

Att: Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Diarienummer LI2023/01973

Remissyttrande angående remiss av kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelser effekt inom unionen

Bakgrund

Transportföretagen har fått möjligt att lämna synpunkter gällande kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelser effekt inom unionen.

Transportföretagen är en samverkansplattform för sju arbetsgivare-och branschorganisationer och representerar cirka 9 200 medlemsföretag med 200 000 anställda. Vi är en sektor inom Svenskt Näringsliv.

Sammanfattning

Inledningsvis vill vi konstatera att Transportföretagen är positivt inställd till syftet med de föreslagna direktiven och flertalet föreslagna förändringar mot nuvarande regelverk. Samtidigt är vi mycket kritiska till de föreslagna reglerna avseende ålderskrav för behörighet D dvs körkort för buss. I detta avseende föreslås i princip att nuvarande regelverk behålls, med den direkta konsekvensen att unga bussförare även fortsatt kommer att vara begränsade från tillträde till yrket. Med den stora brist på bussförare som finns idag, och de bristfälliga underlag som ligger till grund för dessa ålderskrav, är detta mycket olyckligt.

Vi anser att regeringen i förhandlingarna kring direktivet behöver arbeta för en sänkning av ålderskravet till 18 år, med fortsatt möjlighet till ytterligare nationella undantag och att ta bort den begränsning till reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km som finns i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

Avseende direktivet om körkortsåterkallelser anser vi att det är bra förslag för trafiksäkerheten inom unionen.



Vi vill uppmana den svenska regeringen att driva på för en skyndsam hantering av framför allt de delar som berör körkortsdirektivet. Att behandla alla delarna i samma process riskerar att försena de förändringar kring villkor för körkort och yrkesförarbehörigheter som vi menar behöver förändras snabbt för att råda brist på den alarmerande yrkesförarbristen inom EU:s medlemsländer, något som bland annat den internationella vägtransportorganisationen IRU uppmärksammat i ett antal rapporter och studier¹ För Sveriges del vill vi uppmärksamma regeringen på den i maj publicerade rapporten ”Tempen på bussbranschen 2023 samt senaste Trendindikatorn, en rapport framtagen av Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA)”.

Förslag till körkortsdirektiv

I preambeln till direktivet anges 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. Transportföretagen står bakom dessa ambitioner, men ser att det finns en målkonflikt mellan vissa av dessa målsättningar. Ett exempel på det är ålderskraven för olika körkortskategorier. Ett högre ålderskrav för behörighet D begränsar antalet potentiella bussförare, vilket får till effekt att bristen på bussförare förstärks. Det får konsekvensen att personer, på grund av sin ålder, exkluderas från rätten att ta busskörkort att deras möjlighet till fri rörlighet inom Europeiska unionen och deras möjlighet att yrkesmässigt etablera sig i andra medlemsländer begränsas. Det bidrar samtidigt till att målet om hållbara vägtransporter blir svårare att uppnå, genom att tillgången på förare till bussar minskas. Eftersom kollektivt resande är mer hållbart än privatbilism kan en brist på tillgängliga bussförare leda till ett ökat bilberoende inom unionen, med negativa földeffekter på hållbarhetsmålen.

Artikel 7 Minimiåldrar för behörighet

I Artikel 7 regleras minimiåldern för de olika körkortskategorierna. För behörighet D, D1, DE och D1E förslås inga förändringar från nuvarande regelverk. Det innebär att för körkort för buss (D) är minimiåldern 24 år, med undantag för om individen har ett yrkeskompetensbevis som avses i artikel 6 i direktiv (EU)2022/2561. För tung lastbil gäller miniåldern 21 år med undantag från artikel 5.2 i (EU)2022/2561 där regelverket tillåter en ålder av 18 år för lastbilsförare om individen har ett yrkeskompetensbevis. Transportföretagen anser att minimiåldern för behörighet D bör vara 18 år och harmoniseras med kraven för behörighet C när yrkeskompetensbevis finns. Ju högre åldersgränsen sätts, desto mer medför det en ytterligare begränsning av den fria rörligheten inom unionen. När det finns en konflikt mellan den fria rörligheten och trafiksäkerheten behöver särskilt proportionalitetsprincipen beaktas. Denna innebär att EU:s åtgärder ska:

- vara lämpliga för att uppnå det önskade resultatet,
- vara nödvändiga för att uppnå det önskade resultatet, och
- inte innebära en orimlig börda för den enskilde i förhållande till det eftersträvade målet (proportionalitet i strikt mening).

¹ <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/driver-shortages-surge-expected-jump-40-2022-new-iru-survey>

I detta fall kan det ifrågasättas om det är lämpligt med en förhöjd åldersgräns för bussförare i förhållande till andra körkortskategorier. Syftet (som en ökad trafiksäkerhet) behöver beaktas, och ser man till konsekvensbedömningen påpekas att färdigheter, kunskap, riskmedvetenhet och erfarenhet är begränsade för oerfarna förare. Detta gäller dock oavsett fordonstyp och ålder, och motiverar inte i sig en förhöjd åldersgräns för bussförare. Det konstateras även att syftet med körkort är att garantera att föraren har nått en tillräcklig nivå i lärokurvan för att kunna köra på EU:s vägar.² Givet att kraven på körkortsproven garanterar att föraren har en tillräcklig nivå i lärokurvan, är inte ytterligare begränsningar för just bussförare proportionerliga i förhållande till syftet att öka trafiksäkerheten. I konsekvensbedömningen lyfts förslag som har avfärdats fram, med motiveringen till varför de har avfärdats.³ Generellt avseende sänkt körkortsålder anförs att intresset för att sänka åldrar har varit lågt, speciellt i förhållande till dess effekter på trafiksäkerheten. Men, som grund för effekten på trafiksäkerheten anförs en studie som utförts avseende tonåringar i åldern 16–19 i USA, där det påvisats att risken för olyckor är högre i denna åldersgrupp. Att generellt bedöma effekten av sänkt körkortsålder utifrån denna studie är tveksamt, så att låta denna studie utgöra underlag för om körkortsåldern för specifikt bussförare kan sänkas från 24 år är en mycket irrelevant grund för att göra en bedömning av effekten på trafiksäkerheten. Dels avser busskörkort i princip uteslutande körkort för yrkesförare, dels innebär det faktum att bussförare har passagerare med sig att de har personer som aktivt upplever hur säkert föraren framför fordonet, vilket i sig har en säkerhetshöjande effekt. Sveriges Bussföretags medlem VR Sverige, ett förbund inom Transportföretagen, har statistik som bekräftar detta, och visar på att det inte finns någon förhöjd olycksrisk för unga bussförare⁴. I avsaknad av statistik som visar att bussförare som är yngre än 24 medför en ökad risk för olyckor, kan det inte bedömas att denna åtgärd är lämplig eller nödvändig för att uppnå det önskade resultatet. Det medför även en orimlig börda för den enskilde i form av den begränsning av dess rättigheter detta medför i förhållande till det eftersträlvade målet.

Frågan om ålder för bussförare har behandlats av regeringen tidigare, bland annat i propositionen *Ålderskrav vid buss- och taxitransporter*, där konstaterades det att ”*bussens största trafiksäkerhetsproblem är alltså den risk den utgör för andra trafikanter än passagerarna*”⁵. Även detta stödjer Transportföretagens uppfattning att ålderskraven för busskörkort bör harmoniseras med de som gäller för lastbil.

I Artikel 7 punkt 2d införs en möjlighet för medlemsstaterna att sänka minimiåldern för körkort B och BE till 17 år. I Sverige kan man börja övningsköra från 16 års ålder, dock kan man först vid fyllda 18 år genomföra ett förarprov för att få behörigheten B. Att möjliggöra uppkörning vid 17 år och att man därefter har restriktioner i körkortet fram till 18 år genom att körning endast får ske med ledsagare är en positiv utveckling när det gäller trafiksäkerheten. Detta innebär troligtvis att den unga föraren får en ökad kontrollerad mängdträning och vägledning av en mer erfaren förare. Dock framgår det inte i förslag till skrivning i artikel 7 punkt 2 d vilka krav som ställs på den mer erfarna föraren. Detta bör framgå tydligt i artikeln, alternativt att man hänvisar till artikel 14 punkt 2. Det är viktigt att man inte ställer krav på vidareutbildning för ledsagaren för det skulle troligtvis motverka möjlighet till mängdträning och därmed motverka syftet med förslaget.

² Se s. 8 SWD(2023) 128 final.

³ Se s. 135 SWD(2023) 128 final.

⁴ Se bilaga 1.

⁵ Se prop. 2009/10:209 s. 19.

Artikel 9 Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

I den *ingående redogörelsen för de specifika bestämmelserna*⁶ beskrivs förslaget 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. Transportföretagen ställer sig positiva 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.

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. Transportföretagen 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 för fler miljösmarta fordon. Det vore dock olyckligt om medlemsländerna får avkräva extra utbildning för att framföra fordonet efter 2 års behörighet av kategori B. Detta skulle missgynna utvecklingen av att fler väljer klimatsmarta fordon och därmed försvåra utvecklingen i de medlemsländerna.

Artikel 10 Utfärdande, giltighet och förnyelse av körkort

I artikel 10 punkt 2 b hänvisar man till artikel 15.1 som innebär att det finns möjlighet att begränsa förare som tar ny behörighet. Det vore olyckligt om EU inför begränsningar även för tyngre behörigheter då föraren kan anses ha tidigare trafikvana och/eller tidigare haft en provotid genom sin B-behörighet. Detta kan försvåra för individen när det gäller hans konkurrenskraft att få jobb jämfört med andra individer som inte har dessa begränsningar. Det borde därmed räcka med en provperiod när körkort behörighet B tas.

Vidare föreslås en sänkt administrativ giltighetstid för förare som överstiger 70 år. Transportföretagen ställer sig positiv till tätare kontroller av tex hälsa. Dock anser vi att det är diskriminerande att föreslå repetitionskurser för förare enbart på grund av ålder.

I artikel 10 punkt 4, anges att i händelser av kris får medlemsstaterna möjlighet att förlänga giltighetstiden för körkort. Transportföretagen ställer sig positiva till detta men anser det vore lämpligt att förslaget förtydligas genom att ange att detta även gäller yrkeskompetensbevis med tanke på de svårigheter som uppstod vid covidpandemin. Tiden för utökad förlängning anser Transportföretagen är för kort, i synnerhet när det gäller yrkeskompetensbevis och dess fortbildning. Även detta blev tydligt under covidpandemin då det var svårt att bedriva fortbildning för bland annat utbildningar för yrkeskompetensbevis. Man fick dessutom en kvarvarande utbildningsskuld som tog flera månader att jobba ifatt.

Artikel 12 Utbyte av körkort som utfärdats av tredjeländer

Transportföretagen ställer sig positiv till förslaget att godkänna körkort från tredje land under förutsättningarna som anges i punkt 6 och punkt 7 i artikel 12.

⁶ Se s. 13 COM(2023)127.

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

Transportföretagen ställer sig positiv till ett likvärdigt regelverk som motverkar att förare med indraget körkort hindras från att köra på andra medlemsstaters territorium. Detta stämmer väl med ambition till likvärdighet och att förbättra trafiksäkerheten inom EU.

Artikel 15 Prövotid

I artikeln införs en prövotid på minst två år under vilket nybörjarförare är föremål för striktare regler. I Sverige har vi redan en prövotid på 2 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 men även om hen väljer att utbilda sig till en yrkesförare som kräver behörighet som C respektive D.

Artikel 23 Ändringar av direktiv (EU) 2022/2561

Transportföretagen ställer sig, som vi tidigare kommenterat, positiv till att det finns en möjlighet att ta körkort vid 17 års ålder med restriktionen att körning sker med ledsagare fram till föraren fyllt 18 år. Dock ställer vi oss frågande till varför inte detta även gäller för behörighet D då möjlighet ges till förare med C-behörighet. Man har tidigare hänvisat till säkerhet när man infört en högre minialder för förare som önskar få behörighet D jämfört med C. Dessutom har man även infört en 50-km begränsning i körkortet för behörighet D. Genom att även låta D-behörigheten omfattas av det nya förslaget får vi ut säkrare förare. Dessa förare har redan idag en gedigen utbildning inom ramen för det reguljära skolsystemet.

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

I bilagan finns ställs krav som utgör yrkeskunskap för yrkesförare, som istället 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).

Dessa punkter bör inte finnas med i villkor för kunskapsprov för körkort, utan som krav för YKB.

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. Detta är ett positivt förslag, men med hänsyn

till utvecklingen på området bör reglerna istället medge förarprov med automatväxellåda utan begränsning.

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”. De 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.

Förslag till direktiv om körkortsåterkallelsers effekt inom unionen

Sammanfattning av förslaget

Vägarna inom EU har blivit betydligt säkrare under perioden 2001 till 2021. Siffrorna visar på att antalet dödade har minskat med över 60 procent under perioden. Anledningen bakom detta är bland annat att hastighetsöverträdelserna minskat och att nykterheten förbättrats. Samtidigt slås fast att 18 procent av alla hastighetsöverträdelser görs av förare som inte är medborgare i det EU-land där brottet begås. I syfte att förbättra trafiksäkerheten föreslår EU-kommissionen föreslår en förändring av det nuvarande EU-reglerna. I dagsläget är regelverket gränsöverskridande vilket innebär att trafikförövare inte kan vara anonyma. Kommissionen konstaterar att uppskattningsvis 40 procent av de gränsöverskridande trafikbrotten inte ledde till straff under 2019, något som orsakades av att förövarna inte kunde identifieras eller att betalningen inte kunde krävas in.

Det nu aktuella förslaget innebär att berörda myndigheter i respektive EU-land ska beredas tillgång till respektive nations körkortsregister liksom att samarbete mellan medlemsländerna ska förbättras i syfte att erhålla ett effektivare samarbete. Genom att minska möjligheten till straffrihet förbättras möjligheten att bestraffa förövarna från andra EU-länder och skapa förutsättningar för en likabehandling oavsett om förövaren bor i landet eller inte.

För att kunna uppnå detta syfte att få slut på straffriheten för allvarliga trafikbrott skapas ett nytt system där ett beslut att dra in en föräres körkort på grund av ett allvarligt trafikbrott och därigenom förbjuder en förare att fortsatt framföra ett fordon ska detta kunna gälla inom hela EU. De brott som föreslås omfattas är följande:

- Fortkörning
- Rattfylleri
- För kort avstånd till framförvarande fordon
- Farlig omkörning
- Trafikfarlig parkering
- Körning över heldragen linje
- Körning i fel färdriktning
- Brott mot reglerna om användning av räddningsfiler
- Användningar av ett överlastat fordon

Synpunkter på förslaget

Transportföretagen menar att det är ett vällovt syfte att genomföra detta förslag. En god trafiksäkerhet är en portalfråga för yrkestrafikföretag, inte minst mot bakgrund att det är en arbetsmiljöfråga för yrkestrafikföretagens medarbetare och en säkerhetsfråga för företagens kunder och resenärer. Ett paneuropeiskt regelverk skapar ytterligare ett verktyg för att kunna uppnå detta. Därtill bidrar det till att lägga grund för en förstärkt konkurrensneutralitet och sunda villkor inom transportsektorn i och med att möjligheten att bedriva yrkesverksamhet inom transportsektorn på icke-legala premisser minskas.

Transportföretagen vill trots peka på ett antal utmaningar. Först och främst måste integritetsaspekterna för den enskilde säkerställas genom att tillämpningen GDPR-regelverket säkras. Vidare måste informationsutbytet mellan de etablerade kontaktpunkterna i respektive medlemsland säkerställas så att kommunikationen myndigheterna emellan blir effektiv och rättssäker. En osäker hantering och en kostnadsdrivande administration kan motverka de goda intentioner som avses. Ytterligare en grundförutsättning för systemets trovärdighet och effektivitet är att tillämpningen av regelverket är enhetlig och rättssäker i respektive medlemsland. Detta är ett absolut villkor för att skapa trovärdighet för detta paneuropeiska regelverk.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Maria Sjölin Karlsson

Regionalt verksamhetsansvarig Kompetensförsörjning Transportföretagen