

Lagrådsremiss

Genomförande av ändringar i yrkesförardirektivet

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 20 februari 2020

Anders Ygeman

Jonas Ragell
(Infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I denna lagrådsremiss lämnas förslag på ändringar i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. Förslagen är föranledda av de ändringar av EU:s s.k. yrkesförardirektiv som börjar gälla den 23 maj 2020. Ändringarna gäller bl.a. vilka förare som är undantagna från direktivets tillämpningsområde samt innehållet i grundutbildning och fortbildning.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 23 maj 2020.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.....	4
3	Ärendet och dess beredning	8
4	Bakgrund.....	8
5	Gällande rätt.....	9
6	Överväganden och förslag	10
6.1	Ambulans, civilt försvar och humanitärt bistånd.....	10
6.2	Övningskörning och körträning m.m.	13
6.3	Landsbygdsområden och landsbygdsbranscher.....	16
6.4	Unionskod	19
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	20
8	Konsekvenser.....	21
9	Författningskommentar.....	25
9.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	25
Bilaga 1	Det ursprungliga yrkesförardirektivet	30
Bilaga 2	Ändringsdirektivet.....	44
Bilaga 3	Promemorians sammanfattning	57
Bilaga 4	Promemorians lagförslag.....	58
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	62

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs¹ att 2 kap. 4 §, 6 kap. 1 § och 13 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §²

Denna lag ska inte tillämpas på förare av fordon

1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen,
2. som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller räddningstjänsten,

3. som används inom ambulanssjukvården,

4. som utför gods- eller persontransporter inom det civila försvaret,

3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,

4. som är nya eller ombyggda och ännu inte tagits i drift i transportverksamhet,

5. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,

6. som används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis *enligt denna lag,*

5. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,

6. som är nya eller ombyggda och ännu inte tagits i drift i transportverksamhet,

7. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,

8. som används vid övningskörning *eller körprov* enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis, *under förutsättning att fordonet inte samtidigt används för en kommersiell gods- eller persontransport,*

9. som inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller träning för yrkeskompetensbevis, under förut-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 91/439/EEG, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645.

² Senaste lydelse 2014:743.

7. som används för *icke-kommersiell persontransport eller för godstransport för privat bruk, eller*

8. som används för att transportera material *och utrustning* som föraren ska använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

sättning att körningen står under uppsikt av någon som

a) innehar yrkeskompetensbevis för det fordon som framförs, eller

b) är trafiklärare för det fordon som framförs och innehar körkortsbehörighet för fordonet,

10. som inte används för *kommersiella gods- eller persontransporter,*

11. som används för att transportera material *eller maskiner eller annan utrustning* som föraren ska använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,

12. som används för *persontransporter och kräver körkortsbehörighet D1 eller D och körs utan passagerare till eller från den servicedepå som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,*

13. som används eller hyrs utan förare av *jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter i företagets egen verksamhet, under förutsättning att fordonet*

a) inte används utanför en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget, eller

b) framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller

14. som används för ett företags *gods- eller persontransporter i landsbygdsområden för att försörja företagets egen verksamhet med gods eller arbetskraft, under förutsättning att transporten är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten.*

6 kap.

1 §³

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset ska en *gemenskapskod* anges.

Myndigheten ska utfärda ett nytt yrkeskompetensbevis när föraren genomgått en fortbildning.

Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den körkortsbehörighet som beviset avser.

Ett yrkeskompetensbevis är giltigt i fem år från den dag det utfärdades.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset ska en *unionskod* anges.

13 kap.

1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. grundläggande kompetens som rör

- innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
- körträning enligt 4 kap. 3 §,
- utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §,
- anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
- provs omfattning och utformning,

2. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

3. yrkeskompetensbevis och *gemenskapskod* enligt 6 kap. 1 §,

4. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,

5. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva

1. vad som enligt 2 kap. 4 § 14 avses med att en gods- eller persontransport är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten,

2. grundläggande kompetens som rör

- innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
- körträning enligt 4 kap. 3 §,
- utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §,
- anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
- provs omfattning och utformning,

3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

4. yrkeskompetensbevis och *unionskod* enligt 6 kap. 1 §,

5. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,

6. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva

utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,
6. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och
7. tillsyn.

utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,
7. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och
8. tillsyn.

-
1. Denna lag träder i kraft den 23 maj 2020.
 2. Ett yrkeskompetensbevis som utfärdats enligt äldre föreskrifter gäller till och med sista giltighetsdagen.

3 Ärendet och dess beredning

Den 18 april 2018 utfärdades Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort (fortsättningsvis ändringsdirektivet). Ändringsdirektivet innehåller ändringar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (fortsättningsvis det ursprungliga yrkesförardirektivet) bl.a. när det gäller vilka förare som ska undantas från direktivets tillämpningsområde och innehållet i grundutbildning och fortbildning. Det innehåller även vissa ändringar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort beträffande åldersgränser och ömsesidigt bistånd. Ändringsdirektivet ska till största del vara genomfört den 23 maj 2020. Det ursprungliga yrkesförardirektivet och ändringsdirektivet finns i *bilaga 1* och *2*.

Den 16 september 2019 remitterades promemorian Genomförande av ändringar i yrkesförardirektivet, som tagits fram i Infrastrukturdepartementet. I promemorian lämnades förslag på författningsändringar för att genomföra ändringsdirektivet i svensk rätt. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissvaren och en sammanställning av dem finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (dnr I2019/02394/TM).

I lagrådsremissen behandlas promemorians förslag.

4 Bakgrund

Genom införandet av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens genomfördes det ursprungliga yrkesförardirektivet i svensk rätt. Det innebar i korthet att gemensamma regler infördes om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av tunga godstransporter och persontransporter med buss, som utgjorde förvärvsmässig trafik, samt om utfärdande av yrkeskompetensbevis. I direktivets skäl sägs att skälen för en gemensam reglering bl.a. är att säkerställa förarens lämplighet på grundval av dennes kompetens, att förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet samt att undvika ojämliga konkurrensvillkor inom unionen.

Vid en utvärdering av genomförandet i medlemsstaterna av det ursprungliga yrkesförardirektivet fann kommissionen vissa brister när det gällde bl.a. tolkningen av undantagen i direktivet och innehållet i förarnas utbildning samt att det fanns svårigheter för förarna att få ömsesidigt erkännande av helt eller delvis utförd utbildning. Mot denna bakgrund utarbetades ändringsdirektivet. Det innehåller ändringar av det ursprung-

liga yrkesförardirektivet bl.a. när det gäller vilka förare som ska undantas från direktivets tillämpningsområde, innehållet i grundutbildning och fortbildning, utbildnings- och fortbildningsmetoder samt utveckling av ett nätverk för verkställighet. Ändringsdirektivet ska till största del vara genomfört i medlemsstaterna senast den 23 maj 2020.

När det i fortsättningen hänvisas till yrkesförardirektivet avses yrkesförardirektivet i dess lydelse enligt ändringsdirektivet.

5 Gällande rätt

Lagen om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon samt bestämmelser om utbildning för att få sådan kompetens. Förordningen om yrkesförarkompetens innehåller bestämmelser om tillämpningen av lagen. Lagen om yrkesförarkompetens är tillämplig på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter som kräver körkortsbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488). Lagen är vidare tillämplig på tredjelandsmedborgare som utför sådana transporter om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES samt på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i en annan EES-stat än Sverige (2 kap. 1 och 2 §§ lagen om yrkesförarkompetens).

Lagen om yrkesförarkompetens tillämpas dock inte på alla förare av fordon som utför gods- eller persontransporter. Undantag görs i 2 kap. 4 § för förare av vissa fordon.

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransport ska föraren ha ett yrkeskompetensbevis. För att få beviset krävs antingen grundläggande kompetens eller fortbildning och att man uppfyller de ålderskrav som finns (3 kap. 1 och 3–7 §§ lagen om yrkesförarkompetens). Förare med en s.k. hävdvunnen rättighet undantas dock från kravet på yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens (3 kap. 2 § lagen om yrkesförarkompetens). Undantaget för hävdvunna rättigheter innebär att en förare som innehar eller har innehaft ett körkort med vissa behörigheter utfärdat första gången före vissa datum under vissa förutsättningar inte behöver ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens.

Enligt 4 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens förvärvar en förare grundläggande kompetens genom att delta i en grundutbildning. Det är möjligt att genomgå sådan grundutbildning i gymnasieskolan eller hos en utbildningsanordnare med tillstånd att bedriva utbildning om yrkesförarkompetens. Grundutbildningen ska uppgå till 280 timmar samt omfatta de ämnen och mål som anges i bilagan till förordningen om yrkesförarkompetens. I 4 kap. 2 § lagen om yrkesförarkompetens finns även regler om förkortad grundutbildning, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Det är möjligt att genomgå en sådan förkortad grundutbildning i kommunal vuxenutbildning eller hos en utbildningsanordnare med tillstånd att bedriva utbildning om yrkesförarkompetens. Ämnena i och målen med utbildningarna anges i en bilaga till förordningen om yrkesförar-

kompetens. Utbildningarna avslutas med ett kunskapsprov. Vid godkänt resultat på provet ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas.

En förare som har förvärvat grundläggande kompetens och en förare med hävdvunnen rätt ska med vissa intervaller genomgå fortbildning hos utbildningsanordnare som får bedriva sådan fortbildning. Intervallerna framgår av 5 kap. 2–6 §§ lagen om yrkesförarkompetens. En fortbildning ska omfatta minst 35 timmar. Den ska omfatta ämnen och mål som anges i bilagan till förordningen om yrkesförarkompetens.

Transportstyrelsen ska utfärda yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått föreskriven grundutbildning eller fortbildning om denne har giltigt körkort med den körkortsbehörighet som yrkeskompetensbeviset avser. En gemenskapskod ska anges i beviset (6 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens och 4 kap. 1 och 2 §§ förordningen om yrkesförarkompetens).

6 Överväganden och förslag

6.1 Ambulans, civilt försvar och humanitärt bistånd

Regeringens förslag: Lagen om yrkesförarkompetens ska inte tillämpas på förare av fordon som används inom ambulanssjukvården. Den ska inte heller tillämpas på förare av fordon som används för gods- eller persontransporter inom det civila försvaret.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Promemorians lagförslag innehåller dock ordet ”ambulans-tjänsten” samt en uttrycklig avgränsning till den ordinarie verksamheten. Promemorians förslag innehåller också ett uttryckligt förslag om humanitärt bistånd.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* invänder mot användningen av ordet ”ambulans-tjänsten”. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* tar också upp den frågan och anser vidare att undantaget för det civila försvaret bör omfatta enbart tider av höjd beredskap. Planerings-, utbildnings- och övningsverksamhet inom det civila försvaret menar myndigheten däremot redan vara undantaget.

Skälen för regeringens förslag

Ambulans

I lagen om yrkesförarkompetens undantas förare av fordon som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller räddningstjänsten från lagen. Med räddningstjänst avses i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor de räddningsinsatser som staten eller kommunerna ska ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. Till räddningstjänst hänförs också räddningsinsatser som görs vid fjällräddningstjänst, flygräddningstjänst, sjöräddningstjänst eller efterforskning av försvunna personer utan

att det har inträffat någon olycka eller föreligger överhängande fara för en olycka. Begreppet ambulanstjänsten, som lagts till i artikel 2.1 b i yrkesförardirektivet, innefattas dock inte i räddningstjänst och ryms inte heller inom övriga aktörers verksamhetsområden. Därför behöver ett uttryckligt undantag införas i lagen. I likhet med övriga förare av fordon som undantas tillgodoses kraven på trafiksäkerhet och ökad kompetens för ambulansförare bättre genom en särskilt anpassad utbildning.

Åklagarmyndigheten framför att ordet "ambulanstjänsten" inte torde förekomma i svensk författning och att det dessutom kan uppfattas omfatta inte bara transporten utan även själva vården i ambulansen. Myndigheten föreslår därför att uttrycket "transport av sjuka och skadade i ambulans" bör används. Regeringen tar fasta på den synpunkten men menar att uttrycket "förare av fordon som används inom ambulanssjukvården" bör användas i stället, eftersom det är ett vedertaget uttryck i Socialstyrelsens föreskrifter om ambulanssjukvård.

Redan när förare av fordon som används för militära ändamål eller av räddningstjänsten, brandväsendet eller ordningsmakten ursprungligen undantogs från kravet på yrkesförarkompetens i yrkesförardirektivet, var avsikten att undantaget enbart skulle vara tillämpligt på förare som utförde transporter i verksamhetens funktioner (jfr prop. 2007/08:10 s. 112). Eftersom detta efter ändringsdirektivet uttryckligen anges i artikel 2.1 b i yrkesförardirektivet föreslås i promemorian att en motsvarande regel förs in i lagen om yrkesförarkompetens. Regeringen finner dock att ett sådant tillägg skulle vara överflödigt, eftersom samma sak ändå torde följa av regeringens förslag.

Civilt försvar

Ordet "civilförsvaret" användes tidigare i svensk lagstiftning för att beteckna den organisation som ansvarade för civilförsvsverksamheten. Syftet med civilförsvsverksamheten var enligt 1 § civilförsvarlagen (1960:74) att vid väpnade angrepp mot riket utifrån skydda och rädda civilbefolkningens liv samt enskild och civil allmän egendom. Begreppet utmönstrades dock ur lagstiftningen och verksamheten införlivades i stället i den verksamhet som benämns "civilt försvar" eller "det civila försvaret" (se prop. 1994/95:7 s. 49 f.).

Det civila försvaret regleras bl.a. i lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap. Där framgår att det civila försvaret är den del av totalförsvsverksamheten som inte är militär verksamhet. Med totalförsvaret avses den verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig, och under högsta beredskap är totalförsvaret all den samhällsverksamhet som ska bedrivas. Civilt försvar är därmed den verksamhet som ansvariga aktörer genomför i syfte att göra det möjligt för samhället att hantera situationer då beredskapen höjs. Det civila försvaret är alltså inte en organisation. Verksamheten bedrivs bl.a. av statliga myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer. Målet för det civila försvaret är att värna civilbefolkningen, säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och bidra till Försvarsmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld (prop. 2014/15:109).

I den svenska språkversionen av artikel 2.1 b i det ursprungliga yrkesförardirektivet anges inte "civilförsvaret". Begreppet "civil defence" före-

kom dock i exempelvis den engelska språkversionen av samma direktiv. Vid tidpunkten för genomförandet av det ursprungliga yrkesförardirektivet fanns det inte heller någon sammanhängande totalförsvarsplanering utan fokus låg framförallt på att hantera krissituationer (krisberedskap). På senare tid har emellertid omvärldsläget förändrats och ett arbete med att återuppta en sammanhängande planering för det civila försvaret har skett (se prop. 2014/15:109 s. 59 f. och 104 f.). I den svenska språkversionen av ändringsdirektivet anges numera även "civilförsvaret". Undantaget i yrkesförardirektivet för fordon som används av civilförsvaret bedöms medge att undantag görs för fordon som används inom den verksamhet som i Sverige benämns som civilt försvar eller det civila försvaret.

Som nämnts ovan bedrivs det civila försvaret av flera aktörer. Dessa aktörer utför i fredstid uppgifter som ligger utanför området för det civila försvaret, t.ex. ansvarar regionerna för att tillhandahålla hälso- och sjukvård under ordinarie förhållanden. En del av aktörerna kan alltså utföra transporter som ett led i sin ordinarie verksamhet. För transporter som sker inom ramen för den ordinarie verksamheten kan det krävas att föraren har yrkeskompetensbevis. Undantaget i direktivet måste därför ur ett svenskt perspektiv förstås på så sätt att det omfattar förare av fordon när de utför transporter i det civila försvaret.

När det gäller *Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps* synpunkt om att undantaget för det civila försvaret inte bör omfatta fredstid utan begränsas till tider av höjd beredskap kan det konstateras att lydelsen av artikel 2.1 b i yrkesförardirektivet inte innehåller någon sådan begränsning. Med beaktande av det ovan sagda torde en sådan begränsning vara onödig.

Humanitärt bistånd

Förare av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser har sedan tidigare varit undantagna från yrkesförardirektivets tillämpningsområde enligt artikel 2.1 d. Artikeln har nu ändrats och undantaget omfattar numera förare av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, vilket enligt direktivet inbegriper fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd.

Tillägget om humanitärt bistånd får dock anses vara en exemplifiering av transporter som redan undantas i det ursprungliga yrkesförardirektivets lydelse. Denna slutsats bekräftas av EU-kommissionens förslag till ändring av det direktivet (COM(2017) 47 final) där det sägs att ändringen klargör att undantaget också omfattar fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd när de används i nödsituationer eller för räddningsinsatser. Den nuvarande lydelsen av lagen får därför anses tillräcklig för att de nu aktuella transportererna ska omfattas av undantaget. Promemorians förslag till lagändring skulle tynga lagtexten i onödan och behöver inte genomföras. Det kan för övrigt framhållas att transportererna i de allra flesta fall torde omfattas av förslaget om att undanta gods- eller persontransporter som inte är kommersiella.

6.2 Övningskörning och körträning m.m.

Regeringens förslag: Lagen om yrkesförarkompetens ska inte tillämpas på förare av följande fordon:

- Fordon som används vid övningskörning, körprov eller körträning vid gods- eller persontransport som inte är kommersiell.
- Fordon som inte används för kommersiella gods- eller persontransporter.
- Fordon som används för transporter av maskiner eller annan utrustning som föraren ska använda i sitt arbete och för persontransporter vid underhåll avseende vissa bussar.
- Fordon som inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller träning för yrkeskompetensbevis, under förutsättning att körningen står under uppsikt av någon som innehar yrkeskompetensbevis för det fordon som framförs eller är trafiklärare för det fordon som framförs och innehar körkortsbehörighet för fordonet.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Promemorians förslag i fråga om arbetsplatsförlagt lärande innehåller inget krav på att någon är trafiklärare för den aktuella fordonskombinationen för att undantaget ska vara tillämpligt. Undantaget knutet till vissa bussar anger även körningar till och från verkstad.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* ser gärna att undantaget avseende servicedepå och verkstad utökas med besiktningsorgan. Myndigheten menar att det bör framgå att trafiklärare ska vara trafiklärare för den fordonskategori som framförs. Det ska alltså inte vara tillräckligt att inneha körkortsbehörighet för fordonskategorin. *Transportföretagen* menar att förslaget utformning hindrar samverkan mellan olika gymnasieprogram, dvs. utanför arbetsplatsförlagt lärande, t.ex. när elever på transportprogrammet transporterar material till elever på byggprogrammet. Organisationen anser att det är orimligt att en trafiklärare kan övningsköra med en elev utan att själv ha ett yrkeskompetensbevis. *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* anser att undantaget avseende arbetsplatsförlagt lärande även ska omfatta en sammanhållen utbildning eller en arbetsmarknadsutbildning. *YrkesAkademien* ser positivt på undantaget för arbetsplatsförlagt lärande men menar att det bör klargöras att arbetsmarknadsutbildningar i Arbetsförmedlingens regi ska omfattas av undantaget. *Kommunal* framför att undantaget för bussar som körs till eller från servicedepå eller verkstad även behöver omfatta behörigheten DE då även släp kan behöva föras till verkstad. *Transportföretagen*, *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* och *Sveriges Åkeriföretag* framför liknande synpunkter.

Skälen för regeringens förslag

Övningskörning och körträning

Artikel 2.1 f i yrkesförardirektivet undantar förare av fordon som används för övningskörning och prov för personer som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis. Undantaget gäller under förutsättning att fordonet

inte används för kommersiell person- eller godstransport. Sedan tidigare har förare av fordon som används vid övningskörning enligt författningarna om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis varit undantagna från lagen om yrkesförarkompetens. Ändringen leder till att det inte längre är tillåtet att övningsköra eller körträna i samband med förvärvsmässiga transporter, även om den som har uppsikt under övningskörningen eller körträningen innehar ett yrkeskompetensbevis.

Enligt artikel 2.1 andra stycket i yrkesförardirektivet undantas dock fortsatt en person som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis när personen genomgår en kompletterande körutbildning vid arbetsplatsförlagt lärande. En förutsättning är att eleven åtföljs av en trafiklärare eller en person som innehar ett yrkeskompetensbevis för den fordonskategori som framförs. För att möjliggöra den ordning som finns i Sverige där arbetsplatsförlagt lärande utgör en del av yrkesutbildningen inom gymnasieskolan och inom kommunal vuxenutbildning, bör en bestämmelse införas som innebär att kommersiella transporter tillåts när eleven genomför delar av sin utbildning som arbetsplatsförlagt lärande. Detta gäller även vid sådan gymnasial lärlingsutbildning som avses i 16 kap. 11 § skollagen (2010:800).

Regeringen föreslår mot bakgrund av artikel 2.1 f i yrkesförardirektivet att undantag från lagens tillämpningsområde ska gälla för förare av fordon som används vid övningskörning eller körprov för att få ett körkort eller vid körträning för yrkeskompetensbevis, under förutsättning att fordonet inte samtidigt används för en kommersiell gods- eller persontransport.

Samtidigt påkallar artikel 2.1 andra stycket i direktivet att ett nytt undantag införs. Detta ska gälla för förare av fordon som inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande används vid övningskörning eller träning för yrkeskompetensbevis. Det ska dock bara gälla under förutsättning att körningen står under uppsikt av någon som innehar relevanta behörigheter. Regeringen noterar *Transportstyrelsens* synpunkt om att promemorians förslag till lagtext inte riktigt återger detta utan endast knyter ett krav på körkortsbehörighet till trafikläraren. Synpunkten får anses stå i samklang med yrkesförardirektivets lydelse och lagtexten bör därför justeras. När det däremot gäller *Transportföretagens* synpunkt om att en trafiklärare dessutom bör vara innehavare av yrkeskompetensbevis så kan detta inte anses följa av direktivets lydelse.

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund och *YrkesAkademin* menar att det behöver klargöras att undantaget avseende arbetsplatsförlagt lärande även ska omfatta arbetsmarknadsutbildningar i Arbetsförmedlingens regi. Regeringen ser inte något hinder mot detta om bara förutsättningarna för undantaget är uppfyllda. När det sedan gäller *Transportföretagens* synpunkt om att utformningen av det nu aktuella undantaget skulle hindra t.ex. samverkan mellan olika gymnasieprogram, dvs. utanför arbetsplatsförlagt lärande, kan det konstateras att yrkesförardirektivet faktiskt kräver att det är frågan om just arbetsplatsförlagt lärande. Å andra sidan torde sådana transporter, beroende på de närmare omständigheterna i det enskilda fallet, kunna träffas av det undantag som berörs under följande avsnitt.

Icke-kommersiella gods- eller persontransporter

I artikel 2.1 g i yrkesförardirektivet undantas förare av fordon som används för icke-kommersiell person- eller godstransport. Tidigare var undantaget formulerat som att icke-kommersiell persontransporter eller transport av varor för eget bruk undantogs. Det befintliga undantaget i lagen om yrkesförarkompetens föreslås därför ändras så att undantaget omfattar sådana icke-kommersiella transporter. Som tidigare ska transporter som sker utan förvärvssyfte undantas från lagens tillämpningsområde.

Transport av maskiner

I artikel 2.1 h i yrkesförardirektivet har, förutom transport av material och utrustning, även transport av maskiner som föraren använder i sitt arbete undantagits, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Enligt skäl 6 i ändringsdirektivet anses i allmänhet inte framförandet av fordonet utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om det upptar mindre än 30 procent av den månatliga arbetstiden. Undantaget i artikel 2.1 h avser typiskt sett hantverkare och omfattar de transporter där föraren i sitt arbete använder det material eller den utrustning eller de maskiner som han eller hon transporterar. Lagen om yrkesförarkompetens föreslås därför ändras så att även maskiner eller annan utrustning omfattas av undantaget.

Transport vid underhåll av vissa bussar

Av artikel 2.1 d i yrkesförardirektivet framgår att det görs undantag för förare av fordon för vilka körkort i kategori D eller D1 krävs och som körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från en servicedepå som är belägen i närheten av närmaste underhållsbas som används av transportföretaget, dvs. vissa bussar. Detta gäller under förutsättning att transporten inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, se vad som anförs ovan om skäl 6 i ändringsdirektivet.

Persontransporter definieras i 1 kap. 4 § lagen om yrkesförarkompetens som körningar på väg i Sverige med fordon som kräver körkortsbehörigheten D1, D1E, D eller DE och som sker med passagerare. I paragrafen anges vidare att med persontransporter avses också körningar som sker utan passagerare om körningen utgör ett led i sådana transporter. Ett exempel på en transport som undantas enligt 2 kap. 4 § 3 lagen om yrkesförarkompetens (2 kap. 4 § 5 i förslaget) är när en reparatör av tunga fordon kör fordonet fram och åter till verkstaden (prop. 2007/08:10 s. 40). Vissa av de transporter som omnämns i artikel 2.1 d i yrkesförardirektivet är alltså redan undantagna från bestämmelserna om yrkesförarkompetens enligt svensk rätt.

De servicedepåer som anges i yrkesförardirektivet kan dock inte anses omfattas av det nyss nämnda undantaget. En servicedepå får anses utföra andra slags åtgärder än en verkstad. En servicedepå sysslar med löpande skötsel och underhåll av fordonets allmänna skick, t.ex. tvätt och städning, medan en verkstad sysslar med reparationer och underhåll av fordonets tekniska funktion. För att genomföra ändringarna i yrkesförardirektivet bör därför ett uttryckligt undantag om servicedepåer införas i lagen om yrkesförarkompetens.

Transportstyrelsen vill att undantaget utökas till att avse transporter till och från besiktningsorgan, eftersom de transporterna har koppling till service och trafiksäkerhet. Myndigheten nämner att branschen anser att sådana transporter är undantagna. Regeringen konstaterar att denna sorts transporter inte innefattar någon persontransport och därför inte är transporter i den mening som följer av yrkesförorddirektivet och lagen om yrkesförarkompetens (se prop. 2007/08:10 s. 43). Någon justering av promemorians förslag till lagtext i syfte att klargöra detta bedöms inte vara nödvändig. Många remissinstanser menar att undantaget bör utökas till att omfatta även behörigheten DE, men regeringen konstaterar att ändringen i yrkesförorddirektivet inte lämnar utrymme för detta. Den nyss gjorda bedömningen om besiktningsorgan är dock tillämplig också för denna behörighet.

6.3 Landsbygdsområden och landsbygdsbranscher

Regeringens förslag: Lagen om yrkesförarkompetens ska inte tillämpas på förare av följande fordon:

- Fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter i företagets egen verksamhet, under förutsättning att fordonet inte används utanför en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget eller framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.
- Fordon som används för ett företags gods- eller persontransporter i landsbygdsområden för att försörja företagets egen verksamhet med gods eller arbetskraft, under förutsättning att transporten är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om innebörden av att en gods- eller persontransport är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås att undantaget avseende bl.a. jordbruks- och fiskeriföretag ska begränsas av en radie om 50 kilometer i stället för 100. I promemorians förslag till undantag för landsbygdstransporter finns även en hänvisning till ett annat undantag och en begränsning till godstransporter.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten* framhåller att promemorians uttalande om att undantaget för landsbygdsområden bara skulle omfatta enskilda näringsidkare inte synes stå i samklang med vare sig ändringsdirektivet eller promemorians förslag till lagtext. Myndigheten invänder också mot bemyndigandet som ger *Transportstyrelsen* rätt att meddela föreskrifter. *Transportstyrelsen* menar att undantaget även bör omfatta persontransporter. *Transportföretagen* menar att undantaget för bl.a. jordbruks- och fiskeriföretag har en alltför vid lydelse och i stället bör betona den enskilda näringsidkaren så att inte inhyrd eller anställd personal omfattas. *Transportföretagen* anser vidare att undantaget för landsbygdsområden innehåller definitionssvårigheter. *Statens jordbruksverk* vill att

transporter av egna djur från egen djurhållning undantas med hänvisning till EU-gemensamma djurtransportregler. *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* efterlyser angående undantaget för landsbygdsområden bl.a. ett förtydligande av vilka företagsformer som omfattas. *Transportstyrelsen*, *Polismyndigheten*, *Kommunal* och *Lantbrukarnas Riksförbund* menar att en radie större än 50 kilometer bör övervägas när det gäller undantaget för bl.a. jordbruks- och fiskeriföretag. De båda förstnämnda hänvisar till att 100 kilometer gäller enligt reglerna om kör- och vilotider och *Lantbrukarnas Riksförbund* hänvisar till den växande marknaden för hyresmaskiner.

Skälen för regeringens förslag

Godstransport inom bl.a. jordbruks- och fiskeriföretag

I artikel 2.3 i yrkesförardirektivet anges att direktivet inte ska tillämpas på förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet. Direktivet ska dock tillämpas om framförandet av fordonet ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning eller om framförandet av fordonet överstiger ett i nationell rätt fastställt avstånd från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget. När det gäller uttrycket huvudsaklig sysselsättning, se vad som sägs i avsnitt 6.2 om skäl 6 i ändringsdirektivet.

Transportföretagen menar att författningstexten och motiveringen i promemorian skiljer sig åt på ett sådant sätt att det öppnar upp för fler än enskilda näringsidkare att använda sig av undantaget. De vill därför att lagtexten betonar den enskilda näringsidkaren så att inte inhyrd eller anställd personal omfattas. Regeringen bedömer dock att artikel 2.3 i yrkesförardirektivet inte ger uttryck för att det skulle gälla någon sådan begränsning, se t.ex. skäl 8 i ändringsdirektivet där det talas om personer ”som arbetar inom” de olika branscherna. Det finns inte heller något krav på att man äger verksamheten man arbetar i. Det finns knappast heller någon trafiksäkerhetsmässig grund för att tillmötesgå remissynpunkten.

Undantaget är alltså avsett för företag inom jordbruk, trädgårdsodling, skogsbruk, uppfödning och fiske som i viss mindre omfattning transporterar t.ex. sina produkter. För att genomföra artikel 2.3 i yrkesförardirektivet föreslås att en ny bestämmelse införs i lagen om yrkesförarkompetens.

I promemorian anges att med beaktande av regleringens trafiksäkerhets-syfte så borde avståndet från den plats där företaget är beläget vara tämligen kort, och en radie om 50 kilometer föreslås. I promemorian hänvisas också till att transporter på längre sträckor i vissa fall kan omfattas av nedan nämnda undantag i landsbygdsområden. Regeringen finner dock att det tämligen entydiga remissutfallet i denna fråga bör ges genomslag och att 100 kilometer därför är mera lämpligt. Det kan avslutningsvis konstateras att promemorians förslag bygger på att körsträckan inte får överstiga en viss radie från den plats där företaget är beläget. En sådan konstruktion är inte användbar, eftersom körsträckor i praktiken aldrig utgörs av en radie från en viss plats. Lagen bör i stället anknyta till transporter, snarare än körsträckor, inom en viss radie.

Tillfälliga transporter i landsbygdsområden

Artikel 2.2 i yrkesförorddirektivet anger att direktivet inte ska tillämpas när en förare utför transporter i landsbygdsområden för att försörja den egna verksamheten och han eller hon inte erbjuder transporttjänster. Detta förutsätter dock att medlemsstaten bedömer att transporten är tillfällig och inte påverkar trafiksäkerheten. I skäl 7 i ändringsdirektivet anges vidare att eftersom det finns stora skillnader mellan landsbygdsområdena inom unionen (t.ex. i fråga om geografi, klimat och befolkningstäthet) så är det upp till medlemsstaterna att avgöra om ett sådant framförande kan anses som tillfälligt och om ett sådant undantag påverkar trafiksäkerheten (t.ex. på grundval av vägtyp, trafikvolym eller förekomst av sårbara trafikanter).

I promemorian uttalas att det enbart är enskilda näringsidkare som omfattas av undantaget, eftersom transporter ska utföras för att försörja den egna verksamheten. *Åklagarmyndigheten* invänder mot att detta inte står i samklang med direktivets lydelse eller den föreslagna författningstexten. *Sveriges Trafikutbildares Riksförbund* efterlyser ett förtydligande av vilka företagsformer som omfattas. Regeringen konstaterar att artikel 2.2 inte ger uttryck för någon begränsning med avseende på företagsformer. Frågan om företagsform spelar alltså ingen roll för undantagets tillämpningsområde. Lagförslaget bör utformas i enlighet därmed.

Undantaget kan bli tillämpligt t.ex. när en godstransport utförs för att försörja den egna näringsverksamheten med material eller varor. Däremot omfattar inte undantaget företagets transporter av varor till kunder. Vidare krävs att företaget inte som sin ordinarie verksamhet utför transporttjänster åt andra. *Transportstyrelsen* menar att undantaget även bör omfatta persontransporter. Regeringen kan inte finna att lydelsen av den aktuella artikeln i direktivet skulle utesluta att undantaget ska vara tillämpligt även på persontransporter. Detta föranleder en justering av promemorians förslag.

Statens jordbruksverk hänvisar till EU-gemensamma djurtransportregler med en egen kravbild och s.k. transportörtillstånd. Av dem som har sådant tillstånd är endast cirka tio procent yrkestransportörer och övriga transporterar bara egna djur, t.ex. till tävlingar och andra evenemang. De transporter kan dock vara längre än 50 kilometer och utföras utanför landsbygdsområden. De faller därmed utanför det undantag som behandlades i föregående avsnitt. Statens jordbruksverk menar att även dessa transporter bör undantas.

Regeringen bedömer att artikel 2.2 i yrkesförorddirektivet inte lämnar utrymme för en sådan utvidgning som Statens Jordbruksverk efterlyser. I sammanhanget kan dock EU-domstolens dom i mål C-317/12 framhållas. I domen prövas tolkningen av uttrycket ”icke-kommersiell transport av gods” vad gäller skyldigheten att använda färdskrivare i lastbil. Lydelsen är alltså snarlik det undantag som finns i artikel 2.1 g i yrkesförorddirektivet och som behandlas i avsnitt 6.2. Av domen följer att uttrycket omfattar transport av gods som enskild utför uteslutande för egen räkning inom ramen för en hobbyverksamhet, även om denna delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående och någon ersättning inte utgår för transporten. Detta kan innebära en viss lindring av den problematik som Statens jordbruksverk för fram.

Sveriges Trafikutbildares Riksförbund reser frågan om huruvida anställda omfattas av undantaget. Det kan konstateras att lydelsen av direktivet talar om ”förare av fordon . . . för att försörja den egna verksamheten”. Detta skulle i och för sig kunna tolkas som att anställda inte kan omfattas, eftersom verksamheten inte är deras ”egen”. Å andra sidan kan det tolkas som att det också kan vara fråga om en verksamhet som föraren är anställd i eftersom det inte sägs något om att äga verksamheten. I linje med ställningstagandet i motsvarande fråga under föregående avsnitt finner regeringen att den senare tolkningen bör ges företräde. Inte heller i detta fall finns någon trafiksäkerhetsmässig grund för ett annat ställningstagande. Med anledning av vad som anförs ovan föreslås tillägg i lagen om yrkesförarkompetens för att genomföra artikel 2.2 i yrkesförardirektivet.

I promemorian anges att vad som närmare avses med att transporten är tillfällig och utförs på ett trafiksäkert sätt lämpligen bör framgå av föreskrifter som Transportstyrelsen meddelar. Ett sådant bemyndigande föreslås i lagen om yrkesförarkompetens. Åklagarmyndigheten invänder mot detta bemyndigande eftersom trafiksäkerhetsfrågor redan regleras på annat håll, t.ex. i trafikförordningen (1998:1276) och trafikbrottslagen (1951:649). Myndigheten menar vidare att det torde saknas behov av att närmare reglera vad som är tillfälligt, varför den frågan kan överlämnas till rättstillämpningen. Regeringen konstaterar, liksom Åklagarmyndigheten, att materiell trafiksäkerhet regleras i andra regelverk. Avsikten med bemyndigandet är inte att eventuella föreskrifter ska komma i konflikt med dessa regelverk. Bemyndigandet ska i stället användas för särskilda regler som är avhängiga det nu aktuella undantaget och dess inverkan på frågor om trafiksäkerhet.

Transportföretagen anser att undantaget innehåller definitionssvårigheter, t.ex. riskerar ”landsbygdsområden” med hänsyn till Sveriges geografiska att bli ett alltför vitt begrepp. Transportföretagen menar att orden tillfälliga och trafiksäkert måste ges en strikt tolkning för att inte motverka syftet med yrkeskompetensbeviset. Regeringen anser att berörda myndigheter kan hantera de svårigheter i gränsdragningen som kan uppstå.

6.4 Unionskod

Regeringens förslag: Begreppet gemenskapskod ska bytas ut mot unionskod.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Sveriges Åkeriföretag* tillstyrker förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Ett yrkeskompetensbevis kan vara antingen ett separat kort som utformats i enlighet med bilaga II till yrkesförardirektivet eller bestå i att kod 95 anges på körkortet för aktuell behörighet (jfr artikel 10.1 i yrkesförardirektivet). I Sverige utfärdas ett separat yrkeskompetensbevis som bevis på yrkesförarkompetens. På yrkeskompetensbeviset ska det anges en gemenskapskod. I artikel 10 i yrkesförardirektivet används, efter ändringsdirektivet, begreppet unionskod i stället för gemenskapskod. Detta bör återspeglas i svensk rätt.

7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: De föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 23 maj 2020.

Ett yrkeskompetensbevis som utfärdats enligt äldre föreskrifter ska gälla till och med sista giltighetsdagen.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Promemorian har en övergångsbestämmelse om ett anmälningförfarande för fortsatt tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* saknar en övergångsbestämmelse för pågående grundutbildningar.

Skälen för regeringens förslag: Ändringsdirektivet ska till övervägande delar vara genomfört den 23 maj 2020. Den del som rör utvecklandet av ett nytt nätverk för verkställighet ska dock vara genomfört först den 23 maj 2021. Inga förslag i denna lagrådsremiss handlar om detta nätverk och lagändringarna bör därför träda i kraft den 23 maj 2020.

I promemorian uttalas att detta innebär att en sådan grundutbildning, fortbildning eller delkurs i fortbildning som påbörjas efter den 23 maj 2020 eller senare ska bedrivas i enlighet med de nya föreskrifterna. *Transportstyrelsen* reser frågan om en övergångsregel för pågående grundutbildningar. Regeringen finner inte anledning att ta upp den frågan i en övergångsbestämmelse till lagändringarna. Detsamma gäller promemorians förslag till övergångsbestämmelse om ett anmälningförfarande för fortsatt tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet. Övergångsbestämmelser av det slag som nu nämnts kan dock bli aktuella vid kommande ändringar av förordning eller myndighetsföreskrifter till följd av ändringsdirektivet.

Det införs emellertid nya bestämmelser om utformningen av yrkeskompetensbevis. Yrkeskompetensbevis som utfärdats före den 23 maj 2020 bör emellertid vara giltiga till och med sista giltighetsdagen, jfr artikel 10.3 och bilaga II, avsnitt 5, i yrkesförordningsdirektivet. Detta bör som ett förtydligande framgå i en övergångsbestämmelse.

8 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Författningsförslagen bedöms leda till lägre kostnader för vissa företag i landsbygdsområden och landsbygdsbranscher. Transportföretag och utbildningsanordnare bedöms i motsvarande mån få färre transportuppdrag eller kunder.

Transportstyrelsen kommer att orsakas vissa kostnader för att ta fram myndighetsföreskrifter och framställa nya yrkeskompetensbevis. Polismyndigheten kommer att påverkas marginellt genom informationsinsatser till de polismän och bilinspektörer som utför trafikkontroller om det förändrade regelverket.

Övriga konsekvenser för företag, gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning, förare och staten samt företagets konkurrensförhållanden är beroende av utformningen av kommande föreskrifter.

Promemorians bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Uppgifter om antalet företag och storlek på företagen inom transportbranschen är i lagrådsremissen uppdaterade till uppgifter från slutet av 2018.

Remissinstanserna: *Transportföretagen* anser att konsekvensbeskrivningen är något vag då promemorian anger att det inte är möjligt att fastställa hur många transporter och förare som kommer att undantas enligt de föreslagna bestämmelserna. *Transportföretagen* menar också att gymnasieskolorna kommer att påverkas negativt om de inte får utföra kommersiella transporter när elever övningskör inom utbildningen. *Transportstyrelsen* framför att bussföretagen kommer att få kostnader om inte körningar till och från besiktningsorgan undantas från lagens tillämpningsområde. *Regelrådet* finner att konsekvensutredningen i promemorian uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning och att den sammantaget håller tillräckligt hög kvalitet. *Regelrådet* menar dock att det finns brister bl.a. i redovisningen av förslagets påverkan på företagets konkurrensförhållanden.

Skälen för regeringens bedömning

Konsekvenser för transportföretag

I slutet av 2018 fanns det 16 926 transportföretag som innehade tillstånd att yrkesmässigt bedriva godstransporter på väg. Under 2018 fanns det 901 verksamma företag inom bussbranschen. Av de företag som utförde gods-transporter var 42 procent enmansföretag och 39 procent hade en till fyra anställda. Av de företag som utförde godstransporter var 75 procent mikro-företag medan 0,4 procent hade över 100 personer anställda. Ett mikro-företag har färre än 10 anställda och en omsättning som är lägre än 2 miljoner euro. Av de företag som var verksamma inom bussbranschen var 48 procent enmansföretag och 22 procent hade en till fyra anställda. Vidare var runt 40 procent av företagen mikro-företag medan tre procent av företagen hade över 100 anställda.

Transportföretagen kommer inte att få några tillkommande kostnader på grund av de författningsförslag som föreslås. Företagen har sedan tidigare

kostnader för att deras förare genomgår en fortbildning minst vart femte år.

Transportföretagen kan i någon mån påverkas av att nya undantag införs som leder till att fler transporter får utföras utan krav på innehav av yrkeskompetensbevis. Detta kan leda till en minskning av efterfrågan av transporttjänster, eftersom det är fler förare som har ett körkort med högre körkortsbehörighet än som innehar ett yrkeskompetensbevis. Det är inte möjligt att bedöma i vilken mån detta kan bli en effekt av de föreslagna författningsändringarna. Regeringen gör emellertid bedömningen att transportföretagens konkurrensförhållanden inte påverkas av författningsförslagen. Det förhållande *Transportstyrelsen* tar upp angående bussföretag torde inte leda till ökade kostnader, jfr avsnitt 6.2.

Konsekvenser för transporter i vissa företag och landsbygdsområden

Jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödnings- och fiskeriföretag kommer i större omfattning än i dag att kunna utföra transporter i egen regi. Alternativt kommer de inte längre att ha en kostnad för en förars grundutbildning eller en fortbildning. Skälet till detta är att förare av fordon inom de nämnda verksamheterna undantas från kravet på yrkeskompetensbevis i de fall de inte har framförandet av fordon som sin huvudsakliga uppgift och transportavståndet är inom en radie av 100 km från där den plats där företaget är beläget. Företagen kan alltså i någon mån få lägre kostnader. *Regelrådet* saknar en uppskattning av kostnaden för en utbildning och fortbildning. Kostnaden för en delkurs är 1 500–2 000 kronor. Ett företag kan alltså få en lägre kostnad om 7 500–10 000 kronor per förare under en femårsperiod. Däremot går en förare vanligtvis en grundutbildning vid en gymnasieskola, en kommunal vuxenutbildning eller som en arbetsmarknadsåtgärd, vilket innebär att företaget eller arbetsgivaren oftast inte har en kostnad för själva grundutbildningen.

Transporter i landsbygden kommer också i större omfattning än i dag att kunna utföras för att förse den egna verksamheten med bl.a. material eller varor och företaget kommer inte att behöva anlita ett åkeri om en förare i verksamheten innehar körkortsbehörighet för att utföra transporten och uppfyller kraven på att transporten sker tillfälligt och inte försämrar trafiksäkerheten. *Transportföretagen* menar att konsekvensbeskrivningen är vag, eftersom det anges i promemorian att det inte är möjligt att fastställa hur många transporter och förare som kommer att undantas. *Regelrådet* har däremot förståelse för att det inte är möjligt att kvantifiera dessa förhållanden. Regeringen delar i denna del promemorians bedömning av konsekvenserna.

Regelrådet noterar också att inget anges i promemorian om möjlig påverkan på den relativa konkurrenskraften till följd av de utvidgade undantagen. Eftersom liknande undantag från kravet på yrkeskompetensbevis införs i hela EU så kommer konkurrensförhållandena för de svenska företagen enligt regeringens bedömning inte att påverkas i någon större omfattning.

Konsekvenser för övriga företag som utför transporter

Även andra företag än de ovannämnda omfattas av lagstiftningen om yrkesförarkompetens när de i sin verksamhet utför transporter. Som

Regelrådet framhåller är gruppen övriga företag som utför transporter inte lätt att beskriva storleksmässigt på ett meningsfullt sätt, eftersom det inte går att veta vilka branscher eller företag i dem som kommer att beröras mest. Dessa företag har sedan tidigare kostnader för att deras förare ska genomgå en fortbildning minst vart femte år. Förslagen bedöms inte leda till några konsekvenser för företagen.

Konsekvenser för utbildningsanordnare

Totalt har 330 utbildningsanordnare tillstånd att bedriva grundutbildning eller fortbildning. Tillståndet omfattar olika utbildningar i enlighet med följande tabell.

	Grundutbildning 280 timmar	Grundutbildning 140 timmar	Fortbildning
Godstrpt.	65	83	296
Persontrpt.	57	65	146

Utbildningsanordnarna är till stor del trafikföretag (åkerier och bussföretag) eller trafikutbildare som är organiserade via Sveriges Åkeriföretag, Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd eller Sveriges Trafikutbildares Riksförbund.

Det finns 49 utbildningsanordnare som har tillstånd att bedriva samtliga grundutbildningar och fortbildningar. Utbildningsanordnarna har totalt 1 349 lärare anmälda för att undervisa på grundutbildningen eller fortbildningen. En lärare kan dock vara anmäld flera gånger för olika utbildningsanordnare. Av utbildningsanordnarna har cirka 120 stycken en lärare anmäld medan det är cirka 15 stycken som har fler än tio lärare anmälda. En av utbildningsanordnarna har över 100 lärare anmälda.

Utbildningsanordnarna kan få något färre kunder och därför lägre intäkter, eftersom undantagen från när lagen om yrkesförarkompetens är tillämplig utökas. Det är inte möjligt att kvantifiera denna effekt av förslagen. Utbildningsanordnarnas konkurrensförhållanden bedöms inte påverkas av författningsförslagen, eftersom grundutbildningen och fortbildningen är obligatorisk och föraren som regel ska genomgå grundutbildningen i det land där förarna är permanent bosatta och fortbildningen i det land där de är permanent bosatta eller arbetar.

Särskild hänsyn till små företag

Regelrådet saknar en bedömning i promemorian om särskilda hänsyn till små företag. Regeringen gör bedömningen att det inte är möjligt att ta särskild hänsyn till små företag i samband med genomförandet av ändringarna av ett EU-direktiv.

Konsekvenser för gymnasieskolor och kommunal vuxenutbildning

Vissa skolor utför i dag kommersiella transporter när eleven övningskör eller körtränar inom utbildningen. Med den nya regleringen blir övningskörning och körträning i samband med kommersiella transporter inte tillåten, eftersom dessa transporter förutsätter att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis. Däremot får övningskörning och träning för ett

yrkeskompetensbevis ske i samband med kommersiella transporter inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande. Detta förtydligande underlättar för gymnasieskolorna och kommunal vuxenutbildning.

Konsekvenser för förare

Under perioden 2014–2018 utfärdades ungefär 190 000 yrkeskompetensbevis. Antalet är inte jämnt fördelat över femårsperioden. Under 2015 utfärdades 37 819 yrkeskompetensbevis och under 2016 utfärdades 103 678 yrkeskompetensbevis. Orsaken till att antalet utfärdade yrkeskompetensbevis var högt under 2015 och 2016 beror på att de förare som hade en hävdvunnen rätt då behövde genomgå sin första fortbildning. En stor del av de förare som utför persontransporter kommer alltså att genomgå en ny fortbildning senast i september 2020. Många av de förare som utför godstransporter kommer att genomgå ny fortbildning senast i september 2021.

Ett visst antal förare kommer inte längre att behöva ett yrkeskompetensbevis om deras huvudsakliga sysselsättning inte är framförande av fordon och de utför transporter inom bl.a. jordbruks- och fiskeriföretag. Som nämnts är det inte möjligt att uppskatta hur många transporter och förare som kommer att omfattas av de nya undantagen.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

De föreslagna författningsändringarna och ändringarna i yrkesförorddirektivet medför att Transportstyrelsen behöver se över och anpassa sina föreskrifter. I och med att en unionskod ska framgå på yrkeskompetensbeviset i stället för en gemenskapskod kommer Transportstyrelsen att behöva ta fram och trycka nya yrkeskompetensbevis som ska användas från den 23 maj 2020. De ökade arbetsuppgifterna och den systemutveckling som genomförandet av ändringsdirektivet leder till ryms inom befintliga anslagsramar.

Konsekvenser för Polismyndigheten

Polismyndigheten ska kontrollera att en förare innehar ett giltigt körkort och, när det behövs, ett giltigt yrkeskompetensbevis. Polismyndigheten kommer att påverkas marginellt av förslagen genom att undantagen från lagen om yrkesförarkompetens utökas. Detta leder till att Polismyndigheten kommer att behöva informera de polismän och bilinspektörer som utför trafikkontroller om det förändrade regelverket.

Övriga konsekvenser

Förslagen förväntas inte ha några konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män. Några konsekvenser av betydelse för miljön förväntas förslagen inte heller medföra.

9 Författningskommentar

9.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

2 kap.

4 § Denna lag ska inte tillämpas på förare av fordon

1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen,
2. som används av eller står under kontroll av Försvarmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller räddningstjänsten,
3. som används inom ambulanssjukvården,
4. som utför gods- eller persontransporter inom det civila försvaret,
5. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,
6. som är nya eller ombyggda och ännu inte tagits i drift i transportverksamhet,
7. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,
8. som används vid övningskörning eller körprov enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis, under förutsättning att fordonet inte samtidigt används för en kommersiell gods- eller persontransport,
9. som inom ramen för arbetsplatsförlagt lärande används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller träning för yrkeskompetensbevis, under förutsättning att körningen står under uppsikt av någon som
 - a) innehar yrkeskompetensbevis för det fordon som framförs, eller
 - b) är trafiklärare för det fordon som framförs och innehar körkortsbehörighet för fordonet,
10. som inte används för kommersiella gods- eller persontransporter,
11. som används för att transportera material eller maskiner eller annan utrustning som föraren ska använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,
12. som används för persontransporter och kräver körkortsbehörighet D1 eller D och körs utan passagerare till eller från den servicedepå som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,
13. som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter i företagets egen verksamhet, under förutsättning att fordonet
 - a) inte används utanför en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget, eller
 - b) framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller
14. som används för ett företags gods- eller persontransporter i landsbygdsområden för att försörja företagets egen verksamhet med gods eller arbetskraft, under förutsättning att transporten är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten.

Paragrafen behandlar vilka förare av fordon som undantas från lagens tillämpningsområde. I paragrafen läggs det till sex nya punkter, punkterna 3, 4, 9 och 12–14. Till följd av det blir de tidigare punkterna 3–6 punkterna 5–8 och de tidigare punkterna 7 och 8 punkterna 10 och 11. Vidare ändras lydelsen i de nya punkterna 8, 10 och 11.

I punkten 3 läggs förare av fordon som används inom ambulanssjukvården till som ett undantag från lagens tillämpningsområde. Undantaget tar sikte på utryckningsfordon vars personal utför sjukvård. Detta inkluderar ambulanser som transporterar patienter och akutläkarbilar som

kan kallas till exempelvis olycksplatser som komplement till ambulanser, men som inte alltid transporterar patienter utan bidrar med avancerad vård på plats. Undantaget är tillämpligt oavsett om fordonet framförs till eller från en insats. Det förutsätter inte heller att det är frågan om en persontransport utan även transport av medicinsk utrustning till eller från en insats omfattas av undantaget. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 b i yrkesförardirektivet.

I *punkten 4* undantas transporter som utförs av förare av fordon när transporter utförs inom det civila försvaret från lagens tillämpningsområde. Det civila försvaret omfattar den verksamhet som ansvariga aktörer genomför i syfte att göra det möjligt för samhället att hantera situationer då beredskapen höjs. Det civila försvaret är alltså inte en organisation. Verksamheten bedrivs bl.a. av statliga myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer. Målet för det civila försvaret är att värna civilbefolkningen, säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och bidra till Försvarsmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld. Transporter som förekommer inom det civila försvaret undantas dock in sin helhet från lagens tillämpningsområde. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 b i yrkesförardirektivet.

Av *punkten 8* framgår att från lagens tillämpningsområde undantas förare av fordon som används vid övningskörning eller körprov enligt författningarna om körkort, bl.a. körkortslagen (1998:488), eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt den nu aktuella lagen. En förutsättning är att fordonet inte samtidigt används för en kommersiell gods- eller persontransport. Undantaget omfattar alltså övningskörning, körprov och körträning som inte utförs i samband med kommersiella transporter. I *punkten 9* finns bestämmelser om arbetsplatsförlagt lärande som ansluter till *punkten 8*. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 f i yrkesförardirektivet.

I *punkten 9* undantas förare av fordon som inom ramen för ett arbetsplatsförlagt lärande används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller träning för yrkeskompetens, om den som har uppsikt över den som kör uppfyller vissa behörighetskrav. Undantaget tar sikte på den som faktiskt framför fordonet och inte den som enligt 4 kap. 7 § körkortsförordningen (1998:980) anses som förare i kraft av att ha uppsikt över körningen. Undantaget omfattar både gods- och persontransporter. Om eleven t.ex. övningskör med en lastbil behöver den som har uppsikt över övningskörningen alltså inneha ett yrkeskompetensbevis för godstransporter eller vara trafiklärare för körkortsbehörighet C. En sådan trafiklärare behöver dock inte inneha yrkeskompetensbevis. Undantaget tar framförallt sikte på arbetsplatsförlagt lärande inom gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning. Detta gäller även sådan gymnasial lärlingsutbildning som avses i 16 kap. 11 § skollagen (2010:800). Utöver övningskörning omfattas träning av körförmågan för att få ett yrkeskompetensbevis även om det formellt inte utgör sådan körträning som avses i lagens 4 kap. 3 §. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 andra stycket i yrkesförardirektivet.

I *punkten 10* undantas förare av fordon som inte används för kommersiella gods- eller persontransporter. Undantaget tar sikte på transporter som inte är kommersiella, dvs. som sker utanför den kommersiella sfären och saknar koppling till förvärvsmässig verksamhet. Det kan vara frågan om transporter för egen räkning, t.ex. inom ramen för hobbyverksamhet, eller för annans räkning, t.ex. persontransporter i samband med föreningsverk-

samhet. Det kan också vara frågan om förare av fordon som används för transporter av humanitärt bistånd som inte är kommersiella. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 e och g i yrkesförardirektivet.

I *punkten 11* läggs, som ett förtydligande, transporter av maskiner eller annan utrustning till i undantaget. Samtidigt ändras ”och” till ”eller”, vilket innebär att föraren enbart behöver transportera antingen material, maskiner eller utrustning för att undantaget ska bli tillämpligt. Av punkten framgår därmed att förare av fordon som används för att transportera material eller maskiner eller annan utrustning, som föraren ska använda i sitt arbete undantas under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. I allmänhet anses inte framförandet av fordon utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om den upptar mindre än 30 procent av den månatliga arbetstiden. Typiskt sett tar undantaget sikte på hantverkare, t.ex. en målare eller snickare, som kör en lastbil för att transportera material och verktyg som han eller hon använder i sitt arbete som hantverkare. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 h i yrkesförardirektivet.

Av *punkten 12* framgår att lagen inte ska tillämpas på förare av fordon som används för transporter som kräver körkortsbehörighet D1 eller D. Fordonet måste vidare köras utan passagerare till eller från den servicedepå som används av transportföretaget. Framförande av fordonet får inte heller vara förarens huvudsakliga sysselsättning. I allmänhet anses inte framförandet av fordon utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om den upptar mindre än 30 procent av den månatliga arbetstiden. En servicedepå utför andra slags åtgärder än en verkstad, jfr. punkt 4. En servicedepå sysslar med löpande skötsel och underhåll av fordonets allmänna skick, t.ex. tvätt och städning, och en verkstad sysslar med reparationer och underhåll av fordonets tekniska funktion. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 d i yrkesförardirektivet.

Av *punkten 13* framgår att från lagen undantas förare som utför godstransporter med fordon som används eller hyrs utan förare i vissa branscher om transporten utförs inom ramen för företagets egen verksamhet. Det framgår dock vidare att undantaget inte är tillämpligt om fordonet används utanför en radie av 100 kilometer från den plats där företaget är beläget eller om framförandet av fordonet är förarens huvudsakliga sysselsättning. I allmänhet anses inte framförandet av fordon utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om den upptar mindre än 30 procent av den månatliga arbetstiden. Undantaget blir alltså tillämpligt om någon i de uppräknade branscherna utför en godstransport inom ramen för företagets egen verksamhet. Är det ett jordbruksföretag ska transporten alltså anknyta till jordbruksverksamheten och motsvarande gäller för de andra nämnda branscherna. Undantaget är tillämpligt oavsett om föraren äger verksamheten eller bara är anställd och det spelar inte heller någon roll i vilken associationsrättslig form verksamheten bedrivs. Bestämmelsen genomför artikel 2.3 i yrkesförardirektivet.

I *punkten 14* undantas förare av fordon som används för ett företags gods- eller persontransporter i landsbygdsområden för att försörja företagets egen verksamhet med gods eller arbetskraft. Undantaget är bara tillämpligt om transporten är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten. Förare i de branscher som anges i punkt 13, som många gånger hör hemma i landsbygdsområden, kan alltså undantas med stöd av det nu aktuella

undantaget även om det sker utanför den radie om 100 kilometer som gäller där. Undantaget är tillämpligt oavsett föraren äger verksamheten eller bara är anställd och det spelar inte heller någon roll i vilken associationsrättslig form verksamheten bedrivs. Det finns ett bemyndigande i 13 kap. 1 § 1 som ger möjlighet att precisera vad som avses med att transporten ska vara tillfällig och inte får försämra trafiksäkerheten. Bestämmelsen genomför artikel 2.2 i yrkesförardirektivet.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.1–6.3.

6 kap.

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset ska en *unionskod* anges.

Myndigheten ska utfärda ett nytt yrkeskompetensbevis när föraren genomgått en fortbildning.

Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den körkortsbehörighet som beviset avser.

Ett yrkeskompetensbevis är giltigt i fem år från den dag det utfärdades.

Paragrafen behandlar frågor om utfärdande av yrkeskompetensbevis.

I paragrafens *första stycke* ändras gemenskapskod till unionskod. På yrkeskompetensbeviset ska den unionskod som anges i artikel 10.1 i yrkesförardirektivet anges.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.

13 kap.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. *vad som enligt 2 kap. 4 § 14 avses med att en gods- eller persontransport är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten,*

2. grundläggande kompetens som rör

– innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,

– körträning enligt 4 kap. 3 §,

– utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §,

– anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,

– provs omfattning och utformning,

3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

4. yrkeskompetensbevis och unionskod enligt 6 kap. 1 §,

5. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES, men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,

6. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,

7. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och

8. tillsyn.

Paragrafen behandlar frågor om bemyndiganden.

Punkten 1 ges ett helt nytt innehåll och till följd av detta får övriga punkter en ny numrering. Av punkten 1 framgår att regeringen eller den myndighet regeringen som bestämmer ska få meddela föreskrifter om vad som avses med att transporten ska vara tillfällig och inte får försämra

trafiksäkerheten enligt 2 kap. 4 § 14. I paragrafens *punkt 4* ändras gemenskapskod till unionskod.

Paragrafen behandlas i avsnitt 6.4.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 23 maj 2020.

2. Ett yrkeskompetensbevis som utfärdats enligt äldre föreskrifter gäller till och med sista giltighetsdagen.

Av *punkten 1* framgår att lagen ska träda i kraft den 23 maj 2020, vilket motsvarar det datum när ändringsdirektivet ska vara genomfört i svensk rätt. Med anledning av att gemenskapskod byts till unionskod anges i *punkten 2* av tydlighetsskäl att ett yrkeskompetensbevis utfärdat före den 23 maj 2020 ska vara fortsatt giltigt till dess sista giltighetsdag.

Bestämmelserna behandlas i avsnitt 7.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/59/EG

av den 15 juli 2003

om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), och

av följande skäl:

- (1) I artikel 5.1, 5.2 och 5.4 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (4) föreskrivs det att vissa förare vid gods- eller persontransporter på väg skall inneha ett bevis på sin yrkeskompetens anpassat efter deras ålder, fordonskategorin och körningens längd i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för vissa förare vid vägtransporter. Denna miniminivå fastställs i direktiv 76/914/EEG (5).
- (2) Eftersom bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 omfattar en mycket liten andel förare och en obligatorisk utbildning för närvarande endast föreskrivs av några medlemsstater, utövar flertalet förare inom gemenskapen i dag sitt yrke endast på grundval av körkortet.

(1) EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 258, och EGT C 20 E, 28.1.2003, s. 263.

(2) EGT C 260, 17.9.2001, s. 90.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 17 januari 2002 (EGT C 271 E, 7.11.2002, s. 381), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 december 2002 (EUT C 32 E, 11.2.2003, s. 9) och Europaparlamentets beslut av den 8 april 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT). Rådets beslut av den 13 juni 2003.

(4) Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1).

(5) Rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon (EGT L 357, 29.12.1976, s. 36).

- (3) För att förarna skall kunna uppfylla de nya krav som marknadsutvecklingen för vägtransporter medför, bör gemenskapsreglerna utsträckas till att omfatta alla förare, oavsett om de framför fordon i egenskap av egenföretagare eller som löntagare, eller om de arbetar för egen eller annans räkning.

- (4) Syftet med att uppställa nya gemenskapsregler är att säkerställa förarens lämplighet på grundval av hans kompetens, såväl när det gäller rätten att framföra fordon som vid utövandet av denna verksamhet.

- (5) Avsikten med kravet på grundläggande kompetens och fortbildning är särskilt att förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet, inbegripet vid sådana åtgärder som föraren utför då fordonet står stilla. Dessutom bör ett moderniserat föraryrke väcka ungdomars intresse för detta yrke och på så sätt bidra till rekryteringen av nya förare vid en tidpunkt då det råder brist på sådana.

- (6) För att undvika ojämlikhet i konkurrensvillkoren bör detta direktiv omfatta medborgare, såväl i en medlemsstat som i ett tredje land, vilka framför fordon och är anställda i ett företag som är etablerat i en medlemsstat eller anlitats av ett sådant företag.

- (7) För att kunna fastställa att föraren uppfyller sina åligganden bör medlemsstaterna utfärda ett bevis till denne om yrkesmässig kompetens, nedan kallat "yrkeskompetensbevis", som belägg för dennes grundläggande kompetens eller fortbildning.

- (8) Med hänsyn till skillnaderna mellan de system som redan finns i vissa medlemsstater bör medlemsstaterna kunna välja mellan flera olika alternativ för att underlätta genomförandet av bestämmelserna om den grundläggande kompetensen.

- (9) För att upprätthålla kompetensen för redan yrkesverksamma förare bör dessa åläggas en periodiskt återkommande vidareutbildning i sådana frågor som är väsentliga för deras yrkesutövning.

- (10) Minimikraven för den grundläggande kompetensen och fortbildningen omfattar de säkerhetsregler som skall iaktas under framförande av fordon och vid stillastående. Utvecklingen av ett defensivt sätt att framföra fordon, dvs. att förutse faror och ta hänsyn till övriga trafikanter, vilket går hand i hand med en rationell bränsleförbrukning, kommer att få positiva följdverkningar både för samhället och för själva vägtransportsektorn.

- (11) Detta direktiv bör inte påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än det som föreskrivs för erhållandet av det yrkeskompetensbevis som styrker att innehavaren besitter motsvarande grundläggande kompetens.
- (12) Endast utbildningsorgan som godkänts av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna organisera de utbildningskurser som ingår i den grundläggande kompetensen och fortbildningen. För att garantera kvaliteten på de godkända centrumen bör de behöriga myndigheterna fastställa harmoniserade kriterier för godkännande, bland annat krav på en välgrundad yrkeskompetens.
- (13) Inte endast de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna utan även de enheter som dessa utser bör få i uppdrag att anordna de prov som avses inom ramen för den grundläggande kompetensen och fortbildningen. Med hänsyn till den betydelse som en enhetlig tillämpning av detta direktiv har för trafiksäkerhet och jämlika konkurrensvillkor, bör medlemsstaternas behöriga myndigheter övervaka dessa prov.
- (14) Medlemsstaterna bör föreskriva att den första fortbildningen skall vara avslutad och till föraren utfärdade yrkeskompetensbeviset för denna senast fem år efter antingen datumet för utfärdandet av yrkeskompetensbeviset för den grundläggande kompetensen eller sista datumet för vissa förarens hävdande av sina tidigare rättigheter. Kortare eller längre tidsfrister bör även tillåtas. Efter sin första fortbildning bör föraren gå en fortbildningskurs vart femte år.
- (15) För att styrka att en förare som är medborgare i en medlemsstat innehar ett av de yrkeskompetensbevis som avses i detta direktiv, och för att underlätta det ömsesidiga erkännandet av de olika yrkeskompetensbevisen, bör medlemsstaterna föra in den därför avsedda harmoniserade gemenskapskoden samt det datum då koden upphör att gälla antingen på körkortet eller på det nya yrkeskompetensbeviset för förare; detta kort kommer att ömsesidigt erkännas av medlemsstaterna och en harmoniserad modell för det anges i detta direktiv. Det bör uppfylla samma säkerhetskrav som körkortet, med hänsyn till betydelsen för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor av de rättigheter som beviset medför. Tack vare möjligheten för medlemsstaterna att föra in gemenskapskoden på det nya kortet bör dessa kunna föreskriva en giltighetsperiod för körkortet som inte sammanfaller med det datum då en fortbildning upphör att gälla, eftersom varje medlemsstat enligt direktiv 91/439/EEG (*) behåller rätten att på grundval av nationella kriterier fastställa giltighetstiden för de körkort som den utfärdar.
- (16) Bilagorna I och la till direktiv 91/439/EEG bör ändras så att man i förteckningen över de harmoniserade koderna och underkoderna i dessa bilagor lägger till den nya gemenskapskoden som fastställer det datum fram till vilket föraren uppfyller kravet på yrkeskompetens, antingen det gäller grundläggande kompetens eller fortbildning.
- (17) Särskilda certifieringsbestämmelser bör fastställas för förare som är medborgare i tredje land och som omfattas av detta direktiv.
- (18) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv med hänsyn bland annat till de olika systemen för grundläggande kompetens som föreskrivs här och förelägga Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén en rapport om detta.
- (19) Med hänsyn till det stora antal förare som omfattas av detta direktiv bör det föreskrivas att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall tillämpas i två steg, beroende på om det rör sig om fordon som framförs för persontransporter eller för godstransporter. Genom uppskovet med tillämpningen av detta direktiv när det gäller kravet på grundläggande kompetens för förare av fordon för godstransporter och persontransporter bör även införandet av fortbildningen kunna ske stegvis.
- (20) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter (*).
- (21) Med hänsyn till att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall börja att tillämpas vid två olika datum bör berörda bestämmelser i såväl förordning (EEG) nr 3820/85 som direktiv 76/914/EEG upphävas.
- (22) Det är emellertid önskvärt, för att respektera gemenskapsrättens principer, att från tillämpningen av detta direktiv undanta förare av fordon som används för transporter när detta anses ha en mindre inverkan på trafiksäkerheten eller i de fall då kraven i detta direktiv skulle medföra en oproportionell ekonomisk eller social börda.
- (23) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen att inrätta en standard för hela gemenskapen i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(*) Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2000/56/EG (EGT L 237, 21.9.2000, s. 45).

(*) EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1***Tillämpningsområde**

Detta direktiv skall tillämpas på personer som framför fordon och som är

- a) medborgare i en medlemsstat,
- b) medborgare i ett tredje land anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag,

nedan kallade "förare" och som utför transporter på allmän väg inom gemenskapen med följande fordon:

- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i direktiv 91/439/EEG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.
- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D eller D + E enligt definitionerna i direktiv 91/439/EEG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

*Artikel 2***Undantag**

Detta direktiv skall inte tillämpas på förare

- a) av fordon vars högsta hastighet inte överstiger 45 km/h,
- b) av fordon som används för militära ändamål, av räddningstjänsten, brandväsendet och ordningsmakten eller som står under dessas kontroll,
- c) av fordon som utsätts för vägprov i syfte att göra tekniska förbättringar, reparationer eller underhåll samt nya eller ombyggda fordon som ännu inte har börjat användas,
- d) av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,
- e) av fordon som används vid trafikskoleutbildning för körkort eller yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 och artikel 8.1,
- f) av fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor, för eget bruk,

- g) av fordon som transporterar material och utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

*Artikel 3***Kompetens och utbildning**

1. För att få framföra fordon enligt definitionen i artikel 1 krävs dels grundläggande kompetens, dels fortbildning. I detta syfte skall medlemsstaterna föreskriva följande:

- a) Ett system för förvärvande av grundläggande kompetens

Medlemsstaterna skall välja mellan följande två alternativ:

- i) Ett alternativ med både deltagande i utbildning och genomfört prov

I enlighet med avsnitt 2 punkt 2.1 i bilaga I skall detta slag av grundläggande kompetens omfatta krav på deltagande i utbildning av en viss längd. Denna skall avslutas med ett prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 a utfärdas.

- ii) Ett alternativ med endast prov

I enlighet med avsnitt 2 punkt 2.2 i bilaga I skall detta slag av grundläggande kompetens inte omfatta krav på deltagande i utbildning utan endast ett teoretiskt och ett praktiskt prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 b utfärdas.

Dock får en medlemsstat ge en förare tillstånd att framföra fordon inom den statens territorium innan han har erhållit ett yrkeskompetensbevis, då föraren deltar i en nationell yrkesutbildning om lägst sex månader, under en period om högst tre år. Inom denna yrkesutbildning får de prov som avses i leden i och ii genomföras i etapper.

- b) Ett fortbildningssystem

I enlighet med avsnitt 4 i bilaga I skall fortbildningen omfatta krav på deltagande i utbildning. Till styrkande av denna utbildning skall ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 8.1 utfärdas

2. Medlemsstaterna får även införa ett system för att i snabbare tempo förvärva grundläggande kompetens så att förare kan få framföra fordon i de fall som anges i artikel 5.2 a ii, 5.2 b, 5.3 a i och 5.3 b.

I enlighet med avsnitt 3 i bilaga I skall den snabbförvärvade grundläggande kompetensen omfatta krav på deltagande i en utbildning. Denna skall avslutas med ett prov. Vid godkänt provresultat skall yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2 utfärdas.

3. Medlemsstaterna får undanta förare som har erhållit det examensbevis om yrkesmässig kompetens som föreskrivs i direktiv 96/26/EG⁽¹⁾ från de prov som avses i punkterna 1 a i och ii och 2 i fråga om de ämnen som ingår i det prov som anges i det direktivet och i förekommande fall från närvaroplikt vid motsvarande kursmoment.

Artikel 4

Hävdvunna rättigheter

Undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis är de förare som innehar

- a) ett körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D, D + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt och som utfärdats senast två år efter det att tidsfristen för införlivande av detta direktiv löpt ut,
- b) ett körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C, C + E eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt och som utfärdats senast tre år efter det att tidsfristen för införlivande av detta direktiv löpt ut.

Artikel 5

Grundläggande kompetens

1. För att uppnå grundläggande kompetens krävs det inte att den sökande redan innehar körkort för motsvarande kategori.
2. Förare av fordon som är avsett för godstransporter får
 - a) från och med 18 års ålder framföra fordon
 - i) i körkortskategorierna C och C + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1,
 - ii) i körkortskategorierna C1 och C1 + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.
 - b) från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna C och C + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.
3. Förare av fordon som är avsett för persontransporter får
 - a) från och med 21 års ålder framföra fordon
 - i) i körkortskategorierna D och D + E när de används för persontransporter i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1 + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter (EGT L 124, 23.5.1996, s. 1). Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/76/EG (EGT L 277, 14.10.1998, s. 17).

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon att från och med 18 års ålder på deras territorium framföra fordon av en av ovannämnda kategorier om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

- ii) i körkortskategorierna D och D + E, under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon att från och med 20 års ålder på deras territorium framföra fordon av en av ovannämnda kategorier om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1. Denna åldersgräns kan sänkas till 18 år när föraren kör fordonet utan passagerare.

- b) från och med 23 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och D + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av de åldersgränser som anges i punkt 2 behöver inte förare av fordon som utför godstransporter och som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 för någon av de fordonskategorier som omfattas av punkt 2 i den här artikeln förvärva ett sådant yrkeskompetensbevis för övriga fordonskategorier som omfattas av den punkten.

Dessa bestämmelser gäller på samma villkor förare som utför persontransporter för de fordonskategorier som avses i punkt 3.

5. Förare av fordon som utför godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter eller omvänt och som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, behöver inte upprepa de gemensamma delarna i den grundläggande kompetensen utan endast de delar som är specifika för den nya kompetensen.

Artikel 6

Yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens

1. Yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens

- a) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av deltagande i en utbildning och genomfört prov

I enlighet med artikel 3.1 a i skall medlemsstaterna kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett utbildningscentrum som godkänts av de behöriga myndigheterna i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I, nedan kallat "godkänt utbildningscentrum". I denna utbildning skall samtliga ämnen som avses i förteckningen i avsnitt 1 i bilaga I tas upp. Utbildningen skall avslutas med godkänt resultat i det prov som avses i avsnitt 2 punkt 2.1 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna provet, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämnda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens.

- b) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av genomförda prov

I enlighet med artikel 3.1 a ii skall medlemsstaterna kräva att aspiranten uppnår godkända resultat i de teoretiska och praktiska prov som avses i avsnitt 2 punkt 2.2 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna dessa prov, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i samtliga ovan nämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämnda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens.

2. Yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens

I enlighet med artikel 3.2 skall medlemsstaterna kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett godkänt utbildningscentrum. I denna utbildning skall samtliga de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I tas upp.

Utbildningen skall avslutas med ett prov enligt avsnitt 3 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna provet, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i ovan nämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämnda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens.

Artikel 7

Fortbildning

I fortbildningen, som skall syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 samt sådana förare som avses i artikel 4 en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, skall tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning.

Utbildningen skall anordnas av ett godkänt utbildningscentrum i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I. Om föraren byter företag skall hänsyn tas till fortutbildning som redan genomgått.

Syftet med fortbildningen skall vara att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I.

Artikel 8

Yrkeskompetensbevis om fortbildning

1. Efter fortbildningen enligt artikel 7 skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det godkända utbildningscentrumet till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om fortbildning.

2. Följande förare skall genomgå en första fortbildning:

- a) Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades.
- b) Förare enligt artikel 4, inom fem år efter de tidpunkter som anges i artikel 14.2, enligt en tidsplan som fastställs av medlemsstaterna.

Medlemsstaterna får förkorta eller förlänga de perioder som avses i leden a och b, bland annat för att de skall sammanfalla med den dag då körkortets giltighetstid löper ut eller för att möjliggöra ett successivt införande av fortbildningen. Perioden får dock inte vara kortare än tre år eller längre än sju år.

3. Förare som har genomgått den första fortbildningen enligt punkt 2 skall genomgå fortbildning vart femte år, före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

4. Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 samt förare enligt artikel 4 som upphört att vara yrkesverksamma och som inte längre uppfyller kraven i punkterna 1–3 skall genomgå en fortbildning innan de återgår till att utöva yrket.

5. Förare som utför godstransporter eller persontransporter på väg, och som har genomgått fortbildning för någon av körkortskategorierna i artikel 5.2 och 5.3, skall undantas från skyldigheten att genomgå fortbildning för någon annan av de kategorier som anges i de punkterna.

Artikel 9

Utbildningsort

Förare enligt artikel 1 a skall erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i den medlemsstat där de har normal hemvist (bostadsorten) enligt definitionen i artikel 14 i förordning (EEG) nr 3821/85⁽¹⁾.

Förare enligt artikel 1 b skall erhålla denna kompetens i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat arbetstillstånd för dem.

Förare enligt artikel 1 a och b skall genomgå fortbildning enligt artikel 7 i den medlemsstat där de har normal hemvist (bostadsorten) eller i den medlemsstat där de arbetar.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1360/2002 (EGT L 207, 5.8.2002, s. 1).

Artikel 10

Gemenskapskod

1. På grundval av yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 skall medlemsstaternas behöriga myndigheter införa gemenskapskoden enligt punkt 2 i den här artikeln intill motsvarande körkortskategorier, med beaktande av bestämmelserna i artikel 5.2 och 5.3 och artikel 8,

— antingen på körkortet,

— eller på det yrkeskompetensbevis för förare som skall upprättas i enlighet med förslaget i bilaga II.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar skall erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset skall de behöriga myndigheterna förvissa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alljämt är giltigt.

2. Följande gemenskapskod skall läggas till i den förteckning över harmoniserade gemenskapskoder som ingår i bilagorna I och Ia till rådets direktiv 91/439/EEG:

"95. Yrkeskompetensbevis enligt artikel 3 giltigt t.o.m. ... (t.ex. 95.01.01.2012)."

3. a) Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för godstransporter på väg skall förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i förordning (EG) nr 484/2002⁽¹⁾.

Medlemsstaten får, som ett komplement till detta tillstånd, till en sådan förare utfärda det yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II och som är försett med motsvarande gemenskapskod.

b) Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för persontransporter på väg skall förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv genom

— antingen gemenskapskoden på gemenskapskörkortet, om han innehar detta körkort, eller

— det yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II och som är försett med motsvarande gemenskapskod, eller

— ett nationellt bevis vars giltighet medlemsstaterna ömsesidigt erkänner på sina respektive territorier.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 484/2002 av den 1 mars 2002 om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 i syfte att införa ett förartillstånd (EGT L 76, 19.3.2002, s. 1).

Artikel 11

Anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen

De ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna I och II till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

Artikel 12

Kommittéförande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 13

Rapport

Kommissionen skall senast den 10 september 2011 till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén överlämna en rapport som innehåller en första bedömning av genomförandet av detta direktiv, särskilt i fråga om likvärdigheten mellan de olika system för förvärvande av grundläggande kompetens som anges i artikel 3 samt hur effektiva de är för att uppnå den fastställda kompetensnivån. Denna rapport skall vid behov åtföljas av lämpliga förslag.

Artikel 14

Införlivande och genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 10 september 2006. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser

— när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna D1, D1 + E, D och D + E från och med den 10 september 2008.

— när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna C1, C1 + E, C och C + E från och med den 10 september 2009.

Medlemsstaterna skall genast underrätta kommissionen om detta och bistå varandra vid tillämpningen av dessa bestämmelser.

Artikel 15

Upphävande

1. Artikel 5 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall upphöra att gälla enligt följande:
 - a) Punkt 1 skall upphöra att gälla med verkan från och med den 10 september 2009.
 - b) Punkterna 2 och 4 skall upphöra att gälla med verkan från och med den 10 september 2008.
2. Direktiv 76/914/EEG skall upphöra att gälla från och med den 10 september 2009.
3. De bestämmelser i lagar och andra författningar som har antagits för att följa direktiv 76/914/EEG skall inte längre tillämpas
 - från och med den 10 september 2008 på förare av fordon för persontransporter på väg,
 - från och med den 10 september 2009 på förare av fordon för godstransporter på väg.

Artikel 16

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 17

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 2003.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

G. TREMONTI

Ordförande

BILAGA I

MINIMIKRAV I FRÅGA OM KOMPETENS OCH UTBILDNING FÖR YRKESFÖRARE

Avsnitt 1: Förteckning över ämnen

De kunskaper som skall beaktas när förarens grundläggande kompetens och fortbildning fastställs av medlemsstaterna skall omfatta åtminstone alla ämnen i denna förteckning. I dessa ämnen skall aspiranterna uppnå den nivå i fråga om kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att på ett tryggt sätt framföra fordon i den berörda körkortskategorin.

Den lägsta kunskapsnivån får inte vara lägre än nivå 2 enligt de utbildningsnivåer som anges i bilaga 1 till beslut 85/368/EEG⁽¹⁾, det vill säga den nivå som uppnåtts genom utbildning i den obligatoriska skolan, kompletterad med en yrkesutbildning.

1. *Avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelserna*

För samtliga körkort

- 1.1 Mål: att känna till kraftöverföringens egenskaper för optimal användning av dessa.

Kurvorna över motorns vridmoment, effekten och bränsleförbrukningen, optimal användning av varvräknare, diagram över växellådans utväxling.

- 1.2 Mål: att känna till säkerhetsanordningarnas tekniska egenskaper och funktion för att behärska fordonet, minska slitaget och att förebygga störningar.

Särskilda egenskaper hos det hydrauliska bromsservosystemet, bromsarnas och retarderns begränsningar, kombinerad användning av bromsar och retarder, optimalt utnyttjande av förhållandet fart-växellåda, användning av fordonets tröghet, metoder för att sakta ner och bromsa i nedförsbacke, agerande om fel uppstår.

- 1.3 Mål: att kunna optimera bränsleförbrukningen.

Optimering av bränsleförbrukningen genom att tillämpa de kunskaper som anges i punkterna 1.1 och 1.2.

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

- 1.4 Mål: att vara i stånd att ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, beräkning av den totala volymen/bruttovolymen, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonstabilitet och gravitationscentrum, typer av förpackningsmaterial och pallar.

Grundläggande godssäkringskategorier, metoder för fastspänning och säkring av gods, användning av spännband, kontroll av säkringsutrustning, användning av hanteringsutrustning, användning av presenningar.

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

- 1.5 Mål: att kunna säkerställa passagerarnas säkerhet och bekvämlighet.

Justering av rörelser i längd- och sidriktningen, gemensamt bruk av vägnätet, placering på körbanan, mjukhet vid inbromsning, behärskning av överhänget, användning av särskild infrastruktur (offentliga platser och reserverade körfält), hantering av konflikter mellan ett tryggt körsätt och andra uppgifter som förare, kommunikation med passagerarna, särskilda hänsyn vid transport av vissa passagerargrupper (personer med funktionshinder, barn).

- 1.6 Mål: att vara i stånd att ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonstabilitet och gravitationscentrum.

⁽¹⁾ Rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG (EGT L 199, 31.7.1985, s. 56).

2. Tillämpning av bestämmelser

För samtliga körkort

2.1 Mål: att känna till sociala förhållanden och bestämmelser inom vägtransportsektorn.

Maximala arbetstider inom transportsektorn, principer i tillämpning och konsekvenser av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och (EEG) 3821/85, påföljder vid bristande eller felaktig användning eller manipulering av färdskrivaren, kunskaper om sociala förhållanden inom vägtransportsektorn: rättigheter och skyldigheter för förare i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning.

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

2.2 Mål: att känna till bestämmelserna för godstransporter.

Intyg för att bedriva transportverksamhet, skyldigheter enligt standardavtalen för godstransporter, utformning av de dokument som ingår i transportkontrakten, internationella transporttillstånd, skyldigheter enligt konventionen om frakttal vid internationell godsbefordran på väg, internationella fraktsedlar, gränsöverskridande transporter, speditörer, särskilda dokument som medföljer godset.

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

2.3 Mål: att känna till bestämmelserna för persontransporter.

Transport av särskilda passagerargrupper, säkerhetsutrustning i bussen, säkerhetsbälten, lastning av fordonet.

3. Hälsa, vägtrafiksäkerhet och miljöskydd, service, logistik

För samtliga körkort

3.1 Mål: vara medveten om riskerna i trafiken och om arbetsrelaterade olyckor.

Olika typer av arbetsrelaterade olyckor inom transportsektorn, statistik över trafikolyckor, lastbilar och bussars olycksfrekvens, personsador, materiella skador, ekonomiska konsekvenser.

3.2 Mål: kunna förebygga brottslighet och människosmuggling.

Allmän information, konsekvenser för föraren, förebyggande åtgärder, checklista, lagstiftningen om transportföretagens ansvar.

3.3 Mål: kunna förebygga fysiska risker.

Ergonomi: riskfyllda rörelser och arbetsställningar, fysisk kondition, hanteringsövningar, personlig säkerhet.

3.4 Mål: vara medveten om vikten av fysisk och psykisk förmåga.

Principer för en hälsosam och balanserad kost, effekter av alkohol, läkemedel eller andra ämnen som kan påverka beteendet, symptom på, orsaker till och effekter av trötthet och stress, den grundläggande arbets- och vilocykelns betydelse.

3.5 Mål: att kunna bedöma krissituationer.

Agerande i krissituationer: bedömning av situationen, hindra att olycksituationen förvärras, kalla på hjälp, komma till skadades undsättning och ge första hjälpen åt skadade, vidta åtgärder vid brand, evakuera dem som befinner sig i lastbilar/passagerare i bussar, garantera alla passagerares säkerhet, reaktioner vid överfall, grundläggande principer för hur en olycksrapport skall utformas.

3.6 Mål: kunna uppvisa ett sådant beteende som bidrar till att företagets profil höjs.

Förarens uppträdande och företagets profil: hur kvaliteten på förarens tjänster är av betydelse för företaget, förarens olika roller, personer som föraren kan komma i kontakt med, fordonsunderhåll, uppläggning av arbetet, kommersiella och ekonomiska konsekvenser av tvister.

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

3.7 Mål: att känna till ekonomiska villkor för godstransporter på väg och organisationen av marknaden.

Vägtransporter i förhållande till andra transportsätt (konkurrens, befraktare), olika typer av vägtransportverksamhet (transporter för andras räkning, för egen räkning, transportrelaterad verksamhet), organisationen av de vanligaste transportföretagen och transportrelaterad verksamhet, olika specialiserade transporter (tank- eller kylvagnar osv.), utvecklingen inom sektorn (diversifiering av tillhandahållna tjänster, järnväg/väg, underleverantörer, osv.).

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

- 3.8 Mål: att känna till ekonomiska villkor för persontransporter på väg och organisationen av marknaden.

Persontransporter på väg i förhållande till olika transportsätt för persontransport (järnväg, personbilar), olika typer av vägtransportverksamhet för persontransport, gränspassage (internationella transporter), de vanligaste persontransportföretagens organisation.

Avsnitt 2: Obligatorisk grundläggande kompetens enligt artikel 3.1 a

2.1 *Alternativet med deltagande i utbildning och genomförande av prov*

Utbildning för grundläggande kompetens skall omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen för grundläggande kompetens skall uppgå till 280 timmar.

Varje aspirant skall köra individuellt minst tjugo timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon i direktiv 91/439/EEG.

Aspiranten skall under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje förare kan genomföra högst åtta av de tjugo timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

För förare enligt artikel 5.5 skall utbildningslängden för grundläggande kompetens uppgå till 70 timmar, varav fem timmar skall utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet skall omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

2.2 *Alternativet med prov*

Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som de utsett skall anordna ett teoretiskt och ett praktiskt prov enligt nedan för att kontrollera om aspiranterna har den kunskapsnivå som krävs enligt avsnitt 1 när det gäller de angivna målen och ämnen.

- a) Det teoretiska provet skall bestå av minst två delar:
- i) Skriftliga frågor som antingen består av flervalsfrågor eller frågor med direkta svar, alternativt en kombination av dessa två typer.
 - ii) Fallstudier.

Minimilängden på det teoretiska provet skall vara fyra timmar.

- b) Det praktiska provet skall bestå av två delar:

- i) Ett körprov som är avsett att göra det möjligt att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser. Detta prov skall om möjligt äga rum på vägar utanför tätbebyggda områden, på motortrafikleder och motorvägar (eller liknande), samt på alla typer av vägar i stadsmiljö, och de bör utgöras prov på de olika svårigheter som en förare riskerar att råka ut för. Det är önskvärt att detta prov kan äga rum under olika trafikförhållanden. Tiden för körning på väg bör utnyttjas optimalt för att aspiranten skall kunna bedömas på alla de trafikområden som denna måste kunna hantera. Minimilängden på detta prov är 90 minuter.
- ii) Ett praktiskt prov som åtminstone omfattar punkterna 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 och 3.5. Minimilängden på detta prov är 30 minuter.

De fordon som används under det praktiska provet skall åtminstone uppfylla kraven för testfordon i direktiv 91/439/EEG.

Det praktiska provet kan kompletteras med ett tredje prov som äger rum på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

Längden på detta valfria prov har inte fastställts. I det fall föraren klarar detta prov kan längden på detta minska längden på det körprov på 90 minuter som anges i led i. Denna minskning får dock inte överstiga 30 minuter.

För förare enligt artikel 5.5 inskränker sig det teoretiska provet till de ämnen som avses i avsnitt 1, vilka berör de fordon som den nya grundläggande kompetensen gäller. Dessa förare måste dock genomgå det praktiska provet i dess helhet.

Avsnitt 3: Snabbförvärvad grundläggande kompetens enligt artikel 3.2

Utbildning för snabbförvärvad grundläggande kompetens skall omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen skall uppgå till 140 timmar.

Varje aspirant skall köra individuellt minst 10 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon i direktiv 91/439/EEG.

Aspiranten skall under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje förare får genomföra högst fyra av de tio timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärsknigen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

För förare enligt artikel 5.5 skall utbildningslängden för snabbförvärvad grundläggande kompetens uppgå till 35 timmar, varav två och en halv timme skall utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet skall omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

Avsnitt 4: Obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b

Obligatoriska fortbildningskurser skall anordnas av ett godkänt utbildningscentrum. Längden på en sådan kurs skall uppgå till 35 timmar vart femte år och fördelas på perioder på minst sju timmar. Sådan fortbildning kan delvis tillhandahållas med hjälp av en avancerad simulator.

Avsnitt 5: Godkännande av den grundläggande kompetensen och fortbildningen

5.1 De utbildningscentrum som tillhandahåller utbildning för grundläggande kompetens samt fortbildning skall godkännas av medlemsstaternas behöriga myndigheter. Ett sådant godkännande kan endast erhållas efter en skriftlig ansökan. Till den skriftliga ansökan skall följande handlingar bifogas:

5.1.1 Ett lämpligt kompetens- och utbildningsprogram som anger ämnen, plan för genomförande och undervisningsmetoder.

5.1.2 Lärorens kvalifikationer och verksamhetsområden.

5.1.3 Information om undervisningslokaler, undervisningsmaterial, tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och den fordonspark som används.

5.1.4 Villkoren för deltagande i utbildningen (antal deltagare).

5.2 Den behöriga myndigheten skall skriftligen godkänna utbildningen på följande villkor:

5.2.1 Utbildningen skall genomföras i enlighet med de dokument som bifogas ansökan.

5.2.2 Den behöriga myndigheten skall ha rätt att skicka bemyndigade personer för att närvara vid den utbildning som ges av de godkända utbildningscentrumen och ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl.

5.2.3 Godkännandet kan återkallas eller förklaras vilande om villkoren inte längre uppfylls.

Det godkända utbildningscentrumet skall garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven. Inom ramen för ett särskilt urvalsförfarande skall utbildarna ha dokumenterad kännedom om undervisningsmaterialet och undervisningsmetoder. När det gäller den praktiska delen av utbildningen skall utbildarna, i likhet med körskollärare som utbildar förare för tunga fordon, ha dokumenterad erfarenhet från föraryrket eller motsvarande förarerfarenhet.

Kursprogrammet skall utformas i enlighet med godkännandet och omfatta de ämnen som avses i avsnitt 1.

BILAGA II

BESTÄMMELSER OM EUROPEISKA GEMSKAPERNAS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE

1. De fysiska egenskaperna hos beviset skall vara i enlighet med ISO 7810 och ISO 7816-1.

De metoder som används för att kontrollera de fysiska egenskaperna hos beviset i syfte att fastställa att de följer de internationella normerna skall vara i enlighet med ISO 10373.

2. Yrkeskompetensbeviset för förare skall bestå av två sidor.

Sidan 1 skall innehålla följande:

- a) Rubriken "yrkeskompetensbevis för förare" i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar beviset.
- b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar beviset (frivillig uppgift).
- c) Nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som utfärdar beviset, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor, skall vara en av följande:

B: Belgien

DK: Danmark

D: Tyskland

GR: Grekland

E: Spanien

F: Frankrike

IRL: Irland

I: Italien

L: Luxemburg

NL: Nederländerna

A: Österrike

P: Portugal

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Förenade kungariket

- d) De uppgifter som är särskiljande för beviset, numrerade enligt följande:

1. Innehavarens efternamn.
2. Innehavarens förnamn.
3. Innehavarens födelsedatum och födelseort.
4. a) Datum för utfärdandet.
b) Sista giltighetsdag.
c) Namnet på den behöriga myndighet som utfärdat yrkeskompetensbeviset för förare (får tryckas på sidan 2).
- d) Ett annat nummer än körkortetsnummer, vilket kan användas för administrativa ändamål (frivillig uppgift).
5. a) Körkortets nummer.
b) Serienummer.
6. Ett fotografi av innehavaren.
7. Innehavarens underskrift.
8. Innehavarens normala hemvist (bostadsort) eller postadress (frivillig uppgift).
9. (Under) kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.

- e) Orden "Europeiska gemenskapernas modell" skall finnas tryckta på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar beviset, och rubriken "yrkeskompetensbevis för förare" på gemenskapens övriga språk skall vara tryckta i blått och utgöra bakgrund på beviset:
- tarjeta de cualificación del conductor
 - chaufföruddannelsesbevis
 - Fahrerqualifizierungsnachweis
 - δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
 - driver qualification card
 - carte de qualification de conducteur
 - carta cáilíochta tiomána
 - carta di qualificazione del conducente
 - kwalificatiekaart bestuurder
 - carta de qualificação do motorista
 - kuljettajan ammattipätevyyskortti
 - yrkeskompetensbevis för förare
- f) Färganvisningar:
- blå: Pantone Reflex blue
 - gul: Pantone yellow

Sidan 2 skall innehålla följande:

- a) 9. (Under)kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.
10. Den gemenskapskod som anges i artikel 10 i detta direktiv.
11. Ett utrymme där utfärdande medlemsstat kan föra in upplysningar som är nödvändiga för administrationen av beviset eller som gäller trafiksäkerhet (frivillig uppgift). Om upplysningen faller under någon rubrik i denna bilaga skall den föregås av motsvarande siffra i rubriken.
- b) En förklaring till de numererade rubrikerna på sidorna 1 och 2 av beviset (åtminstone rubrikerna 1, 2, 3, 4 a, 4 b, 4 c, 5 a, 5 b och 10).
Om en medlemsstat önskar avfatta dessa texter på ett annat nationellt språk än danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska eller tyska skall medlemsstaten upprätta en tvåspråkig version av beviset där ett av de ovannämnda språken används, utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna bilaga.

3. Säkerhet, inbegripet skydd för uppgifter

Bevisets olika grundläggande beståndsdelar är avsedda att utesluta varje slag av förfälskning eller manipulation och möjliggöra upptäckt av alla försök av sådant slag.

Medlemsstaten skall söra för att bevisets säkerhetsnivå åtminstone är jämförbar med körkortets säkerhetsnivå.


4. Särskilda bestämmelser

Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkod, nationella symboler och säkerhetsdetaljer, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i denna bilaga.

Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av bevisen får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på beviset eller som är nödvändig för utfärdandet av beviset.

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE

Sida 1

	YRKESKOMPETENSBEVIS		(MEDLEMSSTAT)
	FÖR FÖRARE		
6. FOTO	1.		
	2.		
	3.		
	4a.	4b.	
	4c.	(4d.)	
	5a.	5b.	
	7.		
	(8.)		
	9.		

Sida 2

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

1. Efternamn
2. Förnamn
3. Födelsedatum och födelseort
4a. Utfärdandedatum
4b. Sista giltighetsdatum
4c. Utfärdat av
5a. Körkortets nummer
5b. Serienummer
10. Gemenskapskod

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2018/645

av den 18 april 2018

om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (1),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet (2), och

av följande skäl:

- (1) I sin vitbok av den 28 mars 2011 med titeln *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* presenterar kommissionen en "nollvision" i enlighet med vilken antalet dödsolyckor i trafiken i unionen bör vara nära noll senast 2050.
- (2) I sitt meddelande om politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 med titeln *Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet: politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020* föreslog kommissionen att man skulle ha som mål att ytterligare ha halverat antalet dödsolyckor senast 2020 med start från 2010. För att nå detta mål fastställde kommissionen sju strategiska mål, bland annat bättre trafikundervisning och fortbildning för trafikanter samt skydd för sårbara trafikanter.
- (3) Ett bindande mål om att senast 2030 ha minskat växthusgasutsläppen från hela EU-ekonomin med minst 40 % jämfört med 1990 fastställdes av Europeiska rådet den 23–24 oktober 2014. Detta mål för utsläppsminskningar kommer att bidra till att Parisavtalets långsiktiga mål uppnås, och samtliga sektorer inom ekonomin bör bidra till att uppnå det. Transportsektorn behöver en heltäckande strategi för främjandet av utsläppsminskningar och energieffektivitet. Arbetet mot utsläppsnåll rörlighet bör fortsätta, bland annat genom forskning och införandet av nya tekniska lösningar som redan finns tillgängliga. Förarna behöver lämplig utbildning för att kunna köra så effektivt som möjligt.
- (4) Efter en utvärdering av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG (3) fann kommissionen vissa brister. De viktigaste konstaterade bristerna var svårigheter med avseende på, och osäkerhet om rättsläget vid, tolkningen av undantag, innehållet i utbildningen, som konstaterades endast delvis uppfylla förarnas behov, svårigheter för förare att erhålla ömsesidigt erkännande av helt eller delvis slutförd utbildning

(1) EUT C 288, 31.8.2017, s. 115.

(2) Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 mars 2018 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 12 april 2018.

(3) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4).

som genomgått i en annan medlemsstat samt inkonsekvenser mellan Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG och 2006/126/EG⁽¹⁾ i fråga om krav på minimiålder.

- (5) För att öka den rättsliga klarheten i direktiv 2003/59/EG bör alla hänvisningar till upphävda eller ersatta unionsakter tas bort eller ändras.
- (6) För att skapa säkerhet och enhetlighet med andra unionsrättsakter, bör vissa ändringar göras av undantagen i direktiv 2003/59/EG, med beaktande av liknande undantag enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006⁽²⁾. En del av dessa undantag avser situationer där framförandet av fordon inte är förarens huvudsakliga sysselsättning och där det skulle utgöra en oproportionell börda för föraren att uppfylla kraven i direktiv 2003/59/EG. I allmänhet anses inte framförandet av fordon utgöra förarens huvudsakliga sysselsättning om det upptar mindre än 30 % av den månatliga arbetstiden.
- (7) I fråga om framförande av fordon där fordonen framförs sällan, i landsbygdsområden, av förare som försörjer den egna verksamheten, bör undantag gälla under förutsättning att trafiksäkerheten fortfarande kan säkerställas. På grund av skillnaderna mellan olika landsbygdsområden inom unionen i fråga om förhållanden såsom geografi, klimat och befolkningstäthet, bör medlemsstaterna ha rätt att avgöra huruvida sådant framförande kan anses som tillfälligt och huruvida ett sådant undantag påverkar trafiksäkerheten, till exempel på grundval av vägtyp, trafikvolym eller förekomst av sårbara trafikanter.
- (8) Eftersom de sträckor som måste avverkas i arbetet av personer som arbetar inom jordbruk, trädgårdsodling, skogsbruk, djuruppfödning och fiske, vilka är undantagna från detta direktivs tillämpningsområde, kan variera inom unionen, bör det överlåtas till medlemsstaterna att i nationell rätt fastställa det högsta tillåtna avstånd, räknat från den plats där företaget är beläget, som undantagen gäller för.
- (9) De förare som undantagits från kravet på grundläggande kompetens bör, trots att de fortsätter att omfattas av detta undantag, vara skyldiga att genomgå fortbildning för att säkerställa att de viktigaste kunskaperna för deras yrkesutövning alltid är uppdaterade.
- (10) Medlemsstaterna bör, i samarbete med kommissionen, elektroniskt utbyta information om yrkeskompetensbevis. De bör ta fram den nödvändiga elektroniska plattformen med beaktande av en kostnads-nyttöanalys utförd av kommissionen, inbegripet möjligheten att utöka det nätverk för EU-körkort som inrättats enligt direktiv 2006/126/EG. En av fördelarna med detta är att medlemsstaterna enkelt kommer att kunna få tillgång till information om genomgången utbildning som inte finns angiven på förarens körkort. Det är viktigt att medlemsstaterna och kommissionen arbetar med att vidareutveckla denna funktion ytterligare med målet att ha tillgång till sådan information i realtid vid vägkontroller.
- (11) Med beaktande av utvecklingen inom utbildning och undervisning, och för att förstärka bidraget från direktiv 2003/59/EG till trafiksäkerhet och betydelsen av utbildning av förare, bör frågor som rör trafiksäkerheten, till exempel riskmedvetande, skydd av sårbara trafikanter, särskilt fotgängare, cyklister och personer med nedsatt rörlighet, bränslesnål körning, framförande av fordon vid extrema väderförhållanden och framförande av specialtransporter ges ökad betydelse i utbildningskurserna. I detta sammanhang bör kurserna även ha koppling till intelligenta transportsystem och bör utvecklas så att de följer med i den tekniska utvecklingen.
- (12) Medlemsstaterna bör få en klar valmöjlighet att förbättra och modernisera utbildningsmetoder med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (nedan kallade IKT-verktyg), t.ex. e-lärande och blandat lärande, för en del av utbildningen, samtidigt som kvaliteten på utbildningen säkerställs. När utbildningsmetoder förbättras och moderniseras med hjälp av IKT-verktyg är det viktigt att ta hänsyn till att vissa specialområden kräver praktisk utbildning och inte kan avhandlas tillfredsställande med dessa utbildningsverktyg, till exempel montering av snökedjor och säkring av last, eller andra delar av utbildningen där de praktiska inslagen är viktiga. Praktisk utbildning kan, men behöver inte, bestå av framförande av fordon. En betydande del av den utbildning som krävs enligt detta direktiv bör genomföras vid ett godkänt utbildningscentrum.
- (13) För att säkerställa överensstämmelse mellan de olika former av utbildning som krävs enligt unionsrätten bör medlemsstaterna ges möjlighet att kombinera olika typer av relevant utbildning. Till exempel bör det vara möjligt för dem att kombinera utbildning för transport av farligt gods, om medvetenhet om funktionsnedsättningar eller om djurtransporter, med den utbildning som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (14) För att undvika att skillnader i praxis mellan medlemsstaterna hindrar ömsesidigt erkännande och begränsar rätten för förare att genomgå fortbildning i den medlemsstat där de arbetar, bör myndigheterna i medlemsstaterna, om den avslutade utbildningen inte kan anges på körkortet, vara skyldiga att utfärda yrkeskompetensbevis i den form som föreskrivs av standardmodellerna, för att säkerställa ömsesidigt erkännande för alla förare som uppfyller kraven i direktiv 2003/59/EG.
- (15) När förare från tredjeländer använder förartillstånd som bevis på att utbildningskraven uppfyllts kan detta vara till hinder för förare när transportföretaget lämnar tillbaka tillståndet till de utfärdande myndigheterna, särskilt när dessa förare vill ta anställning i en annan medlemsstat. För att undvika lägen där förare under dessa omständigheter måste repetera sin utbildning när de tar en ny anställning bör medlemsstaterna uppmuntras att samarbeta och utbyta information om förares yrkeskompetens.
- (16) För att möjliggöra en smidig övergång bör giltiga förartillstånd och giltiga yrkeskompetensbevis för förare utfärdade i enlighet med de regler som är tillämpliga innan de bestämmelser som ändras genom detta direktiv börjar tillämpas, erkännas fram till dess att de löper ut. Ändringarna innebär inte en ogiltigförklaring av utbildning som genomförts innan ändringarna börjar tillämpas eller av körkort till styrkande av sådan utbildning som utfärdats innan ändringarna börjar tillämpas.
- (17) För att skapa rättslig klarhet och säkerställa harmoniserade krav på minimiålder för de ändamål som fastställs i direktiv 2003/59/EG, bör det föreskrivas ett tydligt undantag i direktiv 2006/126/EG som anger att körkort får utfärdas vid de åldersgränser som föreskrivs i direktiv 2003/59/EG. Detta klargörande avser den allmänna minimiåldern för förare i vissa fordonskategorier som innehar ett yrkeskompetensbevis och påverkar inte de befintliga möjligheterna att sänka eller föreskriva om undantag från dessa minimiålderskrav.
- (18) Ändringarna av direktiv 2006/126/EG bör begränsas till sådana som har direkt anknytning till översynen av direktiv 2003/59/EG och till underlättandet av användning av fordon som drivs med alternativa bränslen. Det förefaller önskvärt att göra en mer ingående analys av genomförandet och tillämpningen av direktiv 2006/126/EG, inbegripet avgränsningen mellan olika fordonskategorier, och en sådan bör ingå i en framtida översyn av direktiv 2006/126/EG.
- (19) För att bidra till en minskning av växthusgasutsläppen och en förbättring av luftkvaliteten genom att underlätta användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen, bör medlemsstaterna ges möjlighet att på eget territorium tillåta innehavare av körkort för kategori B att köra vissa typer av fordon som drivs med alternativa bränslen med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Denna möjlighet att överstiga 3 500 kg bör endast finnas om den överskjutande tillåtna vikten uteslutande beror på den extra vikt som det alternativa framdrivningssystemet medför, och möjligheten bör vara föremål för begränsningar och villkor för att undvika negativa effekter på trafiksäkerheten.
- (20) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att förbättra den EU-omfattande standarden vad avser grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av den gränsoverskridande karaktären av vägtransporter och de problem som detta direktiv är avsett att avhjälpa, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (21) Direktiven 2003/59/EG och 2006/126/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2003/59/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"Artikel 1

Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på framförande av fordon av personer som är

- a) medborgare i en medlemsstat,

- b) medborgare i ett tredjeland anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag,

nedan kallade *förare*, och som utför transporter på allmän väg inom unionen med följande fordon:

- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort för någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG (*), eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.
- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort för någon av kategorierna D1, D1 + E, D eller D + E enligt definitionerna i direktiv 2006/126/EG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

Vid tillämpningen av detta direktiv ska de hänvisningar till körkortskategorier som innehåller ett plustecken (+) läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18)."

2. Artikel 2 ska ersättas med följande:

"Artikel 2

Undantag

1. Detta direktiv ska inte tillämpas på förare av fordon

- a) vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 km/tim,
- b) som används av militären, civilförsvaret, räddningstjänsten, brandväsendet, ordningsmakten och ambulanstjänsten, eller som står under dessas kontroll, när transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskörer,
- c) som utsätts för vägprov i syfte att göra tekniska förbättringar, reparationer eller underhåll samt förare av nya eller ombyggda fordon som ännu inte har börjat användas,
- d) för vilka körkort för kategori D eller D1 krävs och vilka körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från en servicedepå som är belägen i närheten av närmaste underhållsbas som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,
- e) som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,
- f) som används för övningskörning och prov för personer som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis, i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, under förutsättning att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport,
- g) som används för icke-kommersiell person- eller godstransport,
- h) som transporterar material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

Med avseende på led f i denna punkt ska detta direktiv inte tillämpas på en person som vill skaffa sig körkort eller yrkeskompetensbevis i enlighet med artiklarna 6 och 8.1, när personen genomgår kompletterande körutbildning vid arbetsplatsförlagt lärande, förutsatt att personen åtföljs av en annan person som innehar ett yrkeskompetensbevis, eller av en trafiklärare, för den fordonskategori som används för det ändamål som anges i det ledet.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas i fall då samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) Förare av fordon kör i landsbygdsområden för att försörja den egna verksamheten.
- b) Förare erbjuder inte transporttjänster.
- c) Medlemsstater bedömer att transporten är tillfällig och inte påverkar trafiksäkerheten.

3. Detta direktiv ska inte tillämpas på förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet; direktivet ska dock tillämpas om framförandet av fordonet ingår som en del i förarens huvudsakliga sysselsättning eller om framförandet av fordonet överstiger ett i nationell rätt fastställt avstånd från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget.”

3. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Fortbildning

I fortbildningen, som ska syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, ska tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen och en minskning av den miljöpåverkan som framförandet av fordon medför.

Fortbildningen ska anordnas av ett godkänt utbildningscentrum i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I. Utbildningen ska bestå av klassrumsundervisning, praktisk utbildning och, om möjligt, utbildning med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (IKT-verktyg) eller avancerade simulatorer. Om föraren byter företag ska hänsyn tas till fortbildning som redan genomgått.

Fortbildning ska vara utformad för att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I. Den ska täcka flera olika ämnen och ska alltid omfatta minst ett ämne om trafiksäkerhet. Ämnena för utbildningen ska vara anpassade till den senaste utvecklingen inom relevant lagstiftning och relevant teknik och, så långt möjligt, till förarens specifika utbildningsbehov.”

4. I artikel 9 ska första stycket ersättas med följande:

”Förare enligt artikel 1 a i detta direktiv ska erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i detta direktiv i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort enligt definitionen i artikel 12 i direktiv 2006/126/EG.”

5. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Unionskod

1. På grundval av yrkeskompetensbeviset om uppnådd grundläggande kompetens och yrkeskompetensbeviset om fortbildning ska medlemsstaternas behöriga myndigheter, med beaktande av bestämmelserna i artiklarna 5.2, 5.3 och 8 i detta direktiv, ange den harmoniserade unionskoden 95, enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG, intill motsvarande körkortskategorier,

— på körkortet, eller

— på det yrkeskompetensbevis för förare som ska upprättas i enlighet med förlagan i bilaga II till det här direktivet.

Om de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där yrkeskompetensbeviset erhållits inte kan ange unionskoden på körkortet, ska de till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis för förare.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset ska de behöriga myndigheterna förvissa sig om att körkortet alljämt är giltigt för den berörda fordonskategorin.

2. Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för godstransporter på väg ska även ha rätt att förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 (*), förutsatt att det är försett med unionskod 95. Vid tillämpning av detta direktiv ska den utfärdande medlemsstaten ange unionskod 95 i tillståndets avsnitt för anmärkningar om den berörda föraren har uppfyllt kompetenskraven och utbildningskraven enligt detta direktiv.

3. Förartillstånd som inte är försedda med unionskod 95 och som utfärdats före den 23 maj 2020 i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 1072/2009, särskilt punkt 7 i den artikeln, ska, i syfte att intyga att utbildningskraven enligt detta direktiv uppfyllts, godtas som kompetensbevis till och med deras sista giltighetsdatum.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).”

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 10a

Nätverk för verkställighet

1. För verkställighetsändamål ska medlemsstaterna utbyta information om yrkeskompetensbevis som har utfärdats eller återkallats. För detta ändamål ska medlemsstaterna i samarbete med kommissionen utveckla ett elektroniskt nätverk eller arbeta med en utbyggnad av ett befintligt nätverk med beaktande av en utvärdering från kommissionen om det mest kostnadseffektiva alternativet.

2. Nätverket får innehålla information som anges i yrkeskompetensbevisen samt information om administrativa förfaranden kopplade till yrkeskompetensbevisen.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att behandlingen av personuppgifter sker uteslutande för att kontrollera efterlevnaden av detta direktiv, särskilt de utbildningskrav som fastställs i detta direktiv, i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*).

4. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Medlemsstaterna får bevilja åtkomst endast för de behöriga myndigheter som är ansvariga för genomförandet av och för kontrollen av efterlevnaden av detta direktiv.

(* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1)."

7. Bilagorna I och II ska ändras i enlighet med bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

Direktiv 2006/126/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

i) I led e ska tredje strecksatsen ersättas med följande:

"— Åldersgränsen för kategorierna C1 och C1E ska vara 18 år."

ii) I led g ska andra strecksatsen ersättas med följande:

"— Åldersgränsen för kategorierna C och CE ska vara 21 år."

iii) I led i ska andra strecksatsen ersättas med följande:

"— Åldersgränsen för kategorierna D1 och D1E ska vara 21 år."

iv) I led k ska andra strecksatsen ersättas med följande:

"— Åldersgränsen för kategorierna D och DE ska vara 24 år."

b) Följande punkt ska läggas till:

"7. Genom undantag från de åldersgränser som anges i leden g, i och k i punkt 4 i denna artikel, ska åldersgränsen för utfärdande av körkort för kategorierna C och CE, D1 och D1E, respektive D och DE, vara den lägsta ålder som krävs för behörighet att framföra sådana fordon för innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 5.2, artikel 5.3 a i första stycket, artikel 5.3 a ii första stycket eller artikel 5.3 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG (*), beroende på vad som är tillämpligt.

Om, i enlighet med artikel 5.3 a i andra stycket eller artikel 5.3 a ii andra stycket i direktiv 2003/59/EG, en medlemsstat tillåter körning på dess territorium från en lägre ålder, ska körkortet endast vara giltigt på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortinnehavaren har nått den relevanta åldersgräns som avses i första stycket i denna punkt och innehar ett yrkeskompetensbevis.

(* Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4)."

2. I artikel 6.4 ska följande led läggas till:

"c) innehavare av körkort för kategori B som erhållits minst två år tidigare får framföra fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2 i rådets direktiv 96/53/EG (*) med en tillåten totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg för transport av gods som körs utan släpvagn, förutsatt att den vikt som överstiger 3 500 kg uteslutande beror på framdrivningssystemets extra vikt i förhållande till framdrivningssystemet hos ett fordon av samma storlek som är utrustat med en konventionell förbränningsmotor med gnisttändning eller kompressionständning, och förutsatt att lastkapaciteten inte är större än för detta fordon.

(*) Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59)."

3. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Ömsesidigt bistånd

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv och ska utbyta upplysningar om de körkort som de har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat. De ska använda det nätverk för EU-körkort som inrättats för detta ändamål, när detta nätverk väl har tagits i drift.

2. Nätverket får även användas för sådant informationsutbyte för kontrolländamål som föreskrivs i unionslagstiftning.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att den behandling av personuppgifter som avses i detta direktiv sker uteslutande för genomförandet av detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG och (EU) 2015/413 (*). All behandling av personuppgifter som sker inom ramen för det här direktivet ska vara förenlig med Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/679 (**) och (EG) nr 45/2001 (***).

4. Åtkomsten till nätverket ska skyddas. Medlemsstaterna får bevilja åtkomst endast för de behöriga myndigheter som är ansvariga för genomförandet av, och för kontrollen av efterlevnaden av, detta direktiv och direktiven 2003/59/EG och (EU) 2015/413.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

(***) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1)."

Artikel 3

1. Medlemsstaterna ska senast den 23 maj 2020 sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv, med undantag för de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa artikel 1.6 i detta direktiv, vilka ska sättas i kraft senast den 23 maj 2021. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 4

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 18 april 2018.

På Europaparlamentets vägnar

A. TAJANI

Ordförande

På rådets vägnar

L. PAVLOVA

Ordförande

BILAGA

Bilagorna till direktiv 2003/59/EG ska ändras på följande sätt:

1. Bilaga I ska ändras på följande sätt:

a) Avsnitt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Andra stycket ska ersättas med följande:

"Den lägsta kompetensnivån ska vara jämförbar med minst nivå 2 i den europeiska referensramen för kvalifikationer för livslångt lärande enligt bilaga II till Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 23 april 2008 (*).

(* Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 23 april 2008 om en europeisk referensram för kvalifikationer för livslångt lärande (EUT C 111, 6.5.2008, s. 1)."

ii) Punkt 1.2 ska ersättas med följande:

"1.2 Mål: att känna till säkerhetsanordningarnas tekniska egenskaper och funktion för att behärska fordonet, minska slitaget och förebygga störningar.

Bromsarnas och retarderns begränsningar, kombinerad användning av bromsar och retarder, optimalt utnyttjande av förhållandet fart–växellåda, användning av fordonets tröghet, metoder för att sakta ner och bromsa i nedförbacke, agerande om fel uppstår, användning av elektroniska och mekaniska anordningar som antisladdsystem (ESP), avancerade nödbromssystem (AEBS), ABS-bromsar, antispinningsystem (TCS) och övervakningssystem i bilar och andra förarstödssystem och automatsystem som är godkända för användning."

iii) Punkt 1.3 ska ersättas med följande:

"1.3 Mål: att kunna optimera bränsleförbrukningen.

Optimering av bränsleförbrukningen genom att tillämpa de kunskaper som anges i punkterna 1.1 och 1.2, vikten av att kunna förutse trafikflöde, lämpligt avstånd till andra fordon och användning av fordonets rörelsekraft, jämn hastighet, mjuk körstil och lämpligt däcktryck, samt kännedom om intelligenta transportsystem som möjliggör effektivare körning och hjälper till med planering av resvägen."

iv) Följande punkt ska föras in före rubriken "Körkort C, C + E, C1, C1 + E":

"1.3a Mål: att kunna förutse, bedöma och anpassa sig till risker i trafiken.

Att vara medveten om och kunna anpassa sig till olika väg-, trafik- och väderförhållanden, förutse kommande händelser, att ha förståelse för hur man förbereder och planerar en resa under onormala väderförhållanden, att ha kunskap om användningen av tillhörande säkerhetsutrustning och förstå när en resa måste senareläggas eller ställas in på grund av extrema väderförhållanden, att anpassa sig till risker i trafiken, inbegripet farligt trafikbeteende eller distraherad körning (genom användning av elektronisk utrustning, förtäring av mat eller dryck, etc.), att upptäcka och anpassa sig till farliga situationer och att kunna hantera stress som uppstår ur dessa, särskilt situationer som har att göra med fordonets storlek och vikt och sårbara trafikanter, t.ex. fotgängare, cyklister och förare av tvåhjuliga motorfordon.

Att identifiera potentiellt farliga situationer och korrekt tolka hur dessa potentiellt farliga situationer kan leda till situationer där olyckor inte längre kan förhindras, och att välja ut och genomföra åtgärder för att öka säkerhetsmarginalerna i sådan utsträckning att en olycka kan undvikas om en potentiellt farlig situation uppstår."

v) Punkt 1.4 ska ersättas med följande:

"1.4 Mål: att kunna ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och använda fordonet på ett korrekt sätt.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, användning av automatiska transmissionssystem, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, beräkning av den totala volymen, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonstabilitet och tyngdpunkt, typer av förpackningsmaterial och pallar.

Grundläggande godssäkringskategorier, metoder för fastspänning och säkring av gods, användning av spännband, kontroll av säkringsutrustning, användning av hanteringsutrustning, användning av presenningar."

vi) Punkt 1.5 ska ersättas med följande:

"1.5 Mål: att kunna säkerställa passagerarnas säkerhet och bekvämlighet.

Justering av rörelser i längd- och sidriktningen, gemensamt bruk av vägnätet, placering på körbanan, mjukhet vid inbromsning, behärskning av överhänget, användning av särskild infrastruktur (offentliga platser och reserverade körfält), hantering av konflikter mellan ett tryggt körsätt och andra uppgifter som förare, kommunikation med passagerarna, särskilda egenskaper hos vissa passagerargrupper (personer med funktionsnedsättning, barn)."

vii) Punkt 1.6 ska ersättas med följande:

"1.6 Mål: att kunna ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, användning av automatiska transmissionssystem, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonstabilitet och fordonets tyngdpunkt."

viii) Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

"2.1 Mål: att känna till sociala förhållanden inom vägtransportområdet och bestämmelser om dessa.

Maximala arbetstider inom transportsektorn, principer i, tillämpning och konsekvenser av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 (*) och (EU) nr 165/2014 (**), påföljder vid bristande eller felaktig användning eller manipulering av färdskrivaren, kunskaper om sociala förhållanden inom vägtransportområdet: rättigheter och skyldigheter för förare i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1)."

ix) Punkt 2.2 ska ersättas med följande:

"2.2 Mål: att känna till bestämmelserna för godstransporter.

Tillstånd för att bedriva transportverksamhet, handlingar som ska medföras i fordonet, förbud mot användning av vissa vägar, vägavgifter, skyldigheter enligt standardavtalen för godstransporter, utformning av de dokument som ingår i transportkontrakten, internationella transporttillstånd, skyldigheter enligt konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg, internationella fraktsedlar, gränsöverskridande transporter, speditörer, särskilda dokument som medföljer godset."

x) Punkt 3.7 ska ersättas med följande:

"3.7 Mål: att känna till ekonomiska villkor för godstransporter på väg och organisationen av marknaden.

Vägtransporter i förhållande till andra transportsätt (konkurrens, befraktare), olika typer av vägtransportverksamhet (transporter för andras räkning, för egen räkning, transportrelaterad verksamhet), organisationen av de vanligaste transportföretagen och transportrelaterad verksamhet, olika specialiserade transporter (tank- eller kyltransportbilar, farligt gods, djurtransporter, osv.), utvecklingen inom branschen (diversifiering av tillhandahållna tjänster, järnväg/väg, underleverantörer, osv.)."

xi) Punkt 3.8 ska ersättas med följande:

"3.8 Mål: att känna till ekonomiska villkor för persontransporter på väg och organisationen av marknaden.

Persontransporter på väg i förhållande till olika transportsätt för persontransport (järnväg, personbilar), olika typer av vägtransportverksamhet för persontransport, medvetenhet om funktionsnedsättningar, gränspassage (internationella transporter), de vanligaste persontransportföretagens organisation."

b) Avsnitt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Punkt 2.1 ska ersättas med följande:

"2.1 Alternativet med både deltagande i utbildning och genomförande av prov

Utbildning för grundläggande kompetens ska omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen för grundläggande kompetens ska uppgå till 280 timmar.

Varje aspirant ska köra individuellt minst 20 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för provfordon i direktiv 2006/126/EG.

Aspiranten ska under den individuella körningen enligt ovan åtföljas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje aspirant får genomföra högst åtta av de 20 timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärsningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden, körning vid olika tidpunkter på dygnet och förmågan att optimera bränsleförbrukningen.

Medlemsstaterna får tillåta att en del av utbildningen ges av det godkända utbildningscentrumet med hjälp av IKT-verktyg, som e-lärande, samtidigt som man säkerställer att utbildningen även fortsatt håller god kvalitet och är ändamålsenlig, och genom att välja ämnen där IKT-verktyg kan användas på det mest ändamålsenliga sättet. Medlemsstaterna ska i synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel. Medlemsstaterna får som del av utbildningen ta med särskild utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning. Detta omfattar, men är inte begränsat till, utbildning som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG (*) om transport av farligt gods, utbildning i ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 (**) och utbildning om djurtransporter enligt rådets förordning (EG) nr 1/2005 (***)

För förare enligt artikel 5.5 ska utbildningslängden för grundläggande kompetens uppgå till 70 timmar, varav fem timmar ska utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutas ska medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet ska omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

(**) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EUT L 55, 28.2.2011, s. 1).

(***) Rådets förordning (EG) nr 1/2005 av den 22 december 2004 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden och om ändring av direktiven 64/432/EEG och 93/119/EG och förordning (EG) nr 1255/97 (EUT L 3, 5.1.2005, s. 1)."

ii) I punkt 2.2 b ska andra stycket ersättas med följande:

"De fordon som används under det praktiska provet ska åtminstone uppfylla kraven för provfordon i direktiv 2006/126/EG."

c) Avsnitten 3 och 4 ska ersättas med följande:

"Avsnitt 3: Snabbförvärvad grundläggande kompetens enligt artikel 3.2

Utbildning för snabbförvärvad grundläggande kompetens ska omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen ska uppgå till 140 timmar.

Varje aspirant ska köra individuellt minst tio timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller de krav för provfordon som anges i direktiv 2006/126/EG.

Aspiranten ska under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje aspirant får genomföra högst fyra av de tio timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av träning i rationell körning med

beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och sättet på vilket väglaget förändras beroende på väderleksförhållanden och tidpunkten på dygnet samt förmågan att optimera bränsleförbrukningen.

Bestämmelserna i punkt 2.1 fjärde stycket ska också gälla utbildningen för snabbförvärd grundläggande kompetens.

För förare enligt artikel 5.5 ska utbildningslängden för snabbförvärd grundläggande kompetens uppgå till 35 timmar, varav två och en halv timme ska utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats ska medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet ska omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

Avsnitt 4: Obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b

Obligatoriska fortbildningskurser ska anordnas av ett godkänt utbildningscentrum. Längden på en sådan kurs ska uppgå till 35 timmar vart femte år och fördelas på perioder på minst sju timmar, som får fördelas på två på varandra följande dagar. Vid e-lärande ska det godkända utbildningscentrumet säkerställa att utbildningens goda kvalitet bibehålls, inklusive genom att välja ut de ämnen där IKT-verktyg kan användas på det mest ändamålsenliga sättet. Medlemsstaterna ska i synnerhet ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering och lämpliga kontrollmedel. Det högsta antalet timmar för e-lärande får inte överstiga tolv timmar. Minst en av perioderna för utbildning ska täcka ett ämne som har att göra med trafiksäkerhet. Ämnena i utbildningen ska vara anpassade till de utbildningsbehov som är specifika för den typ av transporter som utförs av föraren och den senaste utvecklingen inom relevant teknik och relevant lagstiftning, och bör så långt möjligt ta hänsyn till förarens specifika utbildningsbehov. En rad olika ämnen ska täckas under de 35 timmarna, däribland repeterad utbildning på områden där man kan visa att föraren behöver särskild kompletterande utbildning.

Medlemsstaterna får överväga att låta genomgången särskild utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning motsvara högst en av de föreskrivna sjutimmarsperioderna. Detta omfattar, men är inte begränsat till, utbildning som krävs enligt direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods, utbildning om djurtransporter enligt förordning (EG) nr 1/2005 och, i fråga om persontransport, medvetenhet om funktionsnedsättningar enligt förordning (EU) nr 181/2011. Medlemsstaterna får emellertid besluta att genomgången särskild utbildning som krävs enligt direktiv 2008/68/EG för transport av farligt gods ska räknas som två av sjutimmarsperioderna, under förutsättning att detta är den enda övriga utbildning som har beaktats i fortbildningen."

2. Bilaga II ska ändras på följande sätt:

a) Rubriken ska ersättas med följande:

"BESTÄMMELSER OM EUROPEISKA UNIONENS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE"

b) Avsnitt 2 ska ändras på följande sätt:

i) Beträffande sidan 1 i yrkeskompetensbeviset för förare:

— I led d ska punkt 9 ersättas med följande:

"9. Kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning."

— I led e ska första meningen ersättas med följande:

"Orden 'Europeiska unionens modell' ska finnas tryckta på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar beviset, och rubriken 'yrkeskompetensbevis för förare' på unionens övriga språk ska vara tryckta i blått och utgöra bakgrund på beviset:"

ii) Beträffande sidan 2 i yrkeskompetensbeviset för förare ska led a punkterna 9 och 10 ersättas med följande:

"9. Kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.

10. Den harmoniserade unionskoden 95 enligt bilaga I till direktiv 2006/126/EG."

- c) Avsnitt 4 ska ändras på följande sätt:
- i) Rubriken ska ersättas med följande:
"EUROPEISKA UNIONENS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE"
- ii) På sidan 2 i modellen, i punkt 10, ska "Gemenskapskod" ersättas med "Unionskod".
- d) Följande avsnitt ska läggas till:
- "5. Övergångsbestämmelser
- Yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats före den 23 maj 2020 ska vara giltiga till och med deras sista giltighetsdatum."
3. Följande bilaga ska läggas till:

*"BILAGA III***JÄMFÖRELSETABELL FÖR HÄNVISNINGARNA TILL VISSA KÖRKORTSKATEGORIER**

Hänvisning i detta direktiv	Hänvisning i direktiv 2006/126/EG
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E"

I promemorian, som utarbetats inom Infrastrukturdepartementet, lämnas förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och direktiv 2006/126/EG om körkort i svensk rätt.

Direktivet, som till största delen ska vara genomfört i svensk rätt senast den 23 maj 2020, innebär bl.a. att antalet förare som undantas från direktivets tillämpningsområde utökas och att innehållet i utbildningen delvis förändras. Direktivet medger även en utökad användning av moderna undervisningsmetoder. Vidare medför direktivet att utformningen av yrkeskompetensbevis och förartillstånd förändras.

I promemorian lämnas till följd av detta förslag på ändringar i framförallt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens. Några mindre ändringar föreslås också i vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Författningsändringarna föreslås träda ikraft den 23 maj 2020.

Promemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs⁴ i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 2 kap. 4 §, 6 kap. 1 § och 13 kap. 1 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 5 §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

4 §⁵

Denna lag ska inte tillämpas på förare av fordon

- | | |
|--|---|
| <p>1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen,</p> <p>2. som används av eller står under kontroll av Försvarmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen eller räddningstjänsten,</p> <p>3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,</p> <p>4. som är nya eller ombyggda och ännu inte tagits i drift i transportverksamhet,</p> <p>5. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,</p> <p>6. som används vid övningskörning enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag,</p> | <p>2. som används av eller står under kontroll av Försvarmakten, Kustbevakningen, Tullverket, Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, räddningstjänsten <i>eller ambulanstjänsten, när transporten utförs i den ordinarie verksamheten,</i></p> <p>3. <i>när transporten utförs i det civila försvaret,</i></p> <p>4. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,</p> <p>5. som är nya eller ombyggda och ännu inte tagits i drift i transportverksamhet,</p> <p>6. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, <i>inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,</i></p> <p>7. som används vid övningskörning <i>eller körprov</i> enligt författningar om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag, <i>under förutsättning att fordonet inte används för kommersiell person- eller godstransport,</i></p> |
|--|---|

⁴ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och direktiv 2006/126/EG om körkort, i den ursprungliga lydelsen.

⁵ Senaste lydelse 2014:743.

7. som används för icke-kommersiell *persontransport eller för godstransport för privat bruk, eller*

8. som används för att transportera material *och utrustning* som föraren ska använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

8. som används för icke-kommersiell *person- eller godstransport,*

9. som används för att transportera material, utrustning *eller maskiner* som föraren ska använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning,

10. som kräver körkortsbehörighet *D1 eller D* och som körs utan passagerare av underhållspersonal till eller från den servicedepå eller verkstad som används av transportföretaget, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning, eller

11. som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet. Detta gäller dock inte om körsträckan från den plats där företaget som äger, hyr eller leasar fordonet är beläget överstiger en radie av 50 kilometer eller om framförandet av fordonet är förarens huvudsakliga sysselsättning.

Oavsett första stycket 7 får fordonet användas för kommersiell person- eller godstransport vid arbetsplatsförlagt lärande, om den som har uppsikt över den som kör enligt körkortslagen (1998:488), körkortsförordningen (1998:980) eller denna lag innehåller yrkeskompetensbevis eller är en trafiklärare som innehåller körkortsbehörighet för den fordonskategori som framförs.

5 §

Denna lag ska inte tillämpas på förare av fordon som används av annan än de som omfattas av 2 kap. 4 § 11 om

- 1. godstransporten utförs i landsbygdsområde för att försörja den egna verksamheten,*
- 2. föraren inte erbjuder person- eller godstransporter,*
- 3. godstransporten är tillfällig, och*
- 4. godstransporten sker på ett trafiksäkert sätt.*

6 kap.

1 §⁶

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset ska en *gemenskapskod* anges.

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset ska en *unionskod* anges.

Myndigheten ska utfärda ett nytt yrkeskompetensbevis när föraren genomgått en fortbildning.

Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den körkortsbehörighet som beviset avser.

Ett yrkeskompetensbevis är giltigt i fem år från den dag det utfärdades.

13 kap.

1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. grundläggande kompetens som rör
 - innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
 - körträning enligt 4 kap. 3 §,
 - utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §,
 - provs omfattning och utformning,
2. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,
3. yrkeskompetensbevis och *gemenskapskod* enligt 6 kap. 1 §, och 3. yrkeskompetensbevis och *unionskod* enligt 6 kap. 1 §,
4. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES,
5. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,
6. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till

tillsynsmyndigheten enligt 9 kap.
3 §, och
7. tillsyn.

tillsynsmyndigheten enligt 9 kap.
3 §,
7. tillsyn, och
8. vad som avses med att en
godstransport är tillfällig och
utförd på ett trafiksäkert sätt
enligt 2 kap. 5 § 3 och 4.

Bilaga 4

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

- 1 Denna lag träder i kraft den 23 maj 2020.
- 2 Den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens får under år 2020 till Transportstyrelsen anmäla de anpassningar av utbildningsplanen som föranleds av de nya föreskrifterna utan att nytt tillståndsförfarande behöver inledas.
- 3 Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats före den 23 maj 2020 gäller till och med dess sista giltighetsdag.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden: Arbetsförmedlingen, Arbetsmiljöverket, Datainspektionen, Försvarsmakten, Kommunal, Kustbevakningen, Lantbrukarnas Riksförbund, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Polismyndigheten, Regelrådet, Statens jordbruksverk, Statens skolinspektion, Statens skolverk, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Sveriges Åkeriföretag, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Yrkesakademien och Åklagarmyndigheten.

Friskolornas riksförbund har avstått från att yttra sig.

Följande remissinstanser har inte svarat: Idéburna skolors riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Skogforsk, Skogsindustrierna, Sveriges Fiskares Producentorganisation, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Skid-Car Banors Riksorganisation, Sveriges Trafikövningsplatser och Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd.