



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2023-05-30

Ert dnr: LI2023/01973

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

### Remissvar angående Förändringar i körkortsdirektivet

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Det innebär att kollektivtrafiken har en marknadsandel på 31% av det motoriserade resandet. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för serviceresor (dvs färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts samt flextrafik) som främst går i taxiregistrerade personbilsfordon.*

Svensk Kollektivtrafik har beretts möjlighet att lämna synpunkter på EU-kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv och direktivet om vissa körkortsåterkallelserns effekt inom unionen som remitteras av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Våra medlemmar berörs primärt av körkortsdirektivet och därför är vårt remissvar koncentrerat till detta.

EU-kommissionen presenterade den 1 mars sitt förslag på ändringar i EU:s Körkortsdirektiv. Kommissionen har bedömt att förslaget förväntas medföra positiva samhällseffekter vad gäller påverkan på trafiksäkerheten och på den fria rörligheten för personer. Vi är positivt inställda till syftet med de föreslagna direktiven och flertalet föreslagna förändringar mot befintligt regelverk.

- Vi tillstyrker förslagen om så snart möjligt införa en möjlighet för förare med körkortsbehörighet B att i yrkesmässig trafik framföra fordon med tillåten totalvikt mellan 3 500 kg men inte 4 250 kg och som drivs med alternativa drivmedel.
- Vi har kritiska invändningar vad gäller de förslag på fortsatt begränsande åldersregler som gäller både buss- och taxiförare. Vi anser att arbetet måste fortsätta med att likställa körkortsbehörigheterna för taxiförare, bussförare och lastbilsförare vad gäller ålderskrav och diverse undantag och inskränkningar. Som första steg skulle man kunna ta bort 50-kilometersbegränsningen för unga bussförare samt att möjliggöra för de som studerat förarutbildning i gymnasieskolan men även annan ackrediterad utbildningsform (tex Komvux) att bli yrkesverksam som fullvärdig buss- och taxiförare direkt efter examen.
- Förslaget om gemensamma regler kring vissa trafikförseelser samt digitala körkort och konvertering av körkort från tredje land är även det ett steg i rätt riktning mot en effektiv och modern gemensam och harmoniserad marknad och regel efterlevnad.

### Undantag från totalvikt för B-körkort vid miljödrivlina

I samband med att fordonsflottan anpassas mot fossilfria drivmedel ökar behovet av att kunna köra lite tyngre fordon. I förslaget presenteras ett undantag från totalvikt för framförande av fordon för förare med körkortsklass B. Förslaget innebär att föraren med B-behörighet ges möjlighet att framföra fordon där fordonsvikten ej överstiger 4.25 ton om att fordonet drivs med alternativa drivmedel, som el, och



2023-05-30

att den del av fordonsvikten som överstiger 3.5 ton är direkt hänförligt till bränslecellerna som t.ex. el-batterier.<sup>1</sup> Till kravet kopplas att man ska ha haft körkort med B-behörighet i två år.

Vi tillstyrker förslaget med vänder oss emot ålderskravet på två års B-behörighet. Om man vid 18 års ålder ges möjlighet att ta C-körkort bör inget särskilt ålderskrav införas här. Det försvårar och fördyrar för trafikföretagen att inte kunna planera in den förare som schematekniskt är mest lämpad för uppdraget och skapar en snårighet som inte är önskvärd.

Transportstyrelsens utredning från år 2020 visar att fordon med tillåten totalvikt mellan 3 500 kg men inte 4 250 kg. kan ges undantag och har getts undantag i andra EU-länder. Utredningen innehåller även ett förslag på paragraf för att möjliggöra detta. Regeringen bör överväga om den skyndsamt kan införa denna regel i svensk lagstiftning, i de fall arbetet med direktivet drar ut på tiden på EU-nivå. Självklart då kompletterat för att även gälla både gods- och persontransporter. Eftersom andra länder i Europa redan kunnat genomföra ett motsvarande undantag bör det vara möjligt även för Sverige inom befintlig reglering.<sup>2</sup> Motivet är både att kunna erbjuda mer miljövänliga transporter och att göra vad som är ytterst möjligt för att minska taxiförarbristen och därmed trygga skolbarn och färdtjänstberättigades rätt att resa.

## De snåriga åldersreglerna måste moderniseras

Dagens lägstaåldrar för buss- och taxiförare är olika beroende på utbildningsform, men skiljer sig även från motsvarande för lastbilsförare. D-Körkortsinnehavare under 24 år har en särreglering om att kunna köra buss med maximal linjesträckning i yrkesförardirektivet, den så kallade 50-kilometersregeln. En begränsning i linjesträckning som dessutom är hämmande för sektorns personalförsörjning, gör dessa yngre mindre anställningsbara och stämmer illa med svenska förutsättningar, där busslinjer i många fall har linjesträckningar som överstiger 50 kilometer även om de ingår i kollektivtrafiken.

Nuvarande regler försvårar alltså för rekryteringar av buss- och taxiförare. Det saknas förare för både taxi och buss (B- och D behörigheter) och det är även fortsatt dystra prognoser om inget görs.<sup>3</sup>

Genom att 17 åringar enligt det nya körkortsdirektivet får chans att ta B-körkort (förenat med vissa villkor) blir spannet upp till 21 år dessutom ännu längre. Det finns risk att yngre "fastnar" i andra branscher efter studenten och kommer vara än svårare att locka att bli taxiförare.

Regeringen behöver aktivt i de kommande förhandlingarna driva på antingen en generell sänkning av ålderskraven på EU-nivå eller yrka på möjlighet till undantag för lägre åldrar för nationell taxi- och linjetrafik. Utifrån att det råder brist på förare i många europeiska länder vore det sannolikt inte svårt att få gehör för en sådan sänkning även från andra medlemsländer.<sup>4</sup>

Att resa i kollektivtrafiken är betydligt trafiksäkrare än att färdas i privata personbilar. De trafiksäkerhetsargument som historiskt motiverat högre lägsta ålder på yrkesförare har knutits till risker för medtrafikanter runt det tunga fordonet. Det vore dock rimligare att de skäl som anges för att möjliggöra yngre lastbilsförare även kan tillämpas på buss- och taxiförare för att sänka lägsta åldern. Den enda skillnaden mellan buss och godsföraren är vad fordonet har för last. Rimligen är en förare dessutom mer varsam när den vet att den transporterar levande människor än gods.

---

<sup>1</sup> De alternativa bränslena räknas upp i rådets direktiv 96/53/EG och är a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon, b) väte, c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG), samt d) gasol (LPG), e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

<sup>2</sup> Förutsättningarna för att föra vissa fordon som drivs med el eller andra alternativa drivmedel med körkortsbehörigheten B, Transportstyrelsen, TGS 2020-11409

<sup>3</sup> <https://www.transportforetagen.se/globalassets/kompetensforsorjning/digitalisering/transportsektor-i-forandring-ett-kompetensperspektiv.pdf>

<sup>4</sup> <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/driver-shortages-surge-expected-jump-40-2022-new-iru-survey>



2023-05-30

Dessutom har den tekniska utvecklingen tagit stora steg, idag är bussar utrustade med bland annat digitala färdskrivare och det har i många år ställs generellt krav på alkoholås, hjälpande kameror för dödvinkeln och ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) i upphandlingar. Från 2022 ställs dessutom EU-lagkrav på bland annat ISA oavsett fordonstyp i nya fordon. Sammantaget innebär det att en yrkesförare genom teknik och övervakning på olika sätt uppmuntras att köra trafiksäkert. Att dessutom anställningen är i fara vid trafikförseelser torde hindra även 20-åringar från att ta stora trafiksäkerhetsrisker.

Att ha högre åldersgränser än åldern för körkort skapar frågetecken kring körkortsutbildningen. Givet att kraven på körkortsproven garanterar att föraren har en tillräcklig nivå i lärlärd, är ytterligare begränsningar för just buss- och taxiförare verkligen rimliga och proportionerliga i förhållande till syftet att öka trafiksäkerheten? Det kan ju konstateras att syftet med körkort och uppkörning är att garantera att föraren har nått en tillräcklig skicklighet för att kunna köra på EU:s vägar.<sup>5</sup> Åtminstone bör taxi- och bussförare oavsett om de utbildar sig på gymnasiet eller annan ackrediterad utbildning tex Komvux ges möjlighet att vara yrkesverksamma inom buss- och taxinäringen från den dag de tagit studenten. Dvs så fort de färdigutbildats och fyllt 18 år.

## Flera steg behövs för att stötta branschen att kunna drivas effektivare och attrahera personal

Vi stöder förslaget om utökade möjligheter men ser detta enbart som ett steg av många nödvändiga för att säkerställa de framtida serviceresorna för att trygga resenärernas rättigheter, huvudmännens ekonomi. Regeringen behöver därför ta ett helhetsgrepp för att säkra den framtida kompetensförsörjningen av buss- och taxiförare. Åtgärder för att förebygga kompetensbrist behöver ske snarast. I våra prognoser för serviceresor 2040 ser vi att resandet och därmed behovet av ökat antal förare kommer att öka för varje år. Om dessutom Trafikanalys förslag med generösare tillståndsgivning och färdtjänstregler går igenom kommer behovet av förare vara 10% högre än behovet idag.<sup>6</sup>

För den samhällsorganiserade kollektivtrafiken och serviceresor är det av stor vikt att säkra att det finns buss/taxiförare som kan utföra transporter som både är samhällsviktiga och vilka i flera fall det finns en skyldighet att utföra, grundat i rättighetslagstiftningar. En förarbrist innebär att trafiken inte kan upprätthållas får även konsekvenser för mål om tillgänglighet, regionförstoring, miljö- och klimatmål och andra viktiga nationella och regionala samhällsmål. Lagar som hindrar effektiv samordning av transporter leder till att fler fordon och förare behövs än nödvändigt och lever till ökade kostnader och klimatutsläpp. Det är därför önskvärt att Regeringen även tar initiativ till ett omtag i det arbete med ny lagstiftning för särskilda persontransporter som inletts.<sup>7</sup>

## Onödiga skillnader för persontransport i personbil och buss

Valet av fordonstyp styrs idag allt för mycket av regler som inte har med behov och efterfrågan av transporter att göra utan utgår ifrån teknik, hur körkorts- trafik- och upphandlingslagar utformats, hur verksamheten organiserats historiskt etc. Detta försvårar att kostnads- och resurseffektivt arrangera och samordna resor enligt kollektivtrafiklagen, lagen om färdtjänst, lagen om riksfärdtjänst, skollagen, lag om ersättning för sjukresor, LSS-lag m.m.

Betänk ett område med en kollektivtrafiklinje på landsbygden med rätt få resande de flesta tider på dygnet. Om behovet är att transportera 9 personer eller fler per tur behöver man följa de regler som gäller för buss. Blir underlaget mindre och man vill anpassa sig därefter resursmässigt krävs plötsligt andra förare med annan utbildning, andra ekonomiska redovisningsstrukturer, andra lagkrav på teknik i fordonet samt till och med en annan upphandlingslagstiftning och därmed även annan maxtid på avtal. Regler som sammantaget cementerar befintliga strukturer och försvårar både för ansvarig myndighet och trafikföretag att bedriva en kostnadseffektiv skattefinansierad verksamhet. Om behov av sittplatser skulle vara så lågt att man kan köra med podtaxi gäller

<sup>5</sup> EU SWD(2023) 128 final, s 8

<sup>6</sup> Svensk Kollektivtrafik. 2023, PM - Serviceresor 2040 - en prognos och framtidsspaning.

<sup>7</sup> Tex i SOU 2018:58 - Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2023-05-30

plötsligt andra regler, dvs det är inte längre än taxi.<sup>8</sup> Samma sak gäller om fordonet blir självkörande, då kan inte regelverken för taxi tillämpas.

Med nuvarande förslag kommer oklarheter uppstå kring hur ett fordon som väger över 3.5 ton och som kan framföras med B-körkort ska hanteras utifrån alla övriga aspekter. Detta måste tas omhand om regeländringen ska få någon effekt och branschen ska kunna dra nytta av den i verkligheten.

Fordonstypen styr verksamheten och kraven på föraren och organisationen	Personbil som används i kollektivtrafik	Buss som används i kollektivtrafik
Max antal passagerare i fordon	max 8 passagerare	9 eller fler passagerare
Fordonets totalvikt	Max 3.5 ton	Över 3.5 ton
Fordonets registreringsskylt	Särskild utformning	Normal utformning
Föraren behöver	B-körkort	D-körkort
Åldersbegränsningar på föraren	Förare måste vara 21 år och haft B-körkort i minst två år. Om innehavare av yrkeskompetensbevis D/DE-via gymnasieutbildning gäller 18 år.	Föraren måste vara 24 år eller 21/18 år och bara köra linjer upp till 50 km
Förarens utbildning	Taxiförarlegitimation som gäller i 10 år (efter godkända två teoriprov och ett praktiskt prov)	Yrkeskompetensbevis som gäller 5 år(280 timmar utbildning och ett godkänt teoriprov+35 timmar fortbildning)
Förarens kostnad för legitimering	Kostnad för utfärdande, förnyande samt från 2023 en årlig tillsynsavgift	Kostnadsfri legitimering
Förarens tidredovisning	Analog	Digital färdskrivare
Förarens arbetstidsreglering	Nationella regler	EU-s kör- och vilotidsregler
Förarens kollektivavtal	Transportarbetarförbundet vs Biltrafikens Arbetsgivareförbund	Kommunal vs Sveriges bussföretag
Krav på företaget	Taxitrafikstillstånd	Yrkestrafikstillstånd för buss
Krav på taxameter	Ja (dispenser för samhällsbetalda transporter borttagna 2021 vilket förorsakat branschen merkostnader om 60 miljoner utöver ökade årliga driftskostnader)	Nej
Krav på redovisning till redovisningscentral	Ja (oftast helt irrelevant för samhällsbetalda resor där avtalade ersättningar faktureras)	Nej
Krav på prisredovisning på fordonet	Ja (oftast helt irrelevant för samhällsbetalda resor där fasta egenavgifter tillämpas)	Nej
Lag för att upphandla transporttjänsten	LOU	LUF
Längsta avtalstid, ramavtal	4 år	8 år
Trafikregler	Får inte köra i busskörfält generellt även om de utför linjetrafik	Får köra i busskörfält

För SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

JOHAN WADMAN

VD

<sup>8</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/taxi/trafikillstand/>