

### *Utfall*

Under 2013–2015 återkallade Transportstyrelsen mellan 5 439 och 6 343 körkort per år baserat på den återkallelsegrund i körkortslagen (1998:488) som omfattar rattfylleri, inklusive grovt rattfylleri, och grov vårdslöshet i trafik. Av dessa har en del personer fällts till ansvar för både rattfylleri och grov vårdslöshet i trafik och en del personer fällts till ansvar endast för ett av dessa brott.

I genomsnitt beviljades närmare 2 000 personer per år körkort med villkor om alkohol under perioden 2013–2015. I dag har ungefär 3 400 personer körkort med villkor om alkohol. En femtedel av dessa (ca 660 personer) har körkort med högre behörigheter, dvs. körkort för tung lastbil och/eller buss. Av dem som beviljats körkort med villkor om alkohol efter rattfylleri får omkring en tredjedel (ca 640 personer per år) en ettårig villkorstid och två tredjedelar får två års villkorstid (ca 1 290 personer per år). Den tvååriga villkorstiden beslutas för den som antingen gjort sig skyldig till grovt rattfylleri, som återfallit i rattfylleribrott eller som har diagnosen alkoholmissbruk eller alkoholberoende. Omkring 20 procent av deltagarna i alkoholprogrammet har en alkoholrelaterad diagnos.

En utvärdering av Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) visar att de flesta personer som deltar i alkoholprogrammet upplever en förbättrad hälsosituation ett tag efter rattfyllerihändelsen och att många av deltagarnas alkoholkonsumtion har minskat sedan de gick in i alkoholprogrammet.

### **Propositionen**

Regeringen föreslår att den som efter ett rattfylleribrott ansöker om körkort med villkor om alkohol i stället för körkortsåterkallelse fullt ut ska uppfylla de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten. Undantaget för kravet om frånvaro av alkoholmissbruk eller alkoholberoende föreslås därmed inte längre gälla.

Eftersom körkort med villkor om alkohol inte längre ska beviljas personer med alkoholmissbruk eller alkoholberoende föreslår regeringen att reglerna om bestämmande av villkorstiden ändras.

Regeringen föreslår dessutom att när villkorstiden är slut får ett nytt körkort utan villkor om alkohol utfärdas efter ansökan.

Vidare föreslår regeringen att för innehavare av behörigheter för tyngre fordon ska giltighetstiden för det nya körkortet utan villkor om alkohol, liksom för ett körkort som utfärdas efter återkallelse under löpande villkorstid, anpassas efter den giltighetstid som gällde för det körkort som var förenat med villkor om alkohol. Regeringen föreslår att bestämmelsen om att femårsförnyelse av körkort inte ska tillämpas när körkortsinnehavet är förenat med villkor om alkohol ska tas bort.

Regeringen föreslår slutligen att de föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 1 mars 2018. Äldre föreskrifter ska enligt förslaget fortfarande gälla för beslut om villkor om alkohol som fattats före ikraftträdandet.

### **Motionen**

I kommittémotion 2017/18:3949 framför Emma Wallrup m.fl. (V) att propositionens förslag riskerar att försämra trafiksäkerheten. Motionärerna hänvisar bl.a. till tidigare utvärderingar och forskning som visar att personer som får körkortet återkallat på grund av rattfylleri normalt ökar sin alkoholkonsumtion och att många av dem fortsätter att köra bil utan körkort. Vidare lyfter man bl.a. fram att det inte är självskrivet att Sverige bör ändra lagstiftningen i enlighet med regeringens förslag eftersom tredje körkortsdirektivet inte uttryckligen anger alkoholmissbruk som ett hinder för körkortsinnehav. Sverige bör strida för att man som medlemsland ska ges utrymme att inom direktivet behålla sin nuvarande nationella tillämpning som värnar trafiksäkerheten. Motionärerna föreslår därför att riksdagen avslår regeringens proposition.



## Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att kommissionen i ett motiverat yttrande från 2016 har framfört att den svenska körkortslagen tillåter att ett körkort utfärdas till en person även om han eller hon inte uppfyller de medicinska kraven på frånvaro av alkoholmissbruk eller alkoholberoende på villkor att ett alkoholås används. Kommissionen har framfört att det tredje körkortsdirektivet tydligt förbjuder personer som är beroende av alkohol eller inte är i stånd att avstå från att framföra fordon i alkoholpåverkat tillstånd att framföra fordon eftersom de av medicinska skäl anses vara olämpliga som förare. Kommissionen har konstaterat att direktivet inte medger några undantag från denna begränsning och att alkoholås i första hand bör användas för att inskränka rättigheterna för de förare som fortfarande kan anses medicinskt lämpliga, t.ex. för att kontrollera att de nationella bestämmelserna följs i fråga om alkoholhalt i blodet.

Utskottet vill framhålla att ambitionerna med de nuvarande reglerna har varit goda. De grundades på erfarenheter av den tidigare försöksverksamheten som visade goda resultat för deltagarna. När de nuvarande reglerna togs fram eftersträvades bl.a. att fler rattfylleridömda skulle välja fortsatt körkortsinnehav med villkor om alkoholås. Samtidigt påminner utskottet om att det inte går att bortse från bestämmelserna i det tredje körkortsdirektivet. Utskottet delar därför regeringens bedömning att det därmed finns anledning att ändra körkortslagens bestämmelse om medicinsk lämplighet i 5 kap. 19 §.

I detta sammanhang vill utskottet särskilt framhålla att de allra flesta deltagarna i alkoholåsprogrammet enligt regeringens konsekvensbedömning inte kommer att påverkas. Av totalt drygt 3 000 personer som under en tvåårsperiod beviljas körkort med villkor om alkoholås har drygt 20 procent, dvs. ca 600 personer, en fastställd och känd missbruks- eller beroendediagnos. Utskottet vill här understryka vikten av att även personer som har dessa diagnoser kommer att ha möjlighet att delta i alkoholåsprogrammet efter att de har kunnat styrka varaktig nykterhet genom en intygad avhållsperiod. Närmare bestämmelser om avhållsperioden kommer att meddelas i Transportstyrelsens föreskrifter. Utskottet delar regeringens bedömning att införandet av en avhållsperiod innebär att de positiva effekterna för alkoholås i stora delar kan bibehållas samtidigt som de negativa effekterna för vissa personer av att sakna körkort begränsas till avhållsperioden. För dem som genomgår avhållsperioden och får tillstånd att använda alkoholås innebär förslaget större positiva hälsoeffekter än i dag. Vissa av dem som diagnostiserats med alkoholmissbruk eller alkoholberoende kommer dock inte att kunna uppvisa tillräcklig nykterhet under avhållsperioden för att få tillstånd att vara med i alkoholåsprogrammet. För dessa personer väntar i stället en spärtid på ett eller två år inom vilken nytt körkort inte får utfärdas. Utskottet noterar att denna grupp enligt regeringens bedömning uppgår till ca 300 personer.

Utskottet bedömer att när det gäller trafiksäkerhet bör en positiv effekt uppstå när personer som trots alkoholås inte kan avstå från att bruka alkohol

fråntas behörigheten att framföra fordon i vägtrafiken. Utskottet bedömer dock samtidigt att det finns en risk att förare fortsätter att köra bil trots att de har fråntagits körkortet. Utskottet menar därför att det är viktigt att följa denna fråga.

Med hänsyn till att de föreslagna ändringarna gäller Sveriges skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet föreslår utskottet att ändringarna träder i kraft den 1 mars 2018. Utskottet delar vidare regeringens bedömning att det är rimligt att de som redan har fått ett beslut om villkor om alkoholås före ikraftträdandet ska omfattas av de gamla reglerna. Det bör därför tas in en övergångsbestämmelse med denna innebörd.

Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag är väl avvägt och innebär att de svenska reglerna bringas i överensstämmelse med det tredje körkortsdirektivet. Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och avslår det motionsyrkande som har väckts med anledning av propositionen.

## Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

### Bakgrund

I propositionen redovisar regeringen behandlingen av fem tillkännagivanden, varav tre uppges vara slutbehandlade.

Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Även skälen till varför regeringen inte har tillgodosett tillkännagivandet bör redovisas. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att ett berört utskott lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande. Om regeringen har redovisat sin syn för riksdagen i en proposition eller skrivelse och inte mött invändningar bör den, inför framtagandet av skrivelse 75, kunna utgå från att riksdagen inte har invändningar mot den hantering som redovisats.

### Slutbehandlade tillkännagivanden

#### *Kommunikationsutrustning och körning*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181).

Regeringen anger att den i april 2016 gav Transportstyrelsen i uppdrag att utvärdera den bestämmelse i 4 kap. 10 e § trafikförordningen (1998:1276) som infördes i december 2013 och som syftar till att minska det trafikfarliga användandet av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning. I uppdraget ingick även, om det bedömdes vara lämpligt, att föreslå ytterligare regeländringar. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 31 april 2017 med rapporten Förares användning av kommunikationsutrustning under färd. Transportstyrelsen föreslår i rapporten att bestämmelsen kan kompletteras med ett förbud mot att använda handhållen mobiltelefon vid framförande av fordon. Näringsdepartementet har remitterat rapporten.

Regeringen fattade den 30 november 2017 beslut om att ändra 4 kap. 10 e § trafikförordningen (1998:1276). Ändringen innebär att föraren inte får använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Denna ändring träder i kraft den 1 februari 2018. Riksdagen tillkännagav att regeringen skulle återkomma till riksdagen med förslag på ändrad lagstiftning. Regeringen anser dock att frågan lämpligen regleras i förordning och har därför genomfört den beskrivna regeländringen på det sättet. Regeringen anser att de nu beskrivna åtgärderna innebär att riksdagens tillkännagivande om kommunikationsutrustning och körning är slutbehandlat.

### *Insatser mot alkohol vid bilkörning*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145).

Regeringen gav den 14 april 2016 Trafikverket i uppdrag att förbereda ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Uppdraget redovisades till regeringen den 31 januari 2017 med ett förslag om ett stegvist införande. Regeringen beslutade den 14 september 2017 att ge Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket ska även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön.

Regeringen anser att de åtgärder som nu beskrivits innebär att riksdagens tillkännagivande om insatser mot alkohol vid bilkörning är slutbehandlat.

### *Kontroller och tillsyn av åkeribranschen*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den ska se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206).

Regeringen gav den 1 oktober 2015 Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. I uppdraget ingick bl.a. att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 2 maj 2017 med slutsatserna att generella toleranser vad gäller kör- och

vilotider inte är förenligt med EU-bestämmelserna och att det heller inte är lämpligt att på nationell nivå skapa nya gränser för hur mycket en förare får köra eller ska vila. En sådan tillämpning i Sverige skulle enligt myndigheten även innebära att vi försvårar harmoniseringen av regeltillämpningen i Europa. Transportstyrelsen överlämnade i stället ett förslag på hur ett mer ändamålsenligt sanktionssystem kan se ut med förslag om ändrade sanktionsavgifter som har remitterats och sammanställts inom Regeringskansliet. Regeringen fattade den 16 november 2017 beslut om ändringarna av sanktionsnivåer i förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare (2004:865). Sanktionsnivåerna anpassas därigenom till hur allvarlig regelöverträdelsen anses vara.

Regeringen anser att de åtgärder som nu beskrivits innebär att riksdagens tillkännagivande om kontroller och tillsyn av åkeribranschen är slutbehandlat.

## **Tillkännagivanden under beredning**

### *Lastbilars och bussars längd och vikt*

Riksdagen har tillkännagett för regeringen dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärlighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). I betänkandet Behandlingen av riksdagens skrivelser (bet. 2016/17:KU21) framförde riksdagen synpunkter på regeringens behandling av tillkännagivandet om lastbilars och bussars längd och vikt.

Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238).

Regeringen beslutade den 16 februari 2017 om proposition 2016/17:112 Godstrafikfrågor där det föreslås en ny bärlighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som är möjligt i dag. Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag fattat beslut om att det ska införas en ny bärlighetsklass i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. I Regeringskansliet bereds nu nödvändiga förordningsändringar som en följd av riksdagens beslut. Förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2018. Regeringen beslutade den 30 november 2017 om ändringar i trafikförordningen (1998:1276) för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna, som träder i kraft den 1 februari 2018, bedöms ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner.

Regeringen uppger att ärendena bereds vidare.

## Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om insatser mot alkohol vid bilkörning vill utskottet framhålla att utskottet senast i betänkande 2016/17:TU11 betonade att det är angeläget att fortsätta driva arbetet med införandet av alkobommar i gränshamnarna framåt. Utskottet noterade att Sverige ligger i framkant när det gäller teknik och kompetens, och att tiden är mogen för att införa permanenta bommar.

Utskottet välkomnar därför att regeringen hösten 2017 presenterade en satsning på alkobommar. Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Utskottet delar regeringens bedömning att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och på andra strategiska platser ökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Utskottet beklagar samtidigt att det har tagit så lång tid att se över frågan hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras.

Utskottet konstaterar att relevanta hamnar som ett första steg i satsningen ska förses med automatiserade nykterhetskontroller. För detta har riksdagen beslutat om en satsning på totalt 78 miljoner kronor perioden 2018–2020 under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, varav 63 miljoner kronor avser investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor avser drift av dessa.

Utskottet delar regeringens bedömning att fasta anläggningar i vissa hamnar kompletterat med mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll på andra lämpliga platser förväntas bidra till en ökad flexibilitet och en större möjlighet att på ett kostnads- och resurseffektivt sätt se till att samtliga relevanta platser i trafikmiljön återkommande kan bli föremål för nykterhetskontroller. Med mobila lösningar kan kontroller utföras vid samtliga hamnar som antingen har färjor som trafikerar utländska destinationer eller personbils- och/eller lastbilstransporter vid särskilda tillfällen och i form av stickprovskontroller, vilket även minskar risken för att trafik flyttar mellan hamnar på grund av kontrollverksamheten.

Utskottet uppmärksammar att regeringen den 14 september 2017 beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket ska även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. Uppdraget till Trafikverket omfattar utveckling, anskaffning och etablering av utrustning till fasta anläggningar och mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll, underhåll, drift och teknisk förvaltning av anläggningarna, informationsinsatser med anledning av införandet, ansvar för att utvärdering av verksamheten genomförs samt etablering av ett användarråd. Trafikverket ska ingå nödvändiga överenskommelser med berörda myndigheter, huvudmän, markägare m.fl. I den utsträckning överenskommelserna förutsätter utgifter på statens budget ska dessa ingås med förbehåll för att

riksdagen och regeringen fattar nödvändiga beslut. Om det bedöms nödvändigt ska Trafikverket lämna förslag till förändringar i befintlig lagstiftning. Polismyndigheten och Tullverket ska beredas möjlighet att inkomma med synpunkter under uppdragets genomförande. En delredovisning av uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 mars 2018. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att införandet ska ske stegvis och med målet att minst en anläggning ska vara i drift senast den 1 juli 2018. Uppdraget ska därefter slutredovisas senast den 31 december 2020. Utskottet emotser detta med stort intresse.

Utskottet delar mot den bakgrunden regeringens bedömning att de åtgärder som nu beskrivits innebär att riksdagens tillkännagivande om insatser mot alkohol vid bilkörning är slutbehandlat.

När det gäller frågan om lastbilars och bussars längd och vikt konstaterar utskottet att regeringen bereder ärendet vidare. Utskottet vill här påminna om att utskottet har framfört att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Utskottets uttalanden i denna del bör vara till ledning vid upplåtandet av ett vägnät för BK4 (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma att det avser att återkomma till frågor rörande tunga fordon senare under våren i samband med behandlingen av motionsyrkanden på området.

I övrigt har utskottet inga synpunkter på regeringens redovisning.

# Reservationer

## 1. Några frågor om alkohol (V)

av Birger Lahti (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3949 av Emma Wallrup m.fl. (V) och  
avslår proposition 2017/18:63.

### *Ställningstagande*

#### **Regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen**

Jag vill inledningsvis betona att utgångspunkten för förändringar av körkortslagen måste vara att dessa inte får innebära försämringar av trafiksäkerheten. Jag menar att det finns en påtaglig risk att trafiksäkerheten försämras med regeringens förslag.

Tidigare utvärderingar och forskning visar att personer som får körkortet återkallat på grund av rattfylleri normalt ökar sin alkoholkonsumtion och att många av dem fortsätter att köra bil utan körkort. Det finns också forskning som visar att det är mycket vanligare med återfall i rattfylleribrott under villkorstiden bland personer som inte har alkohol än bland dem som deltar i alkoholprogram. Utvärderingar visar att de personer som går in i alkoholprogrammet minskar sin alkoholkonsumtion kraftigt och i högre grad än i andra behandlingsformer lyckas bryta sina destruktiva alkoholvanor. Jag anser därför att det är viktigt att dessa personer i någon mån kan behållas i systemet för körkort genom att erbjudas körkort med villkor om alkohol. En återkallelse av körkortet utan någon annan preventiv åtgärd ger knappast någon effekt om målet är att förebygga återfall i rattfylleribrott.

Jag menar också att det saknas en tydlig genomlysning av hur en korrekt diagnostisering av missbruk eller beroende ska gå till vid ett enskilt läkarbesök. Detta blir viktigare än tidigare med regeringens förslag eftersom utfallet kan få stora konsekvenser för den enskilda föraren.

Jag delar regeringens bedömning att de nu gällande bestämmelserna om körkort med villkor om alkohol i visst avseende avviker från körkortsdirektivets krav på medicinsk lämplighet. I och med detta finns i sak en grund i kommissionens kritik. Men som Sveriges läkarförbund påpekar anger tredje körkortsdirektivet inte heller uttryckligen alkoholmissbruk som ett hinder för körkortsinnehav. Jag menar att det därför inte är självskrivet att Sverige ska ändra lagstiftningen i enlighet med regeringens förslag och därmed riskera att

trafiksäkerheten försämrats. Jag anser att regeringen bör verka för att Sverige som medlemsland ska ges utrymme att inom direktivet behålla sin nuvarande nationella tillämpning som värnar trafiksäkerheten.

Mot denna bakgrund anser jag att riksdagen bör avslå regeringens proposition 2017/18:63 Några frågor om alkohol.

### **Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden**

När det gäller frågan om regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden redovisar regeringen i propositionen sin hantering av fem tillkännagivanden, varav ett handlar om insatser mot alkohol vid bilkörning. Riksdagen har tillkännaggett för regeringen att den med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Jag står bakom utskottsmajoritetens text i ställningstagandet förutom den mening som anger att det har tagit så lång tid att se över frågan hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras. Jag anser inte att regeringen har brustit i skyndsamhet, tvärtom har regeringen genom en noggrann beredningsprocess tagit fram ett välunderbyggt underlag.

Jag vill här särskilt framhålla att regeringen på ett noggrant och systematiskt sätt har arbetat med frågan under hela mandatperioden. Jag vill påminna om att försöksverksamheten med alkobommar inleddes hösten 2013, och en utvärdering av MHF från 2014 visade att de fungerade både snabbt och effektivt. År 2015 gav därför regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera vad som krävs för att införa alkobommar i vissa hamnar. Jag vill betona att hösten 2015 uttalade regeringen att alkobommar är ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och att det samtidigt ligger i linje med nollvisionen (prop. 2015/16:1). I november 2015 redovisade Trafikverket sitt uppdrag där man kom fram till att alkobommar inte rekommenderas eftersom de skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamhet menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori. Trafikverket uttalade bl.a. att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas. Regeringen gav därefter i april 2016 Trafikverket i uppdrag att förbereda ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Detta nya uppdrag redovisades till regeringen i januari 2017 med ett förslag om ett stegvist införande. Efter sedvanlig beredning inom Regeringskansliet presenterade regeringen därefter hösten 2017 sin satsning på alkobommar.

Jag kan konstatera att riksdagens beslut om statsbudgeten för 2018 innebär att medel nu finns avsatta till alkobommar. Riksdagen har beslutat om en satsning på totalt 78 miljoner kronor perioden 2018–2020 under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, varav 63 miljoner kronor avser investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor avser drift av dessa. Trafikverket fick i september 2017 i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Införandet sker nu stegvis och minst en



anläggning ska vara i drift senast den 1 juli 2018. Trafikverkets uppdrag ska slutredovisas senast den 31 december 2020. Jag vill mot den bakgrunden understryka att regeringen har tagit initiativ till ett noggrant beredningsarbete, vilket har varit nödvändigt för att skapa ett väl underbyggt beslutsunderlag. Det har varit en noggrann beredningsprocess som har tagit den tid som behövdes.

## **2. Några frågor om alkolås – motiveringen (S, MP)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S) och Johan Andersson (S).

### *Ställningstagande*

När det gäller frågan om regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden redovisar regeringen i propositionen sin hantering av fem tillkännagivanden, varav ett handlar om insatser mot alkohol vid bilkörning. Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Vi står bakom utskottsmajoritetens text i ställningstagandet förutom den mening som anger att det har tagit så lång tid att se över frågan hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras. Vi anser inte att regeringen har brustit i skyndsamhet, tvärtom har regeringen genom en noggrann beredningsprocess tagit fram ett välunderbyggt underlag.

Vi vill här särskilt framhålla att regeringen på ett noggrant och systematiskt sätt har arbetat med frågan under hela mandatperioden. Vi vill påminna om att försöksverksamheten med alkobommar inleddes hösten 2013, och en utvärdering av MHF från 2014 visade att de fungerade både snabbt och effektivt. År 2015 gav därför regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera vad som krävs för att införa alkobommar i vissa hamnar. Vi vill betona att hösten 2015 uttalade regeringen att alkobommar är ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och att det samtidigt ligger i linje med nollvisionen (prop. 2015/16:1). I november 2015 redovisade Trafikverket sitt uppdrag där man kom fram till att alkobommar inte rekommenderas eftersom de skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamhet menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori. Trafikverket uttalade bl.a. att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas. Regeringen gav därefter i april 2016 Trafikverket i uppdrag att förbereda ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Detta nya uppdrag redovisades till regeringen i januari 2017 med ett förslag om ett stegvist införande. Efter sedvanlig beredning inom Regeringskansliet presenterade regeringen därefter

hösten 2017 sin satsning på alkobommar. Vi kan konstatera att riksdagens beslut om statsbudgeten för 2018 innebar att medel nu finns avsatta till alkobommar. Riksdagen har beslutat om en satsning på totalt 78 miljoner kronor perioden 2018–2020 under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, varav 63 miljoner kronor avser investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor avser drift av dessa. Trafikverket fick i september 2017 i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Införandet sker nu stegvis och minst en anläggning ska vara i drift senast den 1 juli 2018. Trafikverkets uppdrag ska slutredovisas senast den 31 december 2020. Vi vill mot den bakgrunden understryka att regeringen har tagit initiativ till ett noggrant beredningsarbete, vilket har varit nödvändigt för att skapa ett väl underbyggt beslutsunderlag. Det har varit en noggrann beredningsprocess som har tagit den tid som behövdes.

I propositionen redovisar regeringen även två tillkännagivanden som rör lastbilars och bussars längd och vikt. Riksdagen har tillkännagett för regeringen dels behovet av att skyndsamt utarbeta de regeländringar som krävs så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). Vi står även här bakom utskottsmajoritetens text i ställningstagandet men vi vill påminna om att vi i vår motivreservation i betänkande 2016/17:TU14 välkomnade att ett upplåtande av ett vägnät för BK4 bör vägledas av vissa principer för att säkerställa att vägnätet öppnas upp på ett ansvarsfullt sätt. Detta motiveras av dels infrastrukturens fysiska förutsättningar, dels regeringens ambition att uppmuntra miljövänliga järnvägs- och sjöfartstransporter i de fall där dessa alternativ finns till hands. Ett generellt införande av den nya bärighetsklassen på hela det vägnät som har de fysiska förutsättningarna riskerar att leda till en överflyttning av gods från sjöfarten och järnvägen till vägtransporter. Vi noterar i sammanhanget att utskottet kommer att återkomma till frågan om tunga fordon senare under våren i samband med beredningen av motionsförslag på området från den allmänna motionstiden 2017.

# Särskilt yttrande

## Några frågor om alkohol (KD)

Robert Halef (KD) anför:

Jag vill inledningsvis betona att det råder bred politisk enighet om att alkohol och trafik inte hör ihop. Det är viktigt att personer som har dömts för rattfylleri och lider av missbruk eller beroende även fortsättningsvis kommer att genomgå behandling och rehabilitering. Jag vill också betona vikten av fortsatt arbete för att svenska erfarenheter ska få större genomslag inom EU.

Förslaget till förändrad lagstiftning innebär att personer med en fastställd och känd missbruks- eller beroendediagnos först ska kunna styrka varaktig nykterhet genom en intygad avhållsamhetsperiod innan de i fortsättningen ska kunna gå in i alkoholprogrammet. Jag kan konstatera att det finns utvärderingar och forskning som visar att personer som får körkortet återkallat på grund av rattfylleri normalt ökar sin alkoholkonsumtion. Många av dem fortsätter också att köra bil sedan körkortet har dragits in. Jag konstaterar att Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) i sitt remissvar befarar att den föreslagna lagändringen kan leda till att många personer avstår från alkoholprogrammet, ökar sin alkoholkonsumtion och dessutom fortsätter att köra bil utan körkort. MHF menar att detta skulle leda till försämrad trafiksäkerhet och försämrad framtida hälsa i denna grupp. Vidare påpekar Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i sitt remissvar att återfall i rattfylleri under spärrtiden är högre bland personer som inte har alkohol jämfört med dem som har alkohol.

Jag vill mot den bakgrunden starkt framhålla att det är viktigt att trafiksäkerheten inte försämras och att ohälsan inom målgruppen inte ökar. Jag vill framhålla att Sverige inte ska retirera i det angelägna trafiknykterhetsarbetet, och jag vill understryka vikten av att personer med missbruksproblematik genomgår behandling för att undvika återfall i rattfylleribrott. Jag vill uppmärksamma att det ofta är direkt efter det att missbruket har fått en kännbar konsekvens som t.ex. en rattfylleridom som motivationen att bryta missbruket är som störst. Detta möjligheternas fönster bör samhället även fortsättningsvis försöka ta vara på.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2017/18:63 Några frågor om alkoholås:*

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).

### Följdmotionen

*2017/18:3949 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

Riksdagen avslår proposition 2017/18:63 Några frågor om alkoholås.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

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

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> i fråga om körkortslagen (1998:488)<sup>2</sup>

dels att 3 kap. 14 c § ska upphöra att gälla,

dels att 3 kap. 14 b § och 5 kap. 15 b, 19 och 20 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**14 b §<sup>3</sup>

Trots 14 § andra stycket ska ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE som efter återkallelse har utfärdats enligt 5 kap. 14 § andra stycket första meningen förnyas första gången vid utgången av den giltighetstid som angavs på det återkallade körkortet, om utfärdandet gjordes före utgången av denna giltighetstid. Körkortet ska därefter förnyas vart femte år.

Trots 14 § andra stycket ska ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, eller DE, som efter återkallelse har utfärdats enligt 5 kap. 14 § andra stycket första meningen *eller enligt 5 kap. 15 a §, eller som efter villkor om alkoholås har utfärdats enligt 5 kap. 15 b §*, förnyas första gången vid utgången av den giltighetstid som angavs på det återkallade körkortet *eller på det körkort som varit förenat med villkor om alkoholås*, om utfärdandet gjordes före utgången av denna giltighetstid. Körkortet ska därefter förnyas vart femte år.

Trots 14 § andra stycket ska ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE som har lämnats i utbyte mot eller ersatt ett körkort som har utfärdats i en stat inom EES förnyas första gången vid utgången av den giltighetstid som angavs på ursprungskörkortet, om utbytet eller ersättandet gjordes före utgången av denna giltighetstid. Körkortet ska därefter förnyas vart femte år.

Vid förnyelse enligt denna paragraf tillämpas 12 § och 14 a § första stycket. Vid förnyelse enligt denna paragraf tillämpas 12 § och 14 a §.

**5 kap.**15 b §<sup>4</sup>

När villkorstiden är slut får ett nytt körkort utan villkor om När villkorstiden är slut får ett nytt körkort utan villkor om

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort, ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106.

<sup>2</sup> Senaste lydelse av 3 kap. 14 c § 2012:874.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2012:874.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2010:1914.

alkolås utfärdas efter ansökan, *om* alkolås utfärdas efter ansökan.  
*sökanden har körkortstillstånd.*

Om det i beslutet om villkor om alkolås finns krav som ska uppfyllas för utfärdande gäller de kraven i stället för första stycket. Detsamma gäller ett beslut av Transportstyrelsen som fattats efter beslutet om villkor om alkolås men innan villkorstiden löpt ut.

#### 19 §<sup>5</sup>

En ansökan om beslut om villkor om alkolås får bifallas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden bedöms som lämplig för körkortsinnehav med villkor om alkolås. Sådan lämplighet förutsätter att sökanden

1. kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken,

2. inte brukar narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64), och

3. uppfyller de *andra* medicinska krav *än krav på frånvaro av alkoholmissbruk eller alkoholberoende* som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Som bruk av narkotika enligt första stycket 2 anses inte en behandling där narkotika intas i enlighet med läkares eller någon annan behörig receptutfärdares ordination, under förutsättning att bruket inte innebär någon trafiksäkerhetsrisk.

#### 20 §<sup>6</sup>

Om ett beslut om villkor om alkolås fattas, ska sökandens rätt att framföra körkortspliktiga fordon under villkorstiden vara begränsad på det sätt som anges i 22 §. Villkorstiden ska vara ett år, om inte annat följer av andra *eller tredje* stycket.

Villkorstiden ska vara två år, om

1. återkallelse skulle ha skett enligt 3 § 1 på grund av brott mot 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, eller

2. återkallelse annars skulle ha skett enligt 3 § 1 och sökanden

a) under de senaste fem åren före det brott som har föranlett återkallelsen har gjort sig skyldig till annat brott mot 4 eller 4 a § lagen om straff för vissa trafikbrott till följd av alkoholförtäring, *eller*

Om ett beslut om villkor om alkolås fattas, ska sökandens rätt att framföra körkortspliktiga fordon under villkorstiden vara begränsad på det sätt som anges i 22 §. Villkorstiden ska vara ett år, om inte annat följer av andra stycket.

2. återkallelse annars skulle ha skett enligt 3 § 1 och sökanden under de senaste fem åren före det brott som har föranlett återkallelsen har gjort sig skyldig till annat brott mot 4 eller 4 a § lagen om straff för vissa trafikbrott till följd av alkoholförtäring.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2017:272.

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2010:1914. Ändringen innebär bl.a. att tredje stycket tas bort.

*b) har diagnosen alkoholberoende eller alkoholmissbruk.*

*Om villkorstiden har bestämts till ett år och körkortshavaren under denna tid visar sig ha diagnosen alkoholberoende eller alkoholmissbruk, ska villkorstiden förlängas till två år. Om det finns anledning att anta att körkortshavaren har ett sådant beroende eller missbruk, får denne föreläggas att ge in läkarintyg om dessa förhållanden.*

Med återkallelse avses i denna paragraf även återkallelse tills vidare enligt 5 §.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2018.
  2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande för beslut om villkor om alkohol som fattats före ikraftträdandet.