

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## **STR:s remissvar: Remiss av kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen (LI2023/01973)**

Det är positivt att Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag. STR väljer att primärt fokusera på de delar i direktivet som direkt eller indirekt berör förarutbildning.

### **Sammanfattning**

STR står fullt ut bakom de grundläggande ambitionerna för direktivet, dvs. att dess syfte är att öka trafiksäkerheten och förbättra den fria rörligheten inom Europeiska unionen och samtidigt bidra till hållbara vägtransporter och den digitala omställningen. STR fäster särskild tonvikt vid, och instämmer i, skäl nr 37 där det framgår att EU anser att det är "...*nödvändigt att hålla alla förare uppdaterade när det gäller trafiksäkerhets- och hållbarhetskunskap...*".

När det gäller förslagets konsekvenser för trafiksäkerheten finns dock flera förslag som riskerar att få motsatt effekt, dvs en försämring av trafiksäkerheten vilket STR försöker belysa i detta svar och vilka noga bör beaktas.

#### **STR anser sammanfattningsvis i huvudsak:**

- Att respektive nation bör ges möjlighet att bestämma om det är möjligt att genomföra en sänkning av körkortsåldern i stället för att tvingas till detta som det föreslås i direktivet. STR anser att en sänkning är f.n. inte möjlig i Sverige, främst med hänsyn taget till de trafiksäkerhetsmål som finns i Nollvisionen.
- Att Sverige skyndsamt implementerar direktivet avseende möjligheten att stryka begränsningen enligt kod 78 ("villkor automat").
- Att en strategi för utveckling av förarutbildning fastställs på såväl EU-nivå som nationell nivå. För Sveriges vidkommande handlar det om att åter få en fungerande och effektiv utbildningsstruktur som inte bygger på chanstagningar, som hjälper, och inte stjälper, körkortstagare, samt innebär att körkortsinnehavare vidareutbildas för att kunna behärska modern förarstödsteknik och hållbarhet.
- Att vi ser positivt på förslaget att avskaffa kravet om att först behöva ta körkort för C & D för att erhålla CE & DE.
- Att en tydlig gränsdragning bör göras mellan grundutbildning respektive YKB vid tillämpning av direktivet i Sverige.
- Att utbildningssystemen i respektive EU-land får större fokus på nödvändiga hållbarhetskunskaper och attityder kring hållbarhet i transportsystemet.
- Att krav på körkort för behörighet B1 skyndsamt införs för A-traktorer i Sverige.

## Generella kommentarer

### Behov av strategi för utbildning

STR ställer sig således till fullo bakom den ambition som EU-kommissionen redovisar för direktivet. STR anser med hänvisning till detta, att en förutsättning för att nå målen, är att det såväl på EU-nivå som i respektive medlemsland finns en långsiktig strategi för hur förarutbildning ska utvecklas på kort och lång sikt. Denna strategi är en nödvändighet för att uppnå det av EU-kommissionen eftersträfvade läget att "... hålla alla förare uppdaterade när det gäller trafiksäkerhets- och hållbarhetskunskap...".

Det behövs således en strategi för att såväl nya förare som befintliga ska utbildas och hållas uppdaterade. Detta är en process som helst bör föregå, men åtminstone ske parallellt, med utvecklingen av teknik och juridiska regelverk. Inte minst ställer det beteendeskifte kring transporter som krävs för att nå hållbarhetsmålen, krav på en strategi även för utbildning.

### Målkonflikt mellan sänkning av körkortsålder och trafiksäkerhet

Det finns enligt STR:s mening en inneboende motsättning och målkonflikt mellan å ena sidan ambitionen om ökad trafiksäkerhet, å andra sidan den principiella sänkning av körkortsåldern som föreslås i direktivet. Mot bakgrund av den negativa trafiksäkerhetseffekten som sänkningar av körkortsåldern medför, motsätter sig STR detta. I stället behövs en struktur och plattform för livslångt lärande där debuten i transportsystemet sker i takt med vad som är möjlighet med hänsyn tagit till hjärnans utveckling. **STR anser därför att varje nation bör ges valmöjligheten att bestämma huruvida sänkningar av körkortsåldern är möjliga** samtidigt som trafiksäkerhetsmål uppfylls. STR menar att forskning och erfarenhet visar att sänkningar av körkortsåldern kräver betydande skärpningar av regelverket för att någorlunda kompensera den ökade olycksrisken som sänkningen innebär.

### Skyndsam övergång till utbildning och prov i automatväxlade fordon

STR anser, i likhet med bl.a. de nordiska utbildarkollegerna, att en snabb övergång till grundutbildning i automatväxlade fordon gynnar alla parter och är en förutsättning för en övergång till elektrifierade fordon med den modernaste säkerhetstekniken.

STR anser därför att en strykning av punkt 5.1 om växellådor hade varit den bästa lösningen mot bakgrund av den snabba övergång till eldrivna fordon med automatväxellåda som nu sker inom fordonsindustrin. STR kan dock acceptera det förslag som EU nu lämnar att enskilda nationer ges möjlighet att med sju timmars utbildning, eller prov, stryka begränsningen enligt kod 78 ("villkor automat"), och ser det som en vettig kompromiss, givet att implementeringen av detta sker skyndsamt.

### Körkortsprovets roll i körkortsprocessen

I bilaga II anges en rad olika aspekter som beskriver hur ett test skall genomföras. Det är förstaeligt att det som i första hand mäts till stor del är fokuserat på lägre nivåerna i GDE-matrisen (dvs. manövrering etc.) snarare än de högre (dvs. självskattning etc.). I sammanhanget är det angeläget att påminna om att körkortsprovet är ett stickprov, oavsett i vilket land som det utförs i, vilken myndighet eller privat aktörer som utför det och oavsett hur kvalitetssäkrat det utförs. En fungerande process kan dock inte enbart baseras på stickprovsprincipen för att fungera. Den måste i stället bygga på att hela processen är kvalitetssäkrad redan från start och, som i det här

sammanhanget, innehåller alla de moment som en förare måste behärska vilka genomförs i rätt ordning med delkontroller. Processen måste även innehålla attitydpåverkan för att fullt ut nå sitt syfte. Ett flertal forskningsrapporter från utredningar kring svensk förarutbildning genom åren har slagit fast att enbart faktaöverföring inte räcker för att nå de effekter som eftersträvas, nämligen att en individs beteende påverkas i gynnsam riktning. En strategi för förarutbildning i Europa bör därför även omfatta provet, dvs. både utformningen, kravnivån och premisserna för det.

Vad Sverige erfar från det internationella samarbete som förbundet har, är att oavsett hur provsystemet utformas, brottas alla EU-länder med samma utmaning i form av att unga generationer tenderar att söka genvägar och inte automatiskt prioritera kunskaper. Den s.k. Dunning Kruger-effekten, som innebär att en person med nyvunnen och fortfarande låg kunskapsnivå, tenderar att kraftigt överskatta sin förmåga, gäller i alla länder, oavsett skillnader i övrigt. Forskningen bakom denna förklaringsmodell visar att det är först med en högre kunskapsnivå och mer erfarenhet som en person är kapabel till att göra en relevant självvärdering. Därför är det inte konstigt att ett förarutbildningssystem som tillåter chansningar, innebär att chansningar görs i stor utsträckning. Det är svårt att klandra den enskilde, ofta unge, personen. Det är rimligt att anta att om samhället erbjuder individen en möjlighet, har samhället ett välgrundat motiv till det. Ansvaret för möjligheten ligger således på samhället, och inte på individen.

Konsekvensen av Dunning Kruger-effekten yttrar sig i ökande andel underkända prov och återkommande provköer i de länder som har ett friare system. I de EU-länder där ansvaret att bedöma när körkortskandidaten är färdigutbildad, hänskjuts till kandidaterna själva, ligger godkännandenivån f.n. kring 20–35%. Sveriges privatansmällda provresultat ligger bland de sämsta i Europa (på vissa orter tom. i paritet med Litauen som är sämst i EU – lägre än 20%). När den professionella utbildaren har mandatet att bedöma, som i Tjeckien, hamnar resultatet å andra sidan på ca 80% godkända. Ska EU:s mål om att det är ”...nödvändigt att hålla alla förare uppdaterade när det gäller trafiksäkerhets- och hållbarhetskunskap...” uppnås, förutsätts att inte bara kraven på körkortstagare är höga, utan även kraven på hur processen är utformad. STR menar att såväl effektiviteten som trafiksäkerhetseffekten blir högre, och den totala kostnaden lägre, om utbildningssystemet är mer styrande i början i processen.

STR anser därför att det vore mer effektivt att rikta mer fokus på utbildning innan körprovet, framför allt avseende det som inte låter sig testas och som även är svårt att klara av privat såsom mörker, halka, tät trafik, omkörning, Eco Driving samt sociala och psykologiska och kompetenser som ingår i kursplanen. STR anser att hela processen skulle vinna på om det fanns ett antal obligatoriska körmoment under professionell utbildares ledning för att öka körkortstagarens förutsättningar att bli en bra och säker förare.

Vidare, mot bakgrund av att provet är ett stickprov, är STR grundläggande positivt till möjligheten att nyttja simulatorer för att vid körprov testa de riskmoment vilka är svåra att testa i verklig trafik och därmed vid prov. Simulatorer kan vara värdefulla som ett komplement under körkortsutbildningen för att öka riskmedvetenheten, exempelvis för träning av moment som mörkerkörning och andra risksituationer. Då provet i praktiken styr vad som är möjligt att utbilda på, skulle detta fungera stöttande för alla seriösa utbildare som har ambitionen att utbilda på alla kursplanens moment samt skapa en tydligare efterfrågan på sådan utbildning.

### **Kunskaper i hållbarhet**

STR ser även att direktivet med all rätt, betonar kraven på förbättrade kunskaper i hållbar mobilitet. Detta ska naturligtvis ske i den grundläggande körkortsutbildningen för respektive behörighet. STR

introducerade Eco Driving i Sverige i slutet av 90-talet och vidareutvecklade konceptet till att omfatta flera behörigheter. Tekniken är sedan länge en integrerad del av grundutbildningen och testas vid prov. Genom åren har STR även exporterat erfarenheter och kunskaper till andra länder i Eco Driving.

STR efterfrågar tydligare, skärpta och konkreta krav på hållbarhetsdelen i körkortsutbildningen vid sidan av Eco Driving/Sparsam körning. Oavsett vilket körkort det handlar om, bör man redan i den grundläggande körkortsutbildningen ges grunderna till att bli en hållbar mobilist, med förmåga att kombinera ihop en hållbar mobilitet, förstå klimatpåverkan från olika transportval, etc.

## Specifika kommentarer per artikel

### **Artikel 1: Innehåll och tillämpningsområde**

*STR har ingen kommentar.*

### **Artikel 2: Definitioner**

*STR har ingen kommentar.*

### **Artikel 3: Standardunionsspecifikationer för körkort och ömsesidigt erkännande**

*STR har ingen kommentar.*

### **Artikel 4: Fysiska körkort**

*STR har ingen kommentar.*

### **Artikel 5: Mobila körkort**

*STR har ingen kommentar.*

### **Artikel 6: Kategorier av körkort**

*STR har ingen kommentar.*

### **Artikel 7: Minimiåldrar (för behörighet)**

STR menar även att det i förslaget finns en målkonflikt mellan fri rörlighet och EU:s trafiksäkerhetsmål. EU:s ambitiösa mål att halvera antalet döda respektive svårt skadade till 2030 är förmodligen inte möjligt om körkortsåldern samtidigt sänks. Det är ett faktum att prefrontala cortex vanligtvis inte mognar helt förrän vid 24 års ålder. Ett fullt utvecklat prefrontalt cortex är en förutsättning för förmåga till konsekvenstänkande. Därför menar STR m.fl. att alla sänkningar av körkortsåldern principiellt försämrar trafiksäkerheten. Direktivet pekar på studier som visar på sambandet mellan olycksrisk och ålder. Denna är väldokumenterad. Att trots detta ovedersägliga faktum sänka körkortsåldern och att det även ska gälla för lastbil, är inte en bra åtgärd. Olyckor med lastbil leder dessutom bevisligen ofta till dödade eller svårt skadade.

Den fria rörligheten och behovet av yrkesförare är två centrala utmaningar, men lösningen är inte en generell sänkning av körkortsåldern. Inte minst erfarenheter i Sverige med s.k. A-traktorer visar att unga människor inte har tillräckligt med omdöme för att hantera den frihet de ges i detta fordon. Ett, av många, konkreta bevis på detta är att polisen bedömer att andelen aktivt hastighetsmanipulerade A-traktorer uppgår till ca 80% - dvs. i uppsåtligt syfte att kunna hålla en betydligt

högre hastighet än den lagstadgade. I detta avlånga och glesbefolkade land är det viktigt för glesbygdens utveckling att unga människor kan transportera sig, men det ska rimligen inte ske till priset av dödade och svårt skadade barn och andra trafikanter som blir inblandade i olyckor med dessa fordon.

Förslaget i direktivet innebär i praktiken att det ställs krav på att alla medlemsstater ska utfärda körkort från 17 år för B och C. Detta motsätter sig STR tydligt såsom förutsättningarna är beskrivna. En sänkning av körkortsåldern kräver betydligt mer ingående förändringar av kravnivån i utbildningsprocessen för att åtminstone delvis kompensera för den ökade risken som ålderssänkningen innebär.

STR anser därför att förslaget i artikel 9, punkt 4 (c) är ett steg i rätt riktning då direktivet kräver behörighet B1 för A-traktor (med en högsta tjänstevikt om 2500 kg och en högsta hastighet av 45 km/h) vilket för Sveriges vidkommande innebär en höjning av åldern för A-traktorer.

STR konstaterar vidare att direktivet inte föreslår en sänkning av körkortsåldern för bussförare, behörighet D, vilket STR ställer sig bakom i enlighet med tidigare resonemang kring ålderns betydelse för trafiksäkerheten.

Enligt artikel 7, punkt 1 (a) ska minimiåldern för behörigheterna AM, A1 och B1 vara 16 år. Minimialderna för behörighet AM kan dock enligt artikel 7, punkt 2 (a) sänkas till 14 år, vilket STR ställer sig mycket tveksam till. Den nuvarande svenska åldersgränsen om 15 år för AM bör kvarstå med samma resonemang som tidigare.

#### **Artikel 8: Villkor och begränsningar**

Det framgår att direktivet syftar att leda till *"Improving driving skills, knowledge and experience, and reduce and punish dangerous behaviour."* En del i detta är att förare behärskar eldrivna fordon med den senaste förarstödstekniken. Därför är det alltså av stor vikt att körkortsprocessen snabbt övergår till att utbildning och prov sker i automatväxlat fordon, och att manuell växlad fordon blir ett tillval.

Avseende körprov anges i 5 (1)(c) att *"Den unionskod som anges på ett körkort i kategorierna A1, A2, A, B1, B och BE som utfärdats på grundval av ett körprov genomfört på ett fordon med automatisk växellåda ska tas bort om innehavaren klarar ett särskilt körprov eller genomgår en särskild utbildning"*. Detta medger att förare kan köra upp med automatisk växellåda, utan att få en begränsning i körkortet, om tex. utbildning sker, eller att färdigheten kontrollera vid ett separat prov. STR har bl.a. tillsammans med utbildningskollegor i Nordisk Trafikskole Union (NTU) under många år framfört att med hänsyn till utvecklingen på området, bör reglerna medge förarprov med automatväxellåda utan begränsning. En skyndsam övergång till detta, driver på den nödvändiga elektrifieringen i samhället. Detta ligger i såväl körkortstagarnas som samhällets intresse. STR kan dock se direktivets förslag som en rimlig kompromiss, givet att implementeringen sker skyndsamt.

#### **Artikel 9: Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier**

STR kan konstatera att det i direktivet föreslås att avskaffa krav på innehav av behörighet C och D för att erhålla certifikat för CE och DE, dvs. att båda behörigheterna kan tas vid ett förarprov. STR ställer sig positivt till att avskaffa krav på att förarna måste ha behörighet för C eller D för att kunna erhålla behörighet för CE respektive DE. Avskaffandet ger en ökad flexibilitet att erhålla behörigheter efter behov, minskar kostnaderna och ger sannolikt kortare väntetider för föraren att få

ut sina behörigheter vilket i sin tur bidrar till att minska förarbristen vilket är positivt. Denna förändring motsvarar förhållandet i regelverket för B respektive B96.

I artikel 9 punkt 2 h, anges att två år efter ett körkort som beviljats för kategori B ska det vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG13 med en högsta tillåtna vikt överstiger 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släp. Denna förändring gör att det undantag som medlemsstaterna enligt nuvarande direktiv kan välja att införa i stället, blir obligatoriskt.

STR ställer sig positiv till denna utveckling. Detta möjliggör att fler förare kan välja klimatsmarta fordon, vilket i sin tur även gynnar den fortsatta tekniska utvecklingen av fler miljösmarta fordon.

STR anser dock att en rimlig trafiksäkerhetsstärkande åtgärd vore en obligatorisk riskutbildning för denna målgrupp med bl.a. halkkörning som inriktas på detta specifika fordonsslag och dess köregenskaper som tex. uppstår med full last och halt underlag. Dessa fordon kommer i stor utsträckning att köras i tätbefolkade områden vilket ytterligare motiverar en sådan riskutbildning.

Vidare, STR konstaterar att det i artikel 9, punkt 4 (c) framgår att fordon med en högsta tjänstevikt om 2500 kg och en högsta hastighet av 45 km/h ska kunna framföras av personer med behörighet B1. Enligt artikel 6, punkt 1, (c) (i) är behörighet B1 frivillig att införa av de medlemsstater som vill ge behörighet just för de långsamtgående fordon som avses i artikel 9. Mot bakgrund av den kraftigt ökade förekomsten av A-traktorer i Sverige och den kraftiga ökningen av olyckor och lagöverträdelser, är ett krav på B1 körkort ett steg i rätt riktning. Under 2022 dödades 4 barn och 489, företrädesvis barn, skadades. Detta är långt ifrån förenligt med nollvisionen. STR har nyligen framfört sina åsikter om A-traktorer i ett remissvar till departementet (*STR:s remissvar: Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer och kompletterande rättelsedokument (I2022/01967)*).

STR anser att ett krav på B1 är en förbättring i jämförelse med dagens situation. Det centrala är att en körkortsinnehavare ges utbildning på det fordon hen avser att köra, dvs avser man köra fyrhjuligt fordon ska utbildning ges på sådant fordon. Transportstyrelsen presenterade i mitten av februari 2023 sin rapport "Uppdrag att utreda regler för A-traktorer" (TSV 2021-10478). STR anser att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att ta fram ett komplement till sin rapport med förslag till former för införande av nya behörighetskrav för A-traktorer, med utgångspunkt i kommissionens förslag till reviderat körkortsdirektiv. I detta sammanhang bör man således även se över kraven för mopedbilar för vilka vi kunnat se en liknande utveckling av både antal och olyckor. Om B1 inför för A-traktorer, är det rimligt att anta att många unga i stället väljer mopedbilar.

**Artikel 10: Utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort**

*STR har ingen kommentar.*

**Artikel 11: Utbyte och ersättning av körkort som utfärdats av medlemsstaterna**

*STR har ingen kommentar.*

**Artikel 12: Utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer**

STR anser principiellt att föraren ska testas i det land som denne skall vistas i och visa att denne behärskar trafikmiljö, normer och vägförhållanden.

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

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 14: Beledsagad körning**

STR anser att direktivets föreslagna princip om beledsagad körning för förare mellan 17 och 18 år innebär en försämring av trafiksäkerheten varför STR tydligt avråder från detta.

I Sverige har vi möjlighet till privat övningskörning från 16 års ålder. Detta sker med en utbildad handledare vilken är juridiskt ansvarig förare. STR anser att denna modell är bättre. Generellt är sänkningar av körkortsåldern inte förenligt med trafiksäkerhets mål.

## **Artikel 15: Prövotid**

I artikeln införs en prövotid på minst två år för samtliga körkortsbehörigheter under vilket nybörjarförare är föremål för striktare regler. STR ställer sig positivt till detta. I Sverige har vi redan en prövotid på två år för nya förare med B-behörighet. Det är dock viktigt att de striktare reglerna för prövotiden främst gäller grövre förseelser då det annars skulle kunna påverka den unga föraren anställningsbarhet både i yrkesroller som kräver behörighet B, även om hen väljer att utbilda sig till en yrkesförare som kräver behörighet som C respektive D. STR anser att det är viktigt att det görs en adekvat bedömning av vad som är att betrakta som grövre förseelser.

När det gäller nolltolerans mot alkohol under prövotiden har Sverige redan idag en låg gräns (0,2 promille) vad gäller alkoholtäthet, som är gemensam för alla förare och alla motorfordon. Att som det föreslås i direktivet, införa nolltolerans under prövotiden torde därför vara mindre relevant i Sverige än i de länder som har högre gräns. STR har ett krav att alla körlektioner föregås av en nykterhetskontroll och anser att som princip är nolltolerans för alkohol positivt för trafiksäkerheten.

## **Bilaga II: Minimikrav för förarprov och kunskaper, färdigheter och beteende vid körning av ett motorfordon**

I bilagan finns krav med som utgör yrkeskunskap, och i stället bör omfattas av utbildningen för att erhålla YKB, yrkeskompetensbevis. Detta avser till exempel:

- c. fordons- och transportdokument som krävs för nationell och internationell transport av gods och passagerare,
- i. lastning och lossning av gods samt användning av lastningsutrustning (endast kategorierna C, CE, C1, C1E),
- Förarens ansvar när det gäller mottagande, transport och leverans av gods i enlighet med överenskomna villkor (endast kategorierna C, CE).

STR anser att dessa punkter inte bör finnas med i villkor för kunskapsprov för körkort, utan i stället som krav för YKB. I 8 (1)(d) ställs krav på att provet ska omfatta att föraren kan ”kontrollera och kunna använda instrumentpanelen, inbegripen färdskrivare, enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014”. Det finns en mängd olika färdskrivare, och detta bör kunna utföras på arbetsplatsen där den aktuella modellen av färdskrivare ska användas, och bör inte omfattas i provet.

I Sverige finns det fyra vägar att genomgå en yrkesförarutbildning:

1. Gymnasium – gren transport.
2. Yrkesvuxenutbildning - gren transport.
3. Arbetsmarknadsåtgärd – via trafikskola eller gymnasium.  
Dessa utbildningsvägar lyder under Skolverkets regler och tillsyn.

Den fjärde vägen lyder under Transportstyrelsens regler och tillsyn:

4. Trafikskola - både behörighetsutbildning för körkort och YKB.

Utbildningsväg nr 4 är i första hand vanlig för privatpersoner, brandmän, personal vid bilprovning respektive bilmekaniker, dvs. ej yrkesförare. Vid utbildning för dessa kategorier uppstår inte sällan en tolkningsproblematik kring vad är att betrakta som vad – var går gränsen för behörighetsutbildning respektive YKB?! STR betonar att vid implementering av direktivet, bör myndighet och utbildare ha en tydlig dialog kring gränsdragning i syfte att inte onödig överlappning sker och med en kostnadsökning för körkortskandidaten som följd. Om inte gränsdragningen är tydlig, finns det risk för att YKB inte upplevs fylla en funktion för dessa grupper.

I 8 (1)(d) ställs krav på att provet ska omfatta att föraren kan ”kontrollera och kunna använda instrumentpanelen, inbegripen färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014”. Det finns en mängd olika färdskrivare, och detta bör kunna utföras på arbetsplatsen där den aktuella modellen av färdskrivare ska användas, och bör inte omfattas i provet.

## **Artikel 16: Förarprovare**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 17: Permanent bosättningsort**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 18: Överensstämmelse mellan körkort som inte motsvarar unionsstandardmodellen**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 19: Ömsesidigt bistånd**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 20: Översyn**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 21: Utövande av delegeringen**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 22: Kommittéförfarande**

*STR har ingen kommentar.*

## **Artikel 23: Ändringar av direktiv (EU) 2022/2561**

STR motsäger sig bestämt av trafiksäkerhetsskäl, som tidigare kommenterats i detta remissvar,



förslaget att ge en möjlighet att ta körkort vid 17 års ålder med restriktionen att körning sker med ledsagare fram till föraren fyllt 18 år.

**Artikel 24: Ändringar av förordning (EU) 2018/1724**

*STR har ingen kommentar.*

**Artikel 25: Införlivande**

*STR har ingen kommentar.*

**Artikel 26: Upphävande**

*STR har ingen kommentar.*

**Artikel 27: Ikraftträdande**

*STR har ingen kommentar.*

Landskrona den 31/5, 2023

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKUTBILDARES RIKSFÖRBUND



Maria Stenman  
T.f. förbundsordförande