

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

## Yttrande över promemorian Förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Enligt remissen föreslås följande lag och förordning utgå:

Lag om ändring i lagen (2021:23) om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens samt förordningen (2021:219) om ändring i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

Följande lag och förordning ersätter:

Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens samt förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens.

I promemorian föreslås ett förlängt bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis. Det föreslås också att sådana föreskrifter införs i förordningen om yrkesförarkompetens. Utöver detta föreslås att de utökade möjligheterna till distansutbildning förlängs.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

I promemorian uppges att 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. Lagen genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG 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 yrkesförardirektivet). Lagen om yrkesförarkompetens är i huvudsak tillämplig på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter som kräver körkortsbehörigheter C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488). Lagen om yrkesförarkompetens innefattar också vissa undantag för förare av vissa fordon. För att få utföra gods- eller persontransporter ska föraren enligt huvudregeln ha ett yrkeskompetensbevis. För att få beviset krävs antingen grundläggande kompetens eller fortbildning och att de ålderskrav som finns är uppfyllda (3 kap. 1 och 3–7 §§ lagen om yrkesförarkompetens). Förare med så kallad hävdvunnen rättighet undantas från kravet att ha yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Enligt 4 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens gäller som huvudregel att en förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i en grundutbildning. En möjlighet till förkortad grundutbildning finns också. Utbildningen avslutas med ett

kunskapsprov. Vid godkänt resultat på provet ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas. En förare som har förvärvat grundläggande kompetens och en förare med så kallad hävdvunnen rättighet ska med vissa intervaller genomgå fortbildning hos utbildningsanordnare som får bedriva sådan fortbildning. Intervallerna framgår av 5 kap. 2–6 §§ lagen om yrkesförarkompetens. Av 3 kap. 3 § förordningen om yrkesförarkompetens framgår att fortbildningen ska vara läroledd och innehålla både teoretiska och praktiska moment. Den får bedrivas med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg eller avancerade simulatorer. Sådana verktyg får innefatta lärande på distans. Fortbildningen får dock bestå av högst tolv timmars lärande på distans. Genom ändringar som trädde i kraft den 1 februari 2021 kan dock fortbildningen fram till den 1 augusti 2021 helt bestå av lärande på distans. I 6 kap. lagen om yrkesförarkompetens finns ytterligare regler om yrkeskompetensbevis<sup>1</sup>. Transportstyrelsen ska enligt 4 kap. 1 § förordningen om yrkesförarkompetens utfärda yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått föreskriven grundutbildning eller fortbildning, om denne har giltigt körkort med den körkortsbehörighet som yrkeskompetens<sup>11</sup> beviset avser. Ett yrkeskompetensbevis är giltigt i fem år från den dag då det utfärdades.

Det uppges att den 1 juni 2020 infördes i lagen om yrkesförarkompetens bemyndiganden för regeringen att meddela föreskrifter om förlängd giltighetstid för yrkeskompetensbevis och om vissa undantag från lagen (prop. 2019/20:165). Bemyndigandena upphörde att gälla den 1 december 2020. Till följd av omnibusförordningen<sup>2</sup> kom bemyndigandena aldrig att användas. Förnyade lagändringar med motsvarande bemyndiganden trädde i kraft den 1 februari 2021 (prop. 2020/21:80). Samma dag trädde ändringar i förordningen om yrkesförarkompetens i kraft, bland annat med stöd av de nya bemyndigandena. Förordningarna innebar vissa tillfälliga förlängda giltighetstider för yrkeskompetensbevis och vissa undantag från lagen om yrkesförarkompetens. Samtidigt infördes ändringar i förordningen som tillfälligt utökade möjligheten till distansutbildning vid fortbildning. De senare ändringarna hade dock stöd i ett annat redan befintligt bemyndigande i lagen. Med anledning av omnibusförordningen II<sup>3</sup> beslutade regeringen den 18 mars 2021 att upphäva de i förordningen om yrkesförarkompetens införda nationella förlängningarna och undantagen.

Förslagsställaren uppger att om ingen åtgärd kommer till stånd riskerar många yrkeskompetensbevis att löpa ut. Detta kan leda till störningar i samhällsviktiga transporter. Mot denna bakgrund lämnas förslaget i promemorian.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslaget bakgrund och syfte är godtagbar.

### **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

I konsekvensutredningen uppges att en alternativ reglering skulle kunna vara att endast gå fram med ett av förslagen. Det bedöms dock inte som tillräckligt, då en digital omställning inte beräknas kunna hantera den mängd yrkesförare som behöver utbildas. Att endast förlänga giltighetstiden skulle, enligt förslagsställaren, innebära en risk för att antalet utbildningsplatser inte skulle täcka det ökade behovet av utbildning. I båda fallen bedöms störningar av vissa samhällsviktiga transporter riskeras. Ett annat alternativ till förslagen uppges vara att begränsa den period inom vilken yrkeskompetensbevisen

<sup>1</sup> Regelrådet yttrande sig över konsekvensutredningen till det förslaget den 18 december 2020 ( RR 2020-382).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/698 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/267 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av den fortsatta covid-19-krisen avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd, uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden samt förlängning av vissa perioder som avses i förordning (EU) 2020/698.

förlängs till att gälla en kortare tid än till den 31 december 2021. I oktober 2021 beräknas cirka 2 300 yrkeskompetensbevis löpa ut. Det är den första månaden efter februari 2021 där färre än 6 000 yrkeskompetensbevis beräknas löpa ut. Beroende på hur restriktionerna utvecklar sig kan det därför vara tillräckligt att perioden begränsas till exempelvis den 31 oktober 2021. Kvarstår restriktionerna och den begränsade utbildningskapaciteten, uppges det kunna innebära att det inte finns en tillräcklig utbildningskapacitet för de förare vars yrkeskompetensbevis löper ut.

Det uppges att om ingen reglering kommer till stånd riskerar många yrkeskompetensbevis att löpa ut, vilket kan leda till störningar i samhällsviktiga transporter och negativa effekter för enskilda företag.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

### **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I remissen anges att lagen och yrkesförarbevis genomför EU:s omnibusdirektiv I och II, det vill säga Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/698 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/267 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av den fortsatta covid-19-krisen avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd, uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden samt förlängning av vissa perioder som avses i förordning (EU) 2020/698. I redovisningen av bakgrunden till förslaget förklaras hur förslaget överensstämmer med gällande EU-rätt.

Regelrådet har inget att invända mot redovisningen och finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

### **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I konsekvensutredningen uppges att förordningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2021 och ska upphöra att gälla den 1 januari 2022. Den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt lagen om yrkesförarkompetens ska till och med den 31 december 2021 till Transportstyrelsen få anmäla de anpassningar av utbildningsplanen som följer av de nya föreskrifterna utan att behöva ansöka om att ändra eller meddela nya villkor i tillståndsbeslutet. Trots den begränsning om 12 timmars lärande på distans som återinförs den 1 januari 2022 ska sådant lärande på distans som genomförts dessförinnan tillgodoräknas även om fortbildningen slutförts efter utgången av december 2021.

Förslagsställaren bedömer att då förslagen kan ses som en förlängning av tidigare förslagna åtgärder bedöms inte några särskilda informationsinsatser behövas. Uppdaterad information hos berörda myndigheter bedöms tillräcklig.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

## Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att i slutet av 2018 fanns det 16 926 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. År 2019 bedrevs 46 procent av företagen som enmansföretag och 36 procent hade en till fyra anställda, medan enbart 0,5 procent hade fler än hundra anställda. Under perioden den 1 mars till den 31 december 2021 beräknas cirka 85 000 förare senast ha genomfört sin utbildning, vilket uppges motsvara cirka hälften av alla yrkeskompetensbevis i Sverige.

När det gäller utbildningsföretag uppges att det finns 330 utbildningsanordnare med tillstånd. En utbildningsanordnare kan, enligt förslagsställaren, ha flera utbildare inom ramen för sitt tillstånd. Det saknas närmare uppgifter om storlek och specifik verksamhet för dessa företag, men en majoritet av dem uppges vara små. De flesta av företagen uppges inte heller ha utbildning för yrkeskompetensbevis som enda verksamhetsområde. Det kan, enligt förslagsställaren, till exempel röra sig om trafikskolor, åkeriföretag med egna utbildare eller utbildare som även anordnar andra kurser som arbete på väg, exempelvis truckkort och ADR. Av de 330 utbildningsanordnare som har tillstånd uppges cirka 12 % ha anmält att de ger utbildning på distans. En av dessa är Sveriges Åkeriföretag som har 35 utbildare, varav 20 håller utbildning på distans. Det finns även uppgifter om att alla utbildningsanordnare inte kan ställa om till digital utbildning.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren redovisar antalet företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg och att cirka 85 000 förare beräknas ha genomfört sin utbildning i syfte att förnya sitt yrkesförarbevis. Storleken på företagen beskrivs också på ett tillräckligt sätt. Regelrådet noterar också att förslagsställaren uppger hur stor andel av utbildningsanordnarna som övergått till distansutbildning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

## Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

### *Administrativa kostnader*

Det finns inga uppgifter om det föreligger några administrativa kostnader.

Regelrådet anser att om förslaget inte är förenat med några administrativa kostnader för företagen ska detta anges i konsekvensutredningen.

Regelrådet finner därför att redovisningen av förslagets administrativa kostnader är bristfällig.

### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges att den rådande pandemin och de restriktioner som råder i samhället innebär begränsningar i det antal personer som kan samlas och genomföra en fortbildning för yrkesförarkompetens. På grund av de övergångsregler som tillämpades när EU:s direktiv om yrkesförarkompetens (2003/59/EG) införlivades i svensk rätt ska ca hälften av alla yrkeskompetensbevis, företrädesvis för lastbil, förnyas under 2021. Även i normalfallet skulle därför läget ha varit ansträngt när det gäller tillgång på utbildningsplatser för de förare som behöver genomgå fortbildning. Förslaget uppges innebära att det blir möjligt för de förare som inte får plats inom den maxkapacitet som restriktionerna har skapat hos utbildningsanordnarna att genomföra sin utbildning vid ett senare tillfälle. Detta innebär en utjämning i systemet som gör att varje förare kan genomgå sin fortbildning innan yrkeskompetensbevisets giltighetstid löper ut, under förutsättning att

utbildningsverksamheten fortgår. Förslaget innebär även att maxkapaciteten höjs genom en förlängning av det ökade antal timmar av fortbildningen som tillåts genomgå på distans.

Utbildningskapaciteten uppges vara mycket svår att uppskatta. Dessutom går det, enligt förslagsställaren, inte att säga hur stort behovet av fortbildning är i antal timmar. Den samlade fortbildningen består av 35 timmar, men den övervägande delen yrkesförare i Sverige delar upp fortbildningen i fem delkurser och genomgår en delkurs om 7 timmar per år. Dessa rapporteras in till Transportstyrelsen endast vid fullt uppnådd fortbildning. Även om det för många som måste förnya sitt bevis endast rör sig om en kvarvarande delkurs finns inte den kapacitet hos utbildningsanordnarna som krävs för att möta det behov av fortbildning som behövs för att samtliga yrkeskompetensbevis som löper ut under 2021 ska kunna förnyas i den tänkta takten. Även om möjligheten att skjuta upp fortbildningen har funnits sedan den 1 februari 2020 har majoriteten av dem vars yrkeskompetensbevis löpt ut under perioden genomgått fortbildning och förnyat sina bevis. Detta framgår av den mängd yrkeskompetensbevis som Transportstyrelsen utfärdade under 2020, ca 40 000, vilket ligger i linje med den prognostiserade mängden. Under 2021 skulle under normala omständigheter uppskattningsvis 105 000 bevis utfärdas. Under mars 2021 utfärdades cirka 6 500 bevis (cirka 7 500 löpte ut) vilket kan ses som en uppskattning av utbildningskapaciteten under rådande restriktioner.

I konsekvensutredningen uppges att för perioden den 1 mars 2021 till den 31 december 2021 beräknas cirka 85 000 förare senast ha genomfört sin utbildning. Det motsvarar antalet yrkeskompetensbevis som löper ut under samma period om ingen fortbildning genomförs. Det motsvarar vidare en total utbildningskostnad om cirka 140 miljoner kronor för perioden. För perioden den 1 juli 2021 till den 31 december 2021 uppges det röra sig om cirka 34 500 förare, vilket motsvarar en utbildningskostnad om cirka 57 miljoner kronor.

Att det rör sig om så många som 85 000 bevis som ska förnyas under 2021 beror, enligt förslagsställaren, på övergångsregler vid genomförandet av EU-reglerna om yrkesförarkompetens. I normalfallet är detta, enligt förslagsställaren, en mycket hög belastning på den utbildningskapacitet som finns, men rådande restriktioner innebär att den kapaciteten är reducerat till uppskattningsvis mellan 4 000 till 6 000 utbildningsplatser i månaden och kan ytterligare påverkas vid hög sjukfrånvaro hos utbildarna eller hårdare restriktioner. Det uppges att de fortbildningar som nu ges bedöms ha nått en maxkapacitet med rådande restriktioner. Att förlänga giltighetstiden för yrkeskompetensbevisen antas därför ha ingen eller mycket liten effekt för utbildningsanordnarna jämfört med läget under rådande restriktioner. Samtidigt visar antalet utfärdanden under 2020 att utbildningsverksamheten verkar ha löpt på någorlunda normalt. Det visar, enligt förslagsställaren, att även om en möjlighet finns att skjuta upp förlängningen av yrkeskompetensbevis utnyttjas den kapacitet som finns hos utbildningsanordnarna. Det uppges att bristen på utbildningsplatser kan slå extra hårt mot små företag. Även enstaka yrkeskompetensbevis som löper ut kan, enligt förslagsställaren, få stora konsekvenser för enskilda företag, då åkerinäringen kännetecknas av småskalighet. En förlängning av giltighetstiden för yrkeskompetensbevisen innebär, enligt förslagsställaren, att åkeriföretag och yrkesförare kan fortsätta sin ordinarie verksamhet, även om de inte får plats inom den begränsade utbildningskapacitet som finns under rådande restriktioner. Även om den ökade möjligheten till distansundervisning består är även den kapaciteten begränsad, då inte alla utbildningsanordnare kan ställa om till digital utbildning och då det krävs att utbildningsanordnarna har samma kontroll över deltagarna som i ett klassrum. Den mängd yrkeskompetensbevis som utfärdats under 2020 uppges ha varit i stort sett normal, vilket tyder på att de berörda yrkesförarna genomgår sina fortbildningar enligt plan när möjlighet finns. Förslagsställaren anser att det därför kan antas att den begränsade utbildningskapacitet som finns kommer att nyttjas till fullo.



Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren uppger att utbildningsverksamheten under 2020 varit i stort sett normal och att yrkesförarna genomgår sina fortbildningar enligt plan när möjlighet finns. Med den förlängda giltighetstiden för yrkeskompetensbevisen kan åkeriföretagen och yrkesförarna även fortsätta sin ordinarie verksamhet även om de inte får plats inom den begränsade utbildningskapaciteten. Det innebär givetvis då också att dessa företag skjuter upp sin utbildningskostnad. Det finns redovisning av hur mycket den samlade utbildningskostnaden uppgår till och hur många förare som förväntas gå utbildningen. Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade uppskattat kostnaden för utbildningsföretag att ställa om till digitala utbildningar, då det framgår av redovisningen att alla utbildningsanordnare inte har möjlighet att göra detta. En digital omställning torde, under rådande pandemi, vara direkt avgörande för sådana företags fortsatta möjlighet till intäkter från utbildningen som härrör från yrkeskompetensbevisen, även om det framgår att de flesta utbildningsföretagen även har annan verksamhet. En redovisning om dessa utbildningsanordnare hade likväl höjt konsekvensutredningens kvalitet. Samtidigt kan Regelrådet konstatera att förslaget syftar till att möjliggöra för åkeriföretagen och yrkesförarna att fortsätta sin verksamhet genom att förlänga giltigheten för deras yrkeskompetensbevis och att det inte finns några krav på utbildningsanordnarna att övergå till distansutbildning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslaget påverkan på företagens andra kostnader och verksamhet är godtagbar.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

I remissen finns uppgifter om att alla utbildningsanordnare inte kan ställa om till digitala utbildningar samtidigt som det finns uppgifter i konsekvensutredningen om att konkurrenskraften inte torde försämrans hos de företag som utnyttjar undantagen.

Regelrådet anser att redovisningen inte är tillräcklig, då det uppenbarligen föreligger hinder för vissa utbildningsanordnare att övergå till digital utbildning. Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha kunnat belysa de hinder för digital omställning som finns och vilken betydelsen omställningen har för konkurrensförhållandena.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslaget påverkan på företagens konkurrensförhållanden är bristfällig.

### **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Det saknas redovisning av påverkan i andra avseenden.

Regelrådet finner inget som uppenbart talar för att det skulle uppstå en påverkan på företag i andra avseenden till följd av förslaget och bristen på information är därför inte av väsentlig betydelse.

Regelrådet finner, utifrån förutsättningarna i detta ärende, att avsaknaden av information om regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

### **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

I konsekvensutredningen anges att även om åkerinäringen kännetecknas av småskalighet behöver ingen särskild hänsyn tas till små företag, utan de förslag som föreslås underlättar även för dessa företag.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning varför redovisningen av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

## Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redovisning av förslagets konsekvenser bedöms vara godtagbar i alla avseenden förutom gällande administrativa kostnader och konkurrenspåverkan. Regelrådet anser att, vid en sammantagen bedömning, är bristerna inte av en avgörande betydelse.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 28 april 2021.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Hans Peter Larsson, Claes Norberg och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Elisabeth Thand Ringqvist  
Ordförande



Annika LeBlanc  
Föredragande