



Förslag till nytt körkortsdirektiv

Näringsdepartementet

2004-02-11

Dokumentbeteckning

KOM (2003) 621 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort (omarbetning)

Sammanfattning

Den 5 december 2003 överlämnade kommissionen till rådet ett förslag till nytt körkortsdirektiv (KOM(2003) 621 slutlig). Syftet med förslaget till revision av nu gällande direktiv 91/439/EEG om körkort är att förbättra skyddet mot förfälskningar, säkerställa fri rörlighet för EU-förare och förbättra trafiksäkerheten. Förslaget innebär i korthet följande.

- en harmonisering av körkortens utformning genom att plastkort blir standard
- en harmonisering av giltighetstiden för körkort
- en utvidgad undersökning om tidigare körkortsinnehav
- en höjning av minimiåldern för att få köra de mest kraftfulla motorcyklarna och vissa andra ändringar av körkortskategorierna och behörighetskraven i syfte att höja trafiksäkerheten
- införande av en ny körkortskategori för mopeder
- en harmonisering av tidsperioderna för medicinska kontroller för yrkesförare och
- minimikrav på utbildning för förarprovare.

1.1 Innehåll

a) en harmonisering av körkortet genom att plastkort blir standard

De papperskörkort som finns idag i vissa länder skall inte bytas ut men nya papperskörkort får inte längre utfärdas. Syftet bakom ändringen är att det är lättare att lägga in skydd mot förfälskning i ett plastkort. Det föreslås också att länder som så önskar får utrusta körkortet med ett mikrochip som innehåller den information som finns på körkortet.

b) en harmonisering av giltighetstiden för körkort

Alla nya körkort som utfärdas efter det att direktivet börjar gälla skall förnyas regelbundet. Förarna skall få behålla sina rättigheter men körkortet skall förnyas och uppdateras. För körkortbehörighet A (motorcykel) och B (bil) föreslås en giltighetstid av 10 år respektive 5 år om innehavaren är mer än 65 år. För körkortskategorierna C (lastbil) och D (buss) föreslås en giltighetstid av 5 år och 1 år om innehavaren är över 65 år.

c) en harmonisering av tidsperioderna för medicinska kontroller för yrkesförare

För körkortsbehörigheterna C, CE, C1, C1E, D, DE och D1E skall medicinsk undersökning av att föraren uppfyller de medicinska kraven göras vid körkortsförnyelse. Undersökningen skall genomföras i den MS där förare har sin normala vistelseort.

d) utvidgad undersökning av körkortsinnehav

Det är inte tillåtet att inneha mer än ett körkort. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att försäkra sig om att den som ansöker om körkort inte redan har ett giltigt körkort eller att körkortet återkallats eller att spärrtid för utfärdande av körkort löper för sakens i en annan medlemsstat. Förslaget understryker principen om en förare –ett körkort och syftet är att undvika så kallad körkortsturism. Det har varit vanligt att förare som fått sitt körkort återkallat av den medlemsstat där de har sin vanliga vistelseort etablerar sig i en annan medlemsstat för att kunna få ett nytt körkort.

e) införande av en ny körkortskategori för mopeder

En ny körkortskategori, AM, införs för två- och trehjulade mopeder utformade för en högsta konstruktiv hastighet av upp till 45 km/h, en slagvolym som inte överstiger 50cm³ eller en högsta nettoeffekt på motorn

av 4kW. Mopeder konstruerade maximalt 6 km/h liksom mopeder med pedaler undantas från körkortskrav.

2003/04:FPM62

Minimikravet för körkort AM blir ett teoriprov och 16 års ålder. MS kan sätta åldersgränsen vid lägst 14 år men då gäller körkortet endast inom det egna landet.

f)Körkortskategorier och behörighetskrav

En rad förändringar föreslås för en förbättrad trafiksäkerhet för motorcyklar. För att förhindra mycket lätta men kraftfulla motorcyklar införs exempelvis för lätta motorcyklar en begränsning vad avser förhållandet effekt och vikt på <0,1 kW/kg. Här följer de körkortskategorier som föreslås i sammanfattning.

AM:	mopeder, max. design hastighet 45km/h, <50 cm ³ <4kW
A1:	lätt motorcykel (MC), 125cm ³ eller <11kW och <0,2kW/kg
A2:	MC, <35kW, <0,2kW/kg
A:	MC
B:	motorfordon <3500kg, ej över 8 passagerare exklusive föraren + trailer <750kg
B1:	frivillig kategori för tre- och fyrhjuliga motorfordon
C:	motorfordon för godstransporter >3500kg + trailer <750kg
C1:	motorfordon för godstransporter >3500kg men <6000kg, ej över 8 passagerare exklusive föraren + trailer < 750kg
D:	motorfordon för mer än 8 passagerare + trailer <750kg
D1:	motorfordon för ej mer än 16 passagerare, max längd 7 meter + trailer <750kg
E:	i kombination med ovanstående kategorier + trailer >750 kg

Kategori	Ålderskrav	Villkor	Undantagsregler
AM	16 år	Teoritest	14 år på MS eget territorium
A1	16 år	Teori och körtest	
A2	18 år	Teori och körtest (ingen teori om körkort för A1 finns)	
A	21 år om minst tre års erfarenhet på A2 fordon	Begränsat körtest	
A	24 år för direkttillträde	Teori och körtest	
B1	16 år	Teori och körtest	
B BE	18 år	Teori och körtest	17 år på MS eget territorium
C1 C1E	18 år	Teori och körtest	För yrkesförare gäller andra ålders o utbildningskrav, se dir. 2003/59/EG
C CE	21 år	Teori och körtest	Dito. Yngre åldrar möjliga för yrkesförare.
D1 D1E	21 år	Teori och körtest	Dito.
D DE	24 år	Teori och körtest	Dito. se dir. 2003/59/EG

g) minimikrav på utbildning för körkortsprövare

Minimikrav på utbildning och kvalifikationer för förarprövare införs.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Införandet av plastkörkort innebär ingen förändring för svensk del.

Giltighetstider

Svenska körkort gäller för närvarande i 10 år. Förslaget innebär att körkortsinnehavare över 65 år måste förnya sina körkort vart femte år. C och D-körkort måste förnyas vart femte år och efter 65 års ålder varje år.

Utvidgad undersökning om tidigare körkortsinnehav

Enligt svensk lagstiftning får körkort inte utfärdas för den som har ett körkort utfärdat i en annan EES-stat.

Medicinska krav

För behörigheterna C, CE, D och DE måste körkortshavaren idag genomgå ny läkarundersökning vart tionde år från 45 års ålder. Förslaget innebär en ändring av de svenska bestämmelserna så att de medicinska kontrollerna måste genomföras vart femte år eller, för personer över 65 år, varje år.

Ändring av definitioner, åldersgränser och körkortskategorier

Förslagets definition av kategorierna B och B+E innebär att E-behörighet krävs för alla släp med en totalvikt över 750 kg. Även om detta förenklar reglerna innebär det för den enskilde oftare krav på ytterligare en behörighet (B+E) för att få framföra många vanliga fordonskombinationer med personbil/lätt lastbil och släp.

Moped: Sverige har idag krav på förarbevis för att få köra moped klass I (konstruerad för en hastighet av högst 45 km/h). För mopeder klass II (konstruerade för en hastighet av <25km/timme och med en motornettoeffekt på högst 1kW samt den gamla typen av moped för högst 30 km/h) krävs idag inte någon utbildning eller något prov. För att få köra moped klass II krävs endast att man har fyllt 15 år.

Förslaget innebär att *körkort AM skulle krävas för alla mopeder* utom de som är konstruerade för hastigheter som inte överstiger 6 km/h eller som har hjälppedaler. Detta innebär för Sveriges del att det skulle krävas körkort och teoritest för att få framföra såväl moped klass I som moped klass II, med de undantag som anges ovan. Förslaget innebär också att ålderskravet höjs till 16 år för mopeder, med möjlighet för MS att behålla lägre åldersgräns ner till 14 år inom det egna territoriet.

MC: Sverige har idag två MC-kategorier och två körkortsbehörigheter – A1 för lätt MC och A för tung MC. Ålderskraven är 16 respektive 18 år. Förslaget innebär en skärpning så att ålderskravet för tung motorcykel blir 24

är alternativt 21 år om man har minst tre års erfarenhet av körning med A2-behörighet. A2 finns för närvarande inte i Sverige.

2003/04:FPM62

För lätt MC innebär förslaget ett tillägg till den svenska definitionen så att en högsta effekt per kg anges ($<0,2\text{kW/kg}$). Detta innebär ett hinder för mycket motorsstarka men lätta fordon.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget förväntas inte medföra några budgetära konsekvenser.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige ser huvudsakligen positivt på de åtgärder som föreslås mot bedrägeri och välkomnar en ytterligare harmonisering av körkortmodellerna genom att papperskörkortet försvinner, införandet av gemensamma giltighetstider, möjligheterna att införa ett mikrochip och harmonisering av tillämpningen av reglerna för återkallelse. Det är dock ett problem att det inte finns någon sluttid för utfasning av äldre körkortstyper. Sverige anser att en sluttid för infasningen bör anges så att antalet körkortsvarianter minskar inom rimlig tid och en verklig harmonisering kan nås. Körkortets eventuella status som ID-handling och samverkan med kommande krav på nationella ID-handlingar bör beaktas.

Sverige avstyrker tätare utbyte av körkort och medicinska kontroller för högre behörigheter. Det saknas grund för att anta att vare sig tätare utbytestakt eller medicinska kontroller skulle vara motiverade av trafiksäkerhetsskäl. Vägverkets studie av den nu gällande medicinska kontrollen visar på mycket få upptäckta fall som motiverade fortsatt utredning. Det svenska systemet med anmälningsplikt för läkare är mer effektivt då det gäller att hitta körkortshavare med allvarliga medicinska problem, även om systemet kan utvecklas ytterligare. Den ökade administration och de ökade kostnader tätare medicinska kontroller medför för förvaltning och medborgarna kan inte anses stå i proportion till den begränsade nyttan de har. Det kan också konstateras att läkarkapaciteten i Sverige redan idag är otillräcklig för att kunna utföra dessa medicinska kontroller. En mångdubbling av dessa skulle vara praktiskt mycket svår att genomföra. I den prioritering som görs inom sjukvården idag ligger medicinska kontroller av friska individer långt ned. Kraven på utbyte och medicinska kontroller för högre behörigheter, och då särskilt efter 65 års ålder, skulle troligen leda till att många i övrigt friska och arbetsvilliga

personer slutar köra i förtid, på grund av det extra besvär och de kostnader systemet medför. Detta kan leda till brist på chaufförer.

2003/04:FPM62

Sverige avstyrker obligatoriskt införande av körkortskategorierna C1, C1+E, D1 och D1+E eftersom behov av dessa underkategorier för svensk del saknas. Kategori A2 är mer motiverad, liksom justeringarna av effekt/viktgränserna, som blir mer enhetliga och naturliga med tanke på de motorcyklar som finns på marknaden.

Sverige är tveksamt till den ändrade definitionen av kategorierna B och B+E, särskilt mot bakgrund av att förvärvade rättigheter skall vara garanterade och att de nya bestämmelserna således bara gäller nya körkortshavare. Sverige har inte sett något trafiksäkerhetsproblem i den nuvarande regleringen. Förslaget skulle innebära en avsevärd förenkling av reglerna på lång sikt, men också innebära att många skulle behöva ta ytterligare en behörighet (B+E) för att kunna köra vanliga fordonskombinationer som idag endast kräver B-behörighet.

Vad gäller körkort för moped pågår för närvarande en utredning om kraven för att köra moped klass I och terrängskoter. Båda de svenska typerna av mopeder har liknande problem med otillräckliga trafikfärdigheter hos unga förare, trimning, dålig hjälmanvändning, felaktig skjutsning och riskbeteenden såsom rattfylleri. Sverige är i princip positivt till införandet av AM-körkort för mopeder men om lika höga krav bör omfatta alla mopeder är mer tveksamt. Kraven för att få köra moped bör nog vägas mot de trafiksäkerhetsvinster som kan nås.

Sverige ser positivt på införandet av gemensamma krav på förarprövare men anser att kraven i förslaget är alltför detaljerade och bör utformas friare med angivande av mål och syften och vissa gränser i stället i likhet med kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- och persontransport (yrkesförardirektivet).

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Förhandlingar har ännu inte inletts.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har inte behandlat frågan.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstanserna är generellt positiva till de föreslagna förbättringarna av förfalskningsskyddet och harmoniseringarna av körkortets giltighetstider och att plastkortet blir standard. Många anser dock att det bör finnas en sluttid för

Flera remissinstanser anser att en utbytestid på 5 år för körkortskategorierna C, C+E, D, D+E och införandet av regelbundna medicinska kontroller skulle kräva större medicinska resurser än de som finns idag. Vissa är direkt negativa till att införa ett sådant system, som blir krångligt och inte ger några trafiksäkerhetsvinster, medan andra remissinstanser är villiga att acceptera 5-årsutbyte och medicinska kontroller av trafiksäkerhetsskäl. Buss- och Åkeribranschföreningarna anser att utbyte och medicinska kontroller varje år efter 65 års ålder skulle leda till att många i övrigt friska och arbetsvilliga personer slutar köra i förtid, på grund av det extra besvär och de kostnader systemet medför. Detta skulle troligen leda till brist på chaufförer. Flera remissinstanser anser att kraven för att få köra minibussar borde höjas.

Vad gäller mopedkörkort är många positiva till införandet av mopedkörkort med krav på teoriprov. Enstaka instanser anser att det skulle krävas teori- och körprov. Moped- och motorcykelbranschen anser att dagens krav räcker och att 15-årsgränsen för moped klass I bör behållas (således inte några kunskapsprov eller något körkort för moped klass I).

Remissinstanserna är huvudsakligen positiva till förändringarna i definitioner och kategorier avseende motorcykel. Flera välkomnar hårdare krav för att få köra tung motorcykel men anser att kraven bör modifieras något. Flera instanser anser att 24 år är en omotiverat hög gräns för att få debutera på tung motorcykel, i jämförelse med vad som gäller för andra fordon.

Flera anser att körkortsdirektivet bör harmoniseras med yrkesförardirektivet. Flera instanser framför också synpunkter på kraven för förarprov.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Vi avvaktar nu att ordförandeskapet tar upp förslaget i rådets arbetsgrupp.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

EG-fördraget artikel 71. Beslutsförfarande enligt artikel 251.

3.3 Fackuttryck/termer

-