

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

LI2023/01973

## Remiss om Kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelser effekt inom unionen

Kommunal har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerat förslag.

### Sammanfattning

- Kommunal ser positivt på stora delar av förslagen om regelskärpningar avseende kunskapsnivåer samt utökade krav på hälsokontroller för nya förare och för de som ska förnya sina körkort.
- Kommunal anser att förslaget ger en otydlig bild på nolltoleransen mot alkohol i trafiken. Det borde vara en självklarhet med en generell nolltolerans så länge en förare framför ett fordon och inte endast under prøvotiden.
- Kommunal menar att det är helt fel att sänka körkortsåldern för tung trafik samt alla former av undantag avseende civila tunga transporter, buss och lastbil.
- Kommunal saknar i förslaget gemensamma europeiska krav för utryckningskörning.
- Kommunal välkomnar idén med ett europeiskt återkallningssystem för körkort men tanken faller när medlemsstaterna har olika regler för trafikförseelser. I synnerhet blir det problematiskt då reglerna för alkohol varierar stort inom EU, mellan 0 och 0,8 promille.

### Om direktivförslagen

För att förbättra trafiksäkerheten inom EU och öka den fria rörligheten har EU:s regler om körkort progressivt introducerats genom tre direktiv under 1980, 1991 och 2006. Det senaste direktivet har uppdaterats vid elva tillfällen, de flesta uppdateringarna gäller bilagorna (medicinska krav, förarprov, körkortets utformning med mera) medan några har koppling till reglerna om yrkesförarkompetens.

Under 2017 genomfördes en studie av medlemsstaternas implementering av körkortsdirektivet och en utvärdering av direktivet gjordes under 2020–2021 med efterföljande konsultationer och analyser. Utvärderingarna på dessa studier visade att det finns brister hos körkortsinnehavare i både frågan om tillräckliga kunskaper och den hälsomässiga statusen.

I det första direktivförslaget föreslås bland annat en introduktion av ett EU-standardiserat digitalt körkort som ska gälla inom hela unionen och som ska vara likvärdigt med dagens fysiska körkort. Detta ska introduceras senast fyra år efter beslut. Det ska dock fortsättningsvis även vara möjligt att begära ut ett fysiskt körkort.

# Kommunal.

Körkortet ska som huvudregel gälla under 15 år men kan ha kortare giltighet för de som har tillfälligt uppehållstillstånd. När ett körkort ska förnyas för den som är 70 år och äldre föreslås giltighetstiden vara fem år. Körkortet kommer att ha en QR-kod som ska verifiera körkortsinformationen på kortet.

De medicinska kraven föreslås uppdateras genom att en hälsodeklaration ska göras både inför körkort och vid förnyelser av körkort för moped, motorcykel och personbil inför körkort och vid förnyelse. Förslagen finns också om att kraven på läkarbesök hos de som har diabetes mellitus ska glesas ut och att den som har ett alkoholberoende kan få körkort med villkor om alkoholås.

Det andra direktivförslaget har till syfte att införa ett system för att beslut om körkortsåterkallelse ska få verkan i hela unionen i de fall en medlemsstat återkallar ett körkort som har utfärdats i en annan medlemsstat.

Förslaget innebär en skyldighet för det utsedda nationella kontaktstället i den medlemsstat där överträdelsen begicks, att underrätta den utfärdande staten i de fall återkallelsen varar minst en månad. Den utfärdande staten ska inom 15 dagar från mottagen underrättelse vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att beslutet som fattats av överträdelsestaten ska få verkan i hela EU.

I förslaget anges också ett antal undantag som medger utrymme för den utfärdande staten att vägra att en annan medlemsstats beslut om körkortsåterkallelse ska få verkan i hela EU. Dessa undantag inkluderar exempelvis fall där den aktuella överträdelsen inte hade lett till en körkortsåterkallelse i den utfärdande staten.

## Kommunals synpunkter

Kommunal organiserar medlemmar i branscher som har krav på körkort för tunga fordon såsom persontransporter inom bussbranschen samt de som kör tunga fordon inom räddningstjänsten.

Kommunal välkomnar därför stora delar av *förslaget till omarbetat körkortsdirektiv* där det införs likformade minimikrav på kunskaper och hälsokontroller för såväl nya körkortsinnehavare som körkortsinnehavare som ska förnya sitt körkort. Allt som kan tänkas förbättra säkerheten i trafikmiljön i form av ökade krav på utbildning och regelbundna medicinska hälsokontroller är bra och ett ytterligare steg mot Nollvisionen<sup>1</sup>.

Första punkten som Kommunal vill lyfta handlar om provotiden på två år och nolltolerans mot alkohol. Vi finner det ytterst anmärkningsvärt att det finns möjlighet till allt annat än nolltolerans till alkohol i trafiken. Även om ett direktiv är en form av ramlag där varje medlemsland ges utrymme att implementera reglerna måste ändå denna nolltolerans i synnerhet när det gäller trafiksäkerhet ses som ett absolut minimikrav.

I förslaget till regelverk föreslås en möjlighet till sänkning/undantag av ålder för förare av tunga fordon. Kommunal anser att detta är en helt fel väg att gå om direktivförslaget ska syfta till ökad trafiksäkerhet. Transportstyrelsen pekade på i ett pressmeddelande september 2017 att under 2016 återkallade Transportstyrelsen 31 527 körkort. I över 16 procent av fallen var körkortsinnehavaren en ung man mellan 18–24 år, trots att gruppen bara utgör 4,3 procent av alla körkortsinnehavare. Tydlig överrepresentation bland unga syns också i statistiken för singelolyckor på väg<sup>2</sup>. Det finns förmodligen inget i dag som ser annorlunda ut. I detta är det

---

<sup>1</sup> [Nollvisionen](#). Nollvisionen – tillsammans räddar vi liv. År 1997 tog svenska riksdagen beslutet att Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

<sup>2</sup> [Unga män överrepresenterade vid körkortsåterkallelser](#)

## Kommunal.

även viktigt att konstatera att även försäkringsbolag kan se yngre förare som mer riskbenägna och därför har en högre försäkringspremie om de innehar ett fordon.

Det är olyckligt om incitamenten för en sänkning av ålder eller undantag på grund av arbetsmarknadsmässiga och kompetensförsörjningsproblem inom branschen sker på bekostnad av trafiksäkerhet.

Kommunal delar bilden av att det är nödvändigt att ha tillräckligt höga kunskaper för att framföra ett fordon, i synnerhet ett tungt fordon. Att ha tillräckliga kunskaper och kompetens för utryckningskörning är inte bara en signal att kunna framföra fordonet på ett tryggt och säkert sätt. Det är minst lika viktigt att utryckningsförare och medtrafikanter kan känna trygghet och säkerhet vid de tillfällen då fri väg påkallas och också svara upp mot samhällets krav på en nollvision.

Att utföra persontransporter och godstransporter med lastbil är ett ansvarsfullt arbete som ställer höga krav på kunskap och skicklighet. Därför finns en lag och en förordning som reglerar krav på yrkesförarkompetens för att få utföra sådana transporter. 2022 infördes flera nya bestämmelser om yrkestrafik gemensamt inom EU. De nya bestämmelserna ingick i ett större mobilitetspaket.

Kommunal finner därför att det anmärkningsvärt nog saknas regler om krav på utbildning för så kallad utryckningskörning för räddningstjänsten och eller ambulansförare. Kraven på utbildning för utryckningsförare är svårtolkade och skiljer sig beroende på arbetsgivare och uppdrag.

Förare av utryckningsfordon behöver i ”trängande fall” inte följa föreskrifter som inte särskilt gäller dem. Undantaget gäller endast under förutsättning att föraren iakttar särskild försiktighet. Förare i utryckningsfordon får likaså kräva fri väg för fordonet genom att ge signal med föreskriven larmanordning, men måste ta hänsyn till andras säkerhet<sup>3</sup>. Det borde vara en självklarhet att det finns gemensamma EU standardiserade regler, utbildning och krav på den personal som framför ett utryckningsfordon, såsom en fullastad tankbil/släckningsbil på mellan 25 och 30 ton. I dag finns inga utbildningskrav på exempelvis halkkörning, påkallandet av fri väg eller körning i stadsmiljö, hög hastighet etcetera.

Kommunal anser att det behövs utbildningskrav som ger berörd personal spetskompetens inom både utryckningskörning, pedagogik och riskminimering i utryckningskörning vilket i sig kommer att förbättra förarnas riskmedvetenhet och problemlösningsförmåga i pressade situationer, samtidigt som en ökad kunskap och förståelse för skyldigheter och ansvar tillgodoses.

Kommunal anser att det behövs ett EU-reglerat och standardiserat krav på utryckningsförarutbildning innehållande både en teoretisk kunskap och praktisk färdighet som krävs för att kunna ta snabba och korrekta beslut vid utryckningskörning. Det är nödvändigt att kursinnehållet och bedömningen av de praktiska färdigheterna bygger på de kriterier som dagens forskning och utbildning i speciella miljöer förespråkar. Kommunal anser att med utbildade specialpedagoger och ett EU standardiserat utbildningsprogram blir det enkelt att bena ut vad som gäller för de olika undantagen under framförande av ett utryckningsfordon.

---

<sup>3</sup> Trafikförordning (1998:1276) 11 kap. 11–12 §§

# Kommunal.

Kommunal har även beretts möjlighet att yttra sig om *direktivet om vissa körkortsåterkallelseers effekt inom unionen*. Kommunal välkomnar i stora delar av direktivets omfattning med gemensamma och gränsöverskridande regler om en förare gör sig skyldig till trafikbrott.

Tyvärr finns en brist i förslaget. Om en person bryter mot trafikregler exempelvis avseende nykterhet i land A ska detta rapporteras in till land B:s relevanta myndighet för åtgärd. Land B:s myndighets skyldighet är att besluta om eventuellt strafföreläggande för denna förare i fråga under förutsättning att reglerna är lika med eller hårdare än i land A. Detta riskerar leda till att en förare kan slippa påföljd eftersom reglerna för att framföra ett fordon i land B är mer ”generösare” än i land A.

Vänliga hälsningar  
Kommunal

Malin Ragnegård  
Förbundsordförande