

Regeringens proposition

2007/08:10



Kompetens hos yrkesförare

Prop.
2007/08:10

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 27 september 2007

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om yrkesförarkompetens. Den föreslagna lagen innebär att 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 persontransporter 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 genomförs i svensk rätt.

Den nya lagen ska tillämpas vid tunga godstransporter och persontransporter med buss som sker på väg i Sverige och som utgör förvärvsmässig trafik. Lagen innehåller bl.a. de kompetenskrav som en förare måste uppfylla för att få utföra sådana gods- och persontransporter. Det föreslås att en förare måste inneha grundläggande kompetens för att få utföra nämnda transporter. Föraren förvärvar sin grundläggande kompetens genom en grundutbildning som avslutas med prov. Grundutbildningens längd kan variera beroende på vilket transportslag det är fråga om och hur gammal föraren är. För att föraren ska behålla sin kompetens krävs det att denne genomgår återkommande fortbildningar.

Förare som har rätt att utföra tunga godstransporter eller persontransporter med buss när lagen börjar att tillämpas behåller sin rätt utan att behöva genomgå en grundutbildning. En sådan förare är alltså undantagen från kravet på genomförd grundutbildning i syfte att erhålla grundläggande kompetens. Föraren måste dock för att behålla sin rätt genomgå återkommande fortbildningar. Den första fortbildningen ska ske inom sju år från det att lagen började att tillämpas.

I lagen anges att den som avser att bedriva utbildningsverksamhet som rör grundläggande kompetens och fortbildning ska inneha tillstånd för

sådan verksamhet. Ett sådant tillstånd kan återkallas. Utbildning som sker vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning är undantagen från kravet på tillstånd.

Lagen innehåller även bestämmelser om ansvar, överklaganden och tillsyn.

I propositionen föreslås också att ändamålsbestämmelsen i 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ändras så att den även omfattar personer som har eller har haft kompetens att utföra transporter enligt den nya lagen.

Vidare föreslås i propositionen att 17 § lagen (1998:492) om biluthyrning anpassas så att det framgår att en buss inrättad för fler än 17 personer inklusive föraren endast får lämnas ut om föraren har ett giltigt bevis om yrkeskompetens enligt den nya lagen om yrkesförarkompetens.

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008 förutom lagen om ändring i lagen om biluthyrning som ska träda i kraft den 10 september 2008.

Lagen om yrkesförarkompetens ska börja tillämpas från och med den 10 september 2008 för förare som utför persontransporter och från och med den 10 september 2009 för förare som utför godstransporter.

1	Förslag till riksdagsbeslut	6
2	Lagtext	7
2.1	Förslag till lag om yrkesförarkompetens	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	15
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning	17
3	Ärendet och dess beredning	18
4	EG-direktivet.....	18
5	Gällande rätt.....	20
5.1	Yrkestrafik.....	20
5.1.1	Rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg m.m.....	20
5.1.2	Yrkestrafiklagen m.m.	21
5.2	Utbildningskrav för förare.....	24
5.2.1	Krav för förare inom EG	24
5.2.2	Nationella regler	27
6	Genomförande av yrkesförardirektivet	30
6.1	Behov av lagstiftning.....	30
6.2	Bör körkortslagen ändras?.....	31
7	Lag om yrkesförarkompetens.....	33
7.1	Definitioner och lagens tillämpningsområde.....	33
7.1.1	Definitioner	33
7.1.2	För vilka förare ska lagen gälla?.....	34
7.1.3	Undantag från lagstiftningens tillämpningsområde	38
7.2	Förarkrav vid gods- och persontransporter.....	43
7.2.1	Förarkrav	43
7.2.2	Godstransporter	45
7.2.3	Persontransporter	47
7.3	Hävdvunna rättigheter	52
7.4	Grundläggande kompetens	55
7.4.1	Grundläggande kompetens genom utbildning och prov eller enbart genom prov?	55
7.4.2	Förvärvandet av den grundläggande kompetensen genom grundutbildning.....	57
7.4.3	Snabbförvärvad grundläggande kompetens m.m.....	59
7.4.4	Körträning vid grundutbildning.....	63
7.4.5	Kompletterande grundutbildning.....	67
7.4.6	Prov m.m.	69
7.5	Fortbildning.....	71
7.5.1	Krav på fortbildning	71

7.5.2	Tider m.m.....	73
7.6	Utbildningsort	79
7.7	Utbildning av yrkesförare	83
7.7.1	Utbildare tillhandahåller utbildning för yrkesförare	83
7.7.2	Återkallelse av tillstånd m.m.....	86
7.8	Yrkeskompetensbevis m.m.	88
7.8.1	Bevis om yrkeskompetens.....	88
7.8.2	Registrering av uppgifter.....	91
7.8.3	Närmare om utfärdande av yrkeskompetensbevis	92
7.8.4	Gemenskapskod	93
7.8.5	Yrkeskompetensbevis utfärdat i en annan EES-stat och andra bevis.....	95
7.9	Tillsyn	98
7.10	Straffansvar	100
7.11	Överklagande	103
7.12	Krav vid uthyrning av buss	104
8	Ikraftträdande.....	105
9	Konsekvenser av förslagen.....	106
9.1	Kostnads- och intäktsanalys.....	106
9.1.1	Kostnader för stat och kommun	106
9.1.2	Kostnader för företagen m.m.	107
9.2	Konsekvenser för små företag.....	108
9.3	Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.....	109
9.4	Övriga konsekvenser.....	109
10	Författningskommentar.....	110
10.1	Förslaget till lag om yrkesförarkompetens.....	110
10.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister	126
10.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.....	126
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG	127
Bilaga 2	Sammanfattning av betänkandet Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109)	141
Bilaga 3	Författningsförslag (SOU 2005:19).....	145
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna som har yttrat sig över betänkandet Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109)	156
Bilaga 5	Lagförslagen i utkastet till lagrådsremiss	157
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna som har yttrat sig över utkastet till lagrådsremiss	168
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag.....	169
Bilaga 8	Lagrådets yttrande	180

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 september 2007.	183
Rättsdatablad.....	184

Prop. 2007/08:10

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2007/08:10

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om yrkesförarkompetens,
2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
3. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och utbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon (yrkesförarkompetens). Vidare innehåller lagen bestämmelser om utbildning för sådan kompetens.

2 § Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

3 § I denna lag avses med EES-stater staterna i Europeiska unionen samt de övriga stater som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

4 § I denna lag avses med

godstransporter: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och som sker med gods,

persontransporter: körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen och som sker med passagerare,

väg: sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon.

Med gods- eller persontransporter enligt första stycket avses också körningar som sker utan gods eller passagerare om körningen utgör ett led i sådana transporter.

5 § Med permanent bosättning avses i denna lag bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår

1. till följd av personlig och yrkesmässig anknytning, eller

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och utbildning 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, Celex 32003L0059).

2. om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där han eller hon bor.

En person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den som han eller hon har personlig anknytning till och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera stater ska dock anses vara permanent bosatt i den stat som han eller hon har personlig anknytning till under förutsättning att han eller hon regelbundet återvänder dit. Detta villkor behöver dock inte uppfyllas om personen bor i en stat för att genomföra en tidsbegränsad uppgift.

Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt medför inte att den permanenta bosättningen ändras.

2 kap. Tillämpningsområde

1 § Denna lag ska tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Lagen ska också tillämpas på andra medborgare som utför sådana transporter som avses i första stycket, om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES.

2 § Av 7 kap. följer att lagens bestämmelser om utbildning av yrkesförare även tillämpas på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i en annan EES-stat än Sverige.

3 § I denna lag jämställs förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E i rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort² enligt följande:

- C1 med förarbehörigheten C,
- C1E med förarbehörigheten CE,
- D1 med förarbehörigheten D, och
- D1E med förarbehörigheten DE.

Undantag

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, räddningstjänsten eller polisen,
3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,
4. som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet,
5. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,

² EGT L 237, 24.8.1991, s. 1 (Celex 31991L0439).

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

7. som används för icke-kommersiell persontransport eller för gods-transport 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.

3 kap. Förarkrav

1 § För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare enligt denna lag ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren ska också uppfylla ålderskraven i 3–7 §§.

Hävdvunna rättigheter

2 § Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med förarbehörigheterna D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter.

Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med förarbehörigheterna C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter.

Med svenskt körkort jämställs körkort som utfärdats i en annan stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Godstransporter

3 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

4 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

Persontransporter

5 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

6 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för

fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

7 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

4 kap. Grundläggande kompetens

Utbildning

1 § En förare förvärvan grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt 8 kap.

Grundutbildningen ska uppgå till 280 timmar och avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

2 § En förare kan förvärva grundläggande kompetens genom att delta i en förkortad grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt 8 kap. (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Grundutbildningen ska uppgå till 140 timmar och avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Körträning

3 § Den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens ska körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Körträningen ska ske under uppsikt av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt denna lag.

Vid körträning med någon som inte har förarbehörighet för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen (1998:488).

Utvidgning eller ändring av transportverksamheten

4 § En förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för gods-transporter enligt 1 eller 2 § och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter behöver endast genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Motsvarande gäller vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter.

Utbildningen ska avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

5 kap. Fortbildning

1 § En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1, 2 eller 4 § och en förare med hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § ska genomgå fortbildning hos någon som får bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens enligt 8 kap.

Efter genomgången fortbildning ska ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Tider

2 § En förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens ska genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

3 § En förare som har en hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § ska genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag denna lag börjar att tillämpas på föraren.

4 § En förare som har genomgått sin första fortbildning enligt 2 eller 3 § ska därefter genomgå fortbildning vart femte år, före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

5 § En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning ska för att få återgå till att utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildning.

Undantag

6 § En förare som utför gods- eller persontransporter och som genomgått en fortbildning för ett av transportslagen är inte skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under den tid som yrkeskompetensbeviset för fortbildning är giltigt.

6 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

Yrkeskompetensbevis

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 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 förarbehörighet som beviset avser.

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

2 § Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

3 § En förare som omfattas av krav på att ha bevis om yrkeskompetens ska vid utförandet av gods- eller persontransporter ha med sig:

1. ett giltigt yrkeskompetensbevis, eller
2. annat bevis om yrkeskompetens enligt 13 kap. 1 § 4 och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis ska handlingarna överlämnas för kontroll.

7 kap. Utbildningsort

1 § En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES ska inhämta den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i Sverige.

2 § En förare som inte är medborgare i en stat inom EES får inhämta den grundläggande kompetensen i Sverige, om han eller hon är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige. Detsamma gäller om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd har utfärdats för föraren här i landet.

3 § En förare som avses i 1 eller 2 § får genomgå fortbildning i Sverige om denne är permanent bosatt i Sverige eller arbetar här i landet.

8 kap. Utbildning för yrkeskompetens

1 § Utbildningsverksamhet enligt denna lag får endast bedrivas av den som har tillstånd.

2 § Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. Tillståndet får förenas med villkor.

Tillstånd meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

3 § Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning, där eleven går en nationell kurs som har varit föremål för samråd mellan de myndigheter som regeringen bestämmer, är inte skyldig att ha tillstånd.

9 kap. Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

2 § Om en tillsynsmyndighet begär det ska den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet lämna tillträde till driftsstället med till-

hörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt Prop. 2007/08:10
hjälpa till vid tillsynen.

3 § Den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet ska till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar i verksamheten.

10 kap. Återkallelse m.m.

Återkallelse

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens om

1. den som bedriver utbildning inte uppfyller kraven i 8 kap. 2 §, inte följer de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller i övrigt bedriver utbildningsverksamheten på ett otillfredsställande sätt,
2. utbildning inte bedrivits de senaste tolv månaderna, eller
3. den som bedriver utbildning begär det.

Varning

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer får i stället för att återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

11 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som utför gods- eller persontransporter utan att vara berättigad till det enligt denna lag döms till böter.

Till samma straff döms den som i sin transportverksamhet uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en förare som inte är berättigad att utföra gods- eller persontransport enligt denna lag.

2 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 3 § första stycket döms till penningböter.

Föraren ska inte dömas till straff om en anmälan har gjorts före färden om att beviset förstörts eller kommit bort.

12 kap. Överklagande

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
2. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §, och
3. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart om inte något annat förordnas.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

2. Denna lag tillämpas första gången den 10 september 2008 på förare som utför persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D och DE.

3. Denna lag tillämpas första gången den 10 september 2009 på förare som utför godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C och CE.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2008:0000) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

¹ Senaste lydelse 2006:303.

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonssägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt Prop. 2007/08:10

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonssägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (1998:492) om biluthyrning ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

En buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren får endast lämnas ut till den som innehar

1. ett *sådant* bevis på yrkeskompetens som avses i artikel 5.2 andra stycket c i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och som inte är äldre än fem år, eller

2. ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren (körvaneintyg).

1. ett *giltigt* bevis på yrkeskompetens om persontransporter som avses i 6 kap. 1 eller 2 § lagen (2008:0000) om yrkesförarkompetens, eller

Denna lag träder i kraft den 10 september 2008.

Den 15 juli 2003 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG¹, fortsättningsvis kallat yrkesförardirektivet.

Den svenska versionen av yrkesförardirektivet finns i *bilaga 1*.

Regeringen beslutade år 2004 att ge en särskild utredare i uppdrag att överväga hur yrkesförardirektivet ska genomföras i svensk rätt. Utredningen antog namnet Utredning om förarkrav för vägtransporter. Utredningen har lämnat betänkandet Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109). En sammanfattning av betänkandet finns i *bilaga 2*. Utredningens lagförslag finns i *bilaga 3*. Betänkandet har remissbehandlats. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2005/3363/TR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*.

I denna lagrådsremiss behandlas förslagen i betänkandet. Till grund för lagrådsremissen ligger ett utkast till lagrådsremiss som Näringsdepartementet remitterade i mars 2007 (dnr N2005/3363/TR). Protokoll från remissammanträde, remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2005/3363/TR). Lagförslagen i utkastet finns i *bilaga 5*. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 28 juni 2007 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*.

Regeringen har i huvudsak följt Lagrådets förslag. De synpunkter Lagrådet har lämnat behandlas i avsnitten 7.1.3, 7.3 och 7.8.5 samt i författningsskomentaren. I propositionen har också vissa redaktionella ändringar gjorts.

4 EG-direktivet

Yrkesförardirektivet är enligt *artikel 1 och 2* tillämpligt – med vissa undantag – på sådana förare av tunga lastbilar och bussar som utför transporter på allmän väg inom gemenskapen och som antingen är medborgare i en medlemsstat eller är medborgare i ett tredjeland och är anställda i ett företag som är etablerat i en medlemsstat eller anlitas av ett sådant företag.

Av *artikel 3* framgår att det ska finnas dels ett system för förvärvande av grundläggande kompetens, dels ett fortbildningssystem. För att få framföra aktuella fordon krävs att föraren förvärvat dessa kompetenser.

¹ EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059.

Medlemsstaterna ska välja mellan två alternativ för förvärvande av den *grundläggande kompetensen*. Antingen ska kompetensen införskaffas genom deltagande i såväl utbildning som ett prov eller endast genom ett prov. I det senare fallet ska provet vara både teoretiskt och praktiskt. Medlemsstaterna får även införa ett system för att i snabbare takt förvärva den grundläggande kompetensen. Den snabbförvärvade grundläggande kompetensen ställer krav på deltagande i utbildning som avslutas med ett prov. Grundläggande kompetens som förvärvats genom den förkortade grundutbildningen kan i viss mån vara begränsad när det gäller rätten att framföra fordon vid yrkesmässiga transporter. Även *fortbildningen* omfattar krav på deltagande i utbildning.

Artikel 4 behandlar s.k. hävdvunna rättigheter. Enligt artikeln gäller för förare med körkort som utfärdats senast viss tid efter att tidsfristen för införlivandet av yrkesförorddirektivet löpt ut är undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis.

I *artikel 5* behandlas de krav som gäller för att kunna förvärva den grundläggande kompetens som krävs för att få utföra transporter. Förarna delas upp i två kategorier, förare av godstransporter och persontransporter. För godstransporter är ålderskravet 18 år respektive 21 år beroende av körkortskategori och typ av grundläggande kompetens. För persontransporter är motsvarande ålderskrav 21 år respektive 23 år.

Medlemsstaterna ska enligt *artikel 6* i fråga om utbildning för den grundläggande kompetensen kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett utbildningscentrum som har godkänts av en behörig myndighet. Prov för den grundläggande kompetensen ska anordnas av en behörig myndighet eller av ett organ som har utsetts av myndigheten. Myndigheten eller organet ska övervaka provet och vid godkänt resultat utfärda ett yrkeskompetensbevis.

Artikel 7 behandlar syftet med fortbildningen och på vilket sätt denna ska anordnas. Syftet med fortbildningen är att innehavaren av ett yrkeskompetensbevis ska uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, här ska tyngdpunkten på utbildningen vara trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning. Utbildningscentrum som har godkänts av en behörig myndighet ska ombesörja utbildningen.

Av *artikel 8* följer att den första fortbildningen som huvudregel ska genomföras inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades och därefter vart femte år. Medlemsstaterna får dock i fråga om den första fortbildningen bestämma tiden till mellan tre och sju år. Vidare framgår att yrkeskompetensbevis om fortbildning ska utfärdas av den behöriga myndigheten eller det godkända utbildningscentrumet när föraren genomgått sådan utbildning.

I *artikel 9* behandlas var utbildningen ska genomföras. Medborgare i en medlemsstat ska förvärva den grundläggande kompetensen där denne normalt har sitt hemvist (bostadsorten). För medborgare i tredje land som är anställd av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitats av ett sådant företag, gäller att sådan kompetens ska erhållas i det land företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat arbetstillstånd. Fortbildning ska förare genomgå i den medlemsstat där de normalt har sitt hemvist (bostadsorten) eller där de arbetar.

Enligt *artikel 10* ska det införas en särskild gemenskapskod antingen på körkortet eller på ett särskilt yrkeskompetensbevis om uppnådd

kompetens. För förare som är medborgare i tredje land finns särskilda bestämmelser.

Av *artikel 11 och 12* följer att de ändringar som är nödvändiga för att anpassa direktivets bilagor till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ska ske vid den kommitté som ska biträda kommissionen. Enligt *artikel 13* ska kommissionen överlämna en rapport som innehåller en första bedömning av genomförandet av direktivet samt vid behov eventuella förslag till Europaparlamentet, rådet, ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. Rapporten ska överlämnas senast den 10 september 2011.

Det framgår av *artikel 14* att medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Direktivet ska vara genomfört hos medlemsstaterna före den 10 september 2006. Bestämmelserna ska tillämpas från den 10 september 2008 när det gäller grundläggande kompetens för att framföra buss och från den 10 september 2009 när det gäller grundläggande kompetens för att framföra tung lastbil.

Av *artikel 15* yrkesförorddirektivet framgår att i förordning nr 3820/85/EEG av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter ska artikel 5, som innehåller vissa krav på ålder, utbildning och erfarenhet för förare, upphöra att gälla från och med den 10 september 2008.

Vidare framgår att rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon ska upphöra att gälla från och med den 10 september 2009.

Av *artikel 17* framgår att direktivet riktar sig mot medlemsstaterna.

5 Gällande rätt

5.1 Yrkestrafik

5.1.1 Rådets direktiv 96/26/EG om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg m.m.

Stora delar av den svenska yrkestrafiklagstiftningen vilar på 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 behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter². Yrkestrafikregleringen behandlar krav som ställs på transportföretagen. Direktivet 96/26/EG ersätter bl.a. direktivet 77/796/EEG som behandlar ömsesidigt erkännande av behörighetsbevis³.

Av direktivets ingress framgår att det ansetts nödvändigt att införa gemensamma regler för rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och

² EGT L 124, 23.5.1996, s. 1 (Celex 31996L0026).

³ Innehållet i direktivet 96/26/EG presenteras i regeringens proposition En reformerad yrkestrafiklagstiftning, prop. 1997/98:63 s. 48 ff.

internationella vägtransporter. Vidare framgår att syftet med regleringen är att höja utbildningsnivån och därigenom bidra till en sanering av marknaden och till förbättrad service i användarnas, transportföretagens och samhällsekonomins intressen samt till en ökad trafiksäkerhet. Reglerna om rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella vägtransporter bör därför, enligt ingressen i direktivet, innehålla krav med avseende på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens. De krav på yrkesmässig kompetens som ställs i direktivet avser möjligheterna för fysiska eller juridiska personer att kunna tillträda transportbranschen på likartade villkor.

5.1.2 Yrkestrafiklagen m.m.

Viktiga bestämmelser om utbildningen av ansvariga för att utöva yrkesmässig trafik m.m. finns i yrkestrafiklagen (1998:490), YTL, och i yrkestrafikförordningen (1998:779), YTF. Med yrkesmässig trafik avses enligt 1 kap. 1 § YTL trafik i vilken personbil, lastbil, buss, terrängmotorfordon eller traktortåg med förare ställs till allmänhetens förfogande mot betalning för transport av personer eller gods. Rent tillfälliga körningar anses inte utgöra yrkesmässig trafik. Körning för en eller ett fåtal kunder, där ett fordon på grund av ett avtal uteslutande används i trafik för en och samma uppdragsgivare anses dock vara yrkesmässig⁴. I detta sammanhang är värt att notera att Högsta domstolen i rättsfallet NJA 2004 s. 385 har slagit fast att det i YTL:s mening inte är yrkesmässig trafik att vid ett enstaka tillfälle utföra en biltransport mot betalning ens om det sker efter ett erbjudande till en obestämd allmänhet. För att det ska vara fråga om yrkesmässig trafik krävs enligt Högsta domstolen att bilen ställs till allmänhetens förfogande i sådan omfattning att den kan anses vara systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Domstolen framhåller dock att redan den första körningen kan utgöra yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

Enligt 2 kap. 1 § första stycket YTL får yrkesmässig trafik bedrivas bara av den som har trafiktillstånd. Dessa tillstånd kan meddelas antingen för persontransporter av olika slag, eller för godstrafik. Av 1 kap. 3 § YTL framgår att ett trafiktillstånd för persontransporter kan avse linjetrafik, taxitrafik eller beställningstrafik med buss. Hos juridiska personer ska det finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för verksamhetens utövning. Dessa personer benämns trafikansvariga, 2 kap. 3 § första stycket YTL. Vem som ska vara trafikansvarig vid juridiska personer av olika slag framgår av 2 kap. 4 § YTL. I 2 kap. 5 § YTL finns bestämmelse om tillståndsprovning. Av paragrafen framgår att tillståndet får ges till den som uppfyller vissa där uppräknade krav, bl.a. yrkeskunnande.

Enligt 2 kap. 8 § första stycket YTL ska kravet på yrkeskunnande anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som har

⁴ Jfr SOU 1996:93 s. 150.

anordnats av Vägverket. Provet ska avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om främst 1) rättsregler, 2) företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag, 3) tekniska normer och driftsförhållanden, samt 4) trafiksäkerhet. Vidare finns ett viktigt tillägg i 2 kap. 8 § andra stycket YTL som främst avser transportföretag etablerade i andra EG-länder. Kravet på yrkeskunnande ska nämligen anses uppfyllt av den som kan visa ett sådant bevis om yrkesmässig kompetens som har utfärdats av en annan stat inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) i enlighet med rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996. Av 2 kap. 5 § YTF framgår dock att det finns undantag från villkoret om prov i yrkeskunnande. Den som kan styrka att han eller hon har genomgått viss gymnasieutbildning eller annan högre utbildning med godkänt betyg i vissa ämnen som ingår i Vägverkets prov kan av prövningsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen, medges undantag från att avlägga prov i dessa ämnen. Länsstyrelsen får också medge undantag från skyldigheten att avlägga prov för den som kan styrka minst fem års praktisk erfarenhet som trafikansvarig eller på företagsledningsnivå i ett transportföretag. Som förutsättning gäller dock att sökanden godkänns vid ett kontrollprov som anordnas av Vägverket. Reglerna ansluter till rådets direktiv 74/561/EEG av den 12 november 1974 om rätt att bedriva nationella och internationella godstransporter på väg och rådets direktiv 74/562/EEG av den 12 november 1974 om rätt att bedriva nationella och internationella persontransporter på väg. Sammanfattningsvis innebär detta att det inte finns något undantagslöst krav på deltagande i vissa utbildningsmoment eller på att sökanden måste genomgå viss utbildning. Genom regleringen i 2 kap. 5 § YTF kan sökanden således helt eller delvis undantas från kravet på ett godkänt prov.

I YTL finns också bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i lagen eller medge undantag från lagen, 8 kap. 1–3 §§ YTL. Med stöd av 8 kap. 1 § YTL har exempelvis regeringen föreskrivit att vissa typer av transporter inte ska anses utgöra yrkesmässig trafik samt att viss cabotagetrafik får bedrivas utan tillstånd enligt YTL, 1 kap. 2 och 3 §§ YTF. Hit hör även den nyss nämnda föreskriften om undantag från skyldigheten att avlägga prov, 2 kap. 5 § YTF. Vidare föreskrivs t.ex. i 8 kap. 2 § YTL att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter.

I fråga om juridiska personer och näringsidkare bosatta utomlands är värt att notera att enligt 2 kap. 6 § första stycket YTL ska prövningen avse den eller de som är trafikansvariga, jfr. 1 kap. 4 §. Andra delar av prövningen, än den som gäller yrkeskunnandet, kan dock avse andra personer än trafikansvariga såsom exempelvis styrelseledamöter eller bolagsmän, jfr. 2 kap. 4 § YTL. Bestämmelserna måste beträffande juridiska personer förstås så att det är den eller de trafikansvariga som ska uppfylla kraven på yrkeskunnande, men också så att det bara är trafikansvariga som behöver uppfylla kraven. I de fall en person för egen räkning, t.ex. en innehavare av en enskild firma, ansöker om ett trafikstillstånd avser naturligtvis hela lämplighetsprövningen denne.

I 3 kap. 10 och 11 §§ YTL finns bestämmelser om krav på förarberörighet i vissa fall. Med förarberörighet avses i 10 § krav på innehav av

körkort i viss kategori för att framföra traktortåg och tung terrängvagn i yrkesmässig trafik. Av 11 § framgår att ett utländskt körkort inte medför rätt för någon annan än medborgare i en stat inom EES att köra svensk-registrerat motordrivet fordon i yrkesmässig trafik. De motordrivna fordon som kan förekomma i yrkesmässig trafik framgår av 1 kap. 1 § YTL, bl.a. lastbilar och bussar. Medborgare i länder utanför EES får däremot köra i yrkesmässig trafik med fordon registrerade i länder utanför Sverige. Sådana utländska fordon kan köras i Sverige om det är fråga om internationell vägtrafik enligt 6 kap. 10 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

I YTL finns även bestämmelser för den yrkesmässiga internationella vägtrafiken. Internationella vägtransporter är enligt 4 kap. 1 § första stycket YTL yrkesmässiga transporter på väg av personer eller gods till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige. För internationella transporter inom EES gäller enligt paragrafens andra stycke särskilda bestämmelser. För transportörer i länder utanför EES blir det tillåtet att utföra transporter med lastbil eller buss yrkesmässigt i Sverige endast om det är fråga om internationell trafik som utförs med de tillstånd som krävs enligt YTL.

Det föreligger generellt en tillståndsplikt även för internationella transporter med fordon som är registrerade i Sverige. Internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med fordon som är registrerade i Sverige får drivas endast av den som har trafiktillstånd (4 kap. 2 § YTL). På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 kap. 2 § YTL krävas särskilt tillstånd för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i Sverige (4 kap. 3 § YTL). Dessa benämns transporttillstånd.

Ytterligare bestämmelser om tillstånd finns i 4 kap. YTF. För att få utföra internationella transporter som berör medlemsstater i EU och ESS-stater krävs i vissa fall gemenskapstillstånd i kombination med förartillstånd. Om föraren är medborgare i ett tredje land måste han eller hon inneha ett förartillstånd. Förartillstånd beviljas på begäran av en innehavare av gemenskapstillstånd om föraren är anställd på sådana villkor som är vanliga i branschen. Giltighetstiden för ett förartillstånd får fastställas till längst fem år, dock inte för längre tid än anställningen varar enligt anställningsavtalet. Ytterligare bestämmelser om förartillstånd finns i förordningarna rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller fler medlemsstaters territorier⁵, rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade⁶ och 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 förartillstånd⁷.

⁵ EGT L 95, 9.4.1992, s. 1 (Celex 31992R0881).

⁶ EGT L 279, 12.11.1993, s. 1 (Celex 31993R3118).

⁷ EGT L 76, 19.3.2002, s. 1 (Celex 32002R0484).

Internationella vägtransporter och annan yrkesmässig trafik i Sverige med fordon som är registrerade i utlandet får utföras endast av den som har getts tillstånd av en behörig utländsk myndighet till sådana transporter (4 kap. 4 § YTL). På grund av överenskommelse mellan Sverige och en annan stat kan det vid trafik som avses i 4 kap. 4 § YTL utöver tillstånd enligt den bestämmelsen krävas särskilt tillstånd av en behörig utländsk myndighet för transport av personer eller gods med ett fordon som är registrerat i utlandet (4 kap. 5 § första stycket YTL). Härutöver kan dock behövas tillstånd även från svensk myndighet. Vid trafik som avses i 4 kap. 4 § YTL, med fordon registrerade i en stat med vilken Sverige inte har någon överenskommelse om vägtransporter, krävs utöver tillstånd enligt den bestämmelsen tillstånd av behörig svensk myndighet (4 kap. 5 § andra stycket YTL). I detta sammanhang kan även noteras att svenska tillståndshavare har möjlighet att i kraft av sitt svenska trafik tillstånd anmäla utländskt registrerade fordon för yrkesmässig trafik i Sverige (enligt 5 kap. 2 § YTF).

5.2 Utbildningskrav för förare

5.2.1 Krav för förare inom EG

Rådets direktiv 91/439/EEG om körkort

Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort, körkortsdirektivet⁸, innehåller bestämmelser som rör körkort. I körkortsdirektivet behandlas bl.a. frågor som tar sikte på behörigheter för att föra olika typer av fordon samt vilka krav som den enskilde måste uppnå för att ett körkort ska kunna utfärdas.

Av artikel 3.1 framgår behörigheter som ger rätt att föra olika typer av fordon och fordonskombinationer, kategorier. Av särskilt intresse i detta sammanhang är fordon i kategorier som rör gods- och persontransporter:

- Kategori C ger rätt att föra bilar med en tillåten totalvikt över 3 500 kg med undantag av sådana som avses i kategori D. Till en bil i denna kategori får en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kg kopplas.

- Kategori C+E ger rätt att föra fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori C och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg.

- Kategori D ger rätt att föra bilar avsedda för persontransporter och som utöver förarsätet har fler än åtta sittplatser. Till en bil i denna kategori får en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg kopplas.

- Kategori D+E ger rätt att föra fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori D och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg. Dessa kategorier finns i dag i den svenska körkorts lagstiftningen (se nedan avsnitt 5.2.2.).

⁸ EGT L 237, 24.8.1991, s.1 Celex 31999L0439.

Av artikel 3 p.2 framgår vidare att behörighet att föra fordon kan avse en underkategori till kategorierna C och D. Underkategorierna är följande:

- C1 som ger rätt att föra bilar med en tillåten totalvikt över 3 500 kg men inte över 7 500 kg, med undantag av sådana som avses i kategori D. Till en bil i denna kategori får en släpvagn med en tillåten totalvikt av högst 750 kg kopplas.

- C1E som ger rätt att föra fordonskombinationer som består av ett dragfordon i underkategori C1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg under förutsättning att kombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg och släpvagnens tillåtna totalvikt inte är högre än dragfordonets tjänstevikt.

- D1 som ger rätt att föra bilar avsedda för persontransporter och som utöver förarsätet har fler än åtta men inte fler än sexton sittplatser. Till en bil i denna underkategori får en släpvagn med en totalvikt som inte överstiger 750 kg kopplas.

- D1E som ger rätt att föra fordonskombinationer som består av ett dragfordon i kategori D1 och en släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg, under förutsättning att,

- 1) kombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 000 kg och släpvagnens tillåtna totalvikt inte är högre än dragfordonets tjänstevikt, och
- 2) släpvagnen inte används för persontransport.

Förarbehörigheterna som avser nu nämnda underkategorier finns för närvarande inte i den svenska körkortslagstiftningen.

Rådets direktiv 76/914/EEG om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon

Rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon innehåller bestämmelser om den utbildning som krävs för yrkesförare. Genom direktivet fastställs den lägsta nivå som utbildningen måste innehålla för att en förare ska kunna erhålla ett yrkeskompetensbevis i enlighet med gemenskapsreglerna. I direktivet anges vidare att man vid fastställande av miniminivå för sådan utbildning bör ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder för gods- respektive persontransporter på väg. Av artikel 1 framgår att det krävs innehav av körkort samt att föraren ska ha genomgått den utbildning som nämns i bilagan till direktivet. Det innebär att det ställs vissa krav på kunskap om fordonet och om transporter med fordonet samt erfarenhet från att köra last- eller passagerarfordon. Av bilagan framgår att den utbildning som leder till intyg om yrkeskompetens ska omfatta ett antal ämnen som räknas upp, om de inte redan ingår i körkortsutbildningen. Bilagan, som utarbetades för cirka 25 år sedan, innehåller bl.a. krav på kunskaper i fordonsteknik och administration. De flesta av dessa moment ingår numera i de teoretiska och praktiska prov som ska avläggas för att ett körkort ska kunna utfärdas. Andra moment har blivit föråldrade.

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter innehåller direkt verkande bestämmelser av betydelse för yrkestrafiken i Sverige. Förordningen syftar till en harmonisering av konkurrensvillkoren mellan olika former av inrikestransporter särskilt i fråga om vägtransporter. Förordningen syftar också till att förbättra arbetsförhållandena och trafik-säkerheten. Det är i förordningen angivet att föreskrifterna om arbetsvillkoren inte får inskränka rätten för arbetsmarknadens parter att genom kollektivavtal eller på annat sätt överenskomma om fördelaktigare villkor för arbetstagarna. För att inte bara främja sociala framsteg utan också förbättra trafiksäkerheten, måste dessutom varje medlemsstat behålla rätten att vidta vissa lämpliga åtgärder. I artikel 5 behandlas kraven för att få utföra gods- och persontransporter. Vidare behandlas här frågor som rör yrkeskompetens och därtill kopplade bevis.

Av artikeln framgår att lägsta ålder för förare vid *godstransporter* ska vara

- a) 18 år för fordon som – i förekommande fall inklusive släpvagnar eller påhängsvagnar – har en högsta tillåtna vikt av högst 7,5 ton,
- b) 21 år eller 18 år för övriga fordon om föraren har ett bevis på sin yrkeskompetens som är godkänt av en medlemsstat och som styrker fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter på väg.

Av artikeln framgår vidare att förare som anlitas för *persontransporter* med en buss ska ha fyllt 21 år. Förare vid sådana persontransporter där körningen sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat ska även uppfylla ett av följande villkor:

- a) i minst ett år ha arbetat med godstransporter som förare av fordon med en högsta tillåten vikt överstigande 3,5 ton,
- b) i minst ett år ha arbetat som förare av fordon i persontrafik inom en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat eller som förare i andra typer av persontransporter, vilka inte regleras av förordningen, förutsatt att en behörig myndighet bedömer att föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet, eller
- c) innehav av ett i en medlemsstat godkänt bevis på yrkeskompetens som styrker fullgjord utbildning för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.

Sammanfattningsvis innebär dagens krav följande. De yrkesförare av godstransportfordon (lastbil) som är under 21 år ska inneha yrkeskompetensbevis för att få framföra fordon med en högsta tillåten vikt på mer än 7,5 ton. Förare som kör fordon som väger upp till 7,5 ton eller som har fyllt 21 år behöver dock inte inneha något sådant bevis. När det gäller yrkesförare av fordon för persontransporter på väg (buss) innebär bestämmelsen att föraren ska vara 21 år. Om körningen sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat krävs även viss erfarenhet av transportverksamhet eller ett särskilt yrkeskompetensbevis.

Körkortslagstiftningen

Körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980) är tämligen omfattande och detaljerade. Nedan redogörs för den del av regleringen som berör förarens rätt att utföra gods- och persontransporter. De aktuella bestämmelserna finns i 1–4 kap. körkortslagen och 4 kap. körkortsförordningen.

Körkortsförfattningarna innehåller bestämmelser om behörigheten att köra motorfordon och handlingar som ger sådan behörighet (körkort). Kravet på körkort innebär att lastbil och buss får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet ifråga. Har släpfordon om viss minsta vikt kopplats till en bil ska föraren ha körkortsbehörighet även för en sådan fordonskombination.

Förarbehörighet för tung lastbil och personbil med en totalvikt över 3,5 ton anges i körkort med beteckningen C. På motsvarande sätt anges i körkort beteckningen D för buss. Dessa behörigheter ger även en rätt att koppla ett lätt släpfordon till fordonet. Beteckningen E anger behörigheten för släpfordon, oavsett vikt och antal. Som tidigare nämnts finns för närvarande inte förarbehörigheter med beteckningarna C1, C1E, D1 och D1E i svensk rätt, se avsnitt 5.2.1.

I 1 kap. 3 § körkortslagen finns en definition av begreppet permanent bosättning som har betydelse för att bestämma bl.a. för vem körkort kan utfärdas.

Vidare framgår av 3 kap. 1 § körkortslagen när ett körkort ska utfärdas. Ett körkort ska utfärdas för den som 1) har körkortstillstånd, 2) är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här minst sex månader, 3) har fyllt 16 år för behörigheten A1, 18 år för behörigheterna A, B, C och E, samt 21 år för behörigheten D, och 4) har avlagt godkänt förarprov.

Av 3 kap. 2 § körkortslagen framgår att körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag som ansökningen avser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra bil eller motorcykel får övningsköra under vissa förutsättningar om han har körkortstillstånd. Den som övningskör ska normalt ha uppnått en ålder av 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet C eller CE, och 20 år för körning med fordon som kräver behörigheten D eller DE. Övningskörning med sådant fordon som kräver behörigheten C, D och E får i princip ske endast om den som övningskör har ett körkort med behörigheten B, dvs. behörighet för personbil, 4 kap. 2 och 4 §§ körkortslagen.

Viktiga preciseringar och undantag från kraven på den som övningskör finns i 4 kap. körkortslagen.

Rent allmänt gäller vid övningskörning att den ska ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt godkänts som handledare. Sker övningskörningen vid en trafikskola ska den som har uppsikt över övnings-

körningen vara utbildningsledare eller trafiklärare, jfr 4 kap. 5 § och 7 § körkortslagen.

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare ska sökanden ha fyllt 21 år, ha ett körkort med förarbehörighet B och under sammanlagt tre av de senaste tio åren haft ett körkort med sådan behörighet, och ha den behörighet som utbildningen avser. Hinder för att meddela sådant godkännande föreligger dock i vissa fall om sökandens körkort varit återkallat, jfr 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor. Vid övningskörning ska det på lämpligt sätt anges att fordonet används för övningskörning, och den som har uppsikt över körningen ska följa med i bilen vid elevens sida, jfr 4 kap. 5–7 §§ körkortsförordningen.

När det gäller övningskörning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning finns särskilda bestämmelser. Övningskörning med ett körkortspliktigt fordon får ske under utbildning på en nationellt fastställd kurs i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller motsvarande utbildning i fristående skola om den som övningskör har körkortstillstånd. Vid sådan övningskörning gäller inte ålderskraven som anges i körkortslagen, jfr 4 kap. 1 § körkortsförordningen. Övningskörning med fordon som kräver behörigheten BE, C eller D får emellertid inte ske innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörigheten B har uppnåtts. Övningskörning med fordon som kräver behörigheten CE eller DE får inte ske innan eleven har motsvarande färdigheter vad avser dragfordonet, jfr 4 kap. 2 § körkortsförordningen. Det betyder att något krav på innehav av körkort inte ställs för övningskörning med dessa fordon vid de nu aktuella utbildningsinstanserna, men att vissa färdigheter ska vara uppnådda. Vid övningskörning hos nu nämnda utbildningsinstanser ska körningen ske under uppsikt av en person som har egenskaper och kompetens som liknar dem som en godkänd trafiklärare eller utbildningsledare ska ha. Vissa skillnader föreligger dock. De krav som ställs är vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Vidare ska personen som utövar uppsikt ha fyllt 21 år, ha körkort för fordon av det slag övningskörningen avser och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren ha haft ett körkort med sådan behörighet. Uppsikt får dock inte utövas av den vars körkort under de senaste åren har varit återkallat i vissa fall. Den som har uppsikt över övningskörningen anses som förare, jfr 4 kap. 3 § körkortsförordningen. Vid övningskörning ska den som har uppsikt över övningskörningen följa med i bilen vid elevens sida eller ha kontakt i samma trafiksituation med den som övningskör. Ett fordon som används vid övningskörning ska slutligen vara försett med en skylt som anger detta, 4 kap. 4 § körkortsförordningen.

Förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.

I förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m., kör- och vilotidsförordningen, finns bl.a. tillämpningsföreskrifter till rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Av 3 kap. 2 § kör- och vilotidsförordningen framgår hur kraven på yrkeskompetens i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 ska uppfyllas i Sverige (artikel 5.1. b andra streck-

satsen och artikel 5.2 andra stycket c, se ovan avsnitt 5.2.1). Kraven ska anses uppfyllda av den som blivit godkänd vid ett skriftligt prov för förare av fordon avsedda för gods- eller persontransporter på väg anordnat av Vägverket eller i vissa fall av gymnasieskola, komvux eller en fristående skola. Enligt 3 kap. 2 § andra stycket ska Vägverket utfärda yrkeskompetensbevis till förare som uppfyller kraven vid det skriftliga provet.

Bestämmelserna i kör- och vilotidsförordningen om krav på yrkeskompetensbevis är inte obligatoriska. För förare som anlitas för *persontransporter* och som har fyllt 21 år räcker det exempelvis med att föraren har arbetat i minst ett år som förare av fordon i persontrafik inom en radie av 50 kilometer från den ort där fordonet normalt är stationerat eller som förare vid andra typer av persontransporter, förutsatt att en behörig myndighet bedömer att föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet. I 3 kap. 1 § kör- och vilotidsförordningen framgår att Vägverket är behörig myndighet att bedöma om föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet. Som redan framgått av ovan redovisning följer även direkt av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 att även ytterligare typer av gods- och persontransport kan äga rum utan krav på att en förare har ett yrkeskompetensbevis (se avsnitt 5.2.1).

Biluthyrningslagen

Bestämmelser om biluthyrning finns i lagen (1998:492) om biluthyrning (BUL) och förordningen (1998:780) om biluthyrning (BUF). Reglerna för biluthyrning är av intresse eftersom den som hyr ut bilar ska kontrollera förarens utbildning i viss omfattning. Regleringen påminner om de bestämmelser som finns för yrkesmässig trafik. Bestämmelserna om biluthyrning är dock inte lika detaljerade. Enligt 1 § gäller lagstiftningen uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år. Med bilar förstås bl.a. lastbilar och bussar, se närmare 1 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Av 16 § BUL följer att ett fordon inte får lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. Med behörighet avses här den körkortsbehörighet som föraren behöver för att köra fordonet. Beträffande tyngre bussar gäller särskilda krav. Dessa motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Den gränsdragning som används i förordningen EEG/3820/85 har bedömts vara ändamålsenlig⁹. I 17 § BUL anges därför att en buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren endast får lämnas ut till den som innehar 1) ett sådant bevis på yrkeskompetens som avses i artikel 5.2. andra stycket förordningen EEG/3820/85, eller 2) ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren, körvaneintyg.

Prövningsmyndigheten, dvs. länsstyrelsen, är tillsynsmyndighet när det gäller efterlevnaden av bestämmelserna. Myndigheten ska enligt 19 § BUL utöva tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser. Av 20 § BUL följer att den som uppsåtligen

⁹ Jfr prop. 1997/98:63 s. 107.

driver uthyrningsrörelse enligt BUL utan tillstånd döms till böter eller fängelse i högst ett år. En tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot villkor som har meddelats i tillståndet döms till böter. Vidare följer av 21 § BUL att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i bl.a. 16 § eller 17 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

6 Genomförande av yrkesförardirektivet

6.1 Behov av lagstiftning

Regeringens förslag: Yrkesförardirektivet ska genomföras i Sverige genom en ny lag.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanserna tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig har tillstyrkt eller inte haft något att invända mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Yrkesförardirektivet innehåller krav på grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon när gods- och persontransporter sker på allmän väg inom Europeiska unionen. Förare som utför transporter med buss eller lastbil ska inneha en grundläggande kompetens samt genomgå fortbildning för att erhålla och upprätthålla en god yrkeskompetens. Enligt artikel 3 har medlemsstaterna en valmöjlighet när det gäller på vilket sätt den grundläggande kompetensen ska förvärfvas. Den grundläggande kompetensen kan förvärfvas antingen genom en obligatorisk grundutbildning med avslutande prov eller enbart genom ett mera omfattande prov. Avsikten med krav på grundläggande kompetens och fortbildning är att särskilt förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet, inbegripet sådana åtgärder som föraren utför när fordonet står stilla. Av artikel 14 och 17 framgår att yrkesförardirektivet riktar sig mot medlemsstaterna och är bindande i fråga om det resultat som ska uppnås. Det åligger medlemsstaterna att sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet. Som *Transportgruppen* påpekat är yrkesförardirektivet tämligen detaljerat med få punkter där reella alternativ för genomförande finns för medlemsstaterna. I yrkesförardirektivet uppställs de grundläggande krav beträffande kompetens som ska gälla för att någon ska få utföra gods- och persontransporter. Dessa krav innefattar åliganden för enskilda. Yrkesförardirektivet ska därför genomföras i svensk rätt genom lagstiftning.

Regeringens bedömning: Nya förarbehörigheter med beteckningarna C1, D1, C1E och D1E bör inte nu införas i körkortslagen (1998:488).
--

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit att det i körkortslagen ska införas fyra nya behörigheter vilka ger rätt att köra motorfordon. De nya behörigheterna som föreslås är:

- C1, för tung lastbil och personbil med en totalvikt mellan 3,5 och 7,5 ton, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana fordon,
- C1E, för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet C1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att släpfordonet inte är tyngre än dragbilen,
- D1, för buss med en största längd av åtta meter avsedd för högst 16 passagerare, och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss, samt
- D1E, för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet D1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att släpfordonet inte är tyngre än dragbilen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte haft något att invända mot eller haft några synpunkter på innehållet i förslaget. *Sveriges kommuner och landsting*, *Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF)*, *Svenska bussbranschens riksförbund (BR)*, *Bussarbetsgivarna (BuA)*, *Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega)*, *Transportgruppen* och *Skånetrafiken* har förordat en sänkt åldersgräns för bussförare. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* har ifrågasatt skälen till varför bussföraråldern inte sänks till 18 eller 20 år.

Åklagarmyndigheten har påpekat vikten av att utformningen av behörigheterna anpassas till den utformningen behörigheterna kommer att få i ett nytt antaget körkortsdirektiv. *Kammarrätten i Jönköping* och *Vägverket* har påpekat att ytterligare ändring i körkortslagen krävs om de nya behörigheterna införs. *Vägverket* och *Sveriges Transportindustriförbund* har uttryckt tveksamheter över om de nya behörigheterna kan införas. *Trafikpolisernas Samarbetsorganisation* anser inte att de nya behörigheterna C1 och D1 är behövliga.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inte uttalat sig i frågan när det gäller införandet av nya förarbehörigheter.

Skälen för regeringens bedömning: Varken nu gällande körkortsdirektiv eller yrkesförardirektivet innehåller något obligatoriskt krav på att förarbehörigheter C1, D1, C1E samt D1E ska finnas hos medlemsstaterna. Det är således upp till var medlemsstat att själv välja om dessa behörigheter ska finnas eller inte. Utredningen har föreslagit att dessa förarbehörigheter ska införas i körkortslagen. Ställningstagandet bygger på ett förslag till nytt körkortsdirektiv i vilket det föreslås att nämnda behörigheter blir obligatoriska. Den slutliga versionen av körkortsdirektivet har utredningen inte haft tillgång till. Först i slutet av år 2006

har beslut om ett omarbetat körkortsdirektiv fattats¹⁰. Regeringen konstaterar att utredningen inte haft tillgång till den antagna versionen av det nya körkortsdirektivet i vilket förarbehörigheterna regleras.

Precis som *Åklagarmyndigheten* har påpekat är det angeläget att en eventuell utformning av de nya behörigheterna C1, D1, C1E och D1E anpassas till den utformning behörigheterna har i det nya antagna körkortsdirektivet. Det framstår som mindre lämpligt att nu gå fram med den ändring i körkortslagen som utredningen föreslår innan det analyserats hur de nya förarbehörigheternas slutliga utformning i det nya körkortsdirektivet kan komma att påverka den svenska körkortslagstiftningen. Utredningens föreslagna ändring i körkortslagen träffar en vidare krets än yrkesförare. Frågan är emellertid inte bara hur de nya förarbehörigheterna ska utformas för yrkesförare utan även hur dessa förhåller sig till den svenska körkortslagstiftningen i övrigt. Någon närmare analys över hur de nya förarbehörigheterna påverkar svensk rätt finns inte och har heller inte varit möjligt att ta fram för utredningen. En sådan analys framstår som behövlig för att regeringen ska kunna ta ställning till om och på vilket sätt nya förarbehörigheter bör införas i Sverige.

Kammarrätten i Jönköping och *Vägverket* har även påpekat att det krävs ytterligare lagändringar, utöver de som utredningen föreslagit, om de nya förarbehörigheterna ska införas, t.ex. skulle bestämmelsen i 3 kap. 1 § körkortslagen om körkortstillstånd behöva ses över. Även detta talar, enligt regeringens mening, mot att nu införa de nya behörigheterna. Den föreslagna ändringen i körkortslagen har ett nära samband med vilka behörighetskrav som ska gälla vid gods- och persontransporter som utförs av yrkesförare. Regeringen avser att återkomma till denna fråga avsnitten 7.2.2 och 7.2.3.

Sammanfattningsvis anser regeringen att införandet av nya förarbehörigheter kräver ytterligare utredning. Detta framstår som särskilt angeläget inte minst med hänsyn till att det nya körkortsdirektivet som antagits kommer att analyseras i samband med att det ska genomföras i svensk rätt. Mot bakgrund härav anser regeringen att körkortslagen inte i detta sammanhang bör utökas med förarbehörigheterna C1, D1, C1E och D1E.

Frågan om huruvida åldersgränsen för förare som utför persontransporter vilka kräver förarbehörighet D, dvs. busstransporter, ska sänkas återkommer regeringen till i avsnitt 7.2.3.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.06, s. 18, Celex 32006L0126).

7 Lag om yrkesförarkompetens

7.1 Definitioner och lagens tillämpningsområde

7.1.1 Definitioner

Regeringens förslag: I den nya lagen avses med EES-stater staterna i Europeiska unionen samt de övriga stater som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

I lagen avses med godstransporter körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och som sker med gods. Med persontransporter avses körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och som sker med passagerare. Med väg avses sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon. Med gods- eller persontransporter avses också körningar som sker utan gods eller passagerare med fordonen om körningen utgör ett led i sådana transporter.

Utredningens förslag: Utredningen har inte lämnat något förslag i denna del.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* har påpekat att bestämmelsen möjligen blir tydligare om hänvisningen till förarbehörigheterna i lagen benämns C+E och D+E. *Vägverket* har haft synpunkter på lagtextens utformning. De anser att hänvisningen i 1 kap. 4 § stycket till ”aktuell transport” framstår som ovisst eftersom någon transport inte omtalats tidigare.

Skälen för regeringens förslag: När det gäller vilken geografiska omfattning lagen ska ha kan inledningsvis konstateras att yrkesförardirektivet har antagits av EU:s medlemsstater. Direktivet har dessutom blivit en del av EES-avtalet. Regleringen gäller således för hela det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Det bör därför av lagen framgå att den är tillämplig på medborgare inom hela EES-området och inte enbart hos EU-staterna. Det framstår som lämpligt att använda benämningen EES-stat respektive EES-stater i lagen. Med EES-stater ska avses EU:s medlemsstater och de stater som utöver EU:s medlemsstater har ingått EES-avtalet. För att tydliggöra detta ska en definition av begreppet EES-stater införas i lagen.

Yrkesförardirektivet behandlar vilken kompetens som en förare ska inneha för att få utföra gods- och persontransporter. Det är emellertid inte frågan om all typ av körning där gods eller personer transporteras. Gods- eller persontransporter som sker med t.ex. personbilar vilka kräver innehav av förarbehörighet B enligt 2 kap. 5 § körkortslagen omfattas inte av den nya ordningen. Direktivet träffar däremot körningar där gods eller personer transporteras med fordon vilka kräver innehav av förarbehörig-

heten C, CE respektive D, DE. För att tydliggöra vilka gods- och persontransporter som avses föreslås att detta definieras i lagen.

Inom ramen för en gods- eller persontransport kan det förekomma inslag av körning utan att gods eller personer transporteras. Även sådan s.k. tomkörning utgör en naturlig del av den transport av gods eller personer som utförs. Det föreslås därför att också sådana körningar, vilka utgör ett led i en transport av gods eller personer, ska betraktas som en gods- eller persontransport.

Vid förarbehörighet som ger rätt att framföra en lastbil anges C, med buss anges D och med släp anges E (jfr 2 kap. 5 § körkortslagen). I körkortslagen anges förarbehörighet med lastbil respektive buss och släp CE eller DE. Det framstår som lämpligt att i den nya lagen använda sig av samma sätt att hänvisa till när fråga är om fordonskombinationer med släp.

1 kap. 4 § andra stycket har justerats efter påpekanden från *Vägverket*.

7.1.2 För vilka förare ska lagen gälla?

Regeringens förslag: Den nya lagen ska tillämpas på förare som är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-land) och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige som kräver C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Lagen ska också tillämpas på andra medborgare som utför sådana transporter som avses i första stycket, om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES.

Den nya lagens bestämmelser om utbildning av yrkesförare även tillämpas på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i en annan EES-stat än Sverige.

I lagen jämställs förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E enligt körkortsdirektivet 91/439/EEG med C, CE, D respektive DE.

Utredningens förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredningen har även föreslagit att förare av fordon för vilka krävs innehav av körkort med förarbehörigheterna C1, C1E, D1 samt D1E ska omfattas av den nya lagens tillämpningsområde genom att dessa förarbehörigheter införs i svensk rätt.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Skåne län* har lämnat synpunkter på regleringen avseende förare som är medborgare i ett tredjeland.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen i Skåne län* anser att föreslagna 2 kap. 1 § som avser att reglera lagens tillämpningsområde inte stämmer överens med artikel 1 i yrkesförardirektivet. *Kammarrätten i Jönköping* har påpekat att innebörden av förarbehörigheterna C1, C1E, D1 samt D1E möjligen bör förtydligas.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 1 a i yrkesförardirektivet behandlar direktivets tillämpningsområde. Där framgår att yrkesförar-

direktivet ska tillämpas på förare som är medborgare i en medlemsstat och som utför transporter på allmän väg inom gemenskapen. Transporterna ska utföras med fordon som kräver innehav av körkort med någon av kategorierna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE enligt definitionerna i körkortsdirektivet 91/439/EEG eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt. Yrkesförardirektivet omfattar även förare som är medborgare i ett tredjeland och som är anställda eller som anlitats av ett företag som är etablerat i en medlemsstat. Yrkesförardirektivet uppställer inte något obligatoriskt krav på att förarbehörigheterna C1, D1, C1E samt D1E ska finnas hos medlemsstaterna. Enligt gällande körkortsdirektiv har medlemsstaten en valmöjlighet om den vill införa nämnda behörigheter i sin nationella lagstiftning. Sverige har inte använt denna möjlighet. Som tidigare redovisat är det inte heller aktuellt att nu utöka körkortslagen med dessa förarbehörigheter. Huruvida dessa behörigheter bör införas eller inte i svensk körkortslagstiftning får utredas i samband med att det nya körkortsdirektiv analyseras. Detta innebär att den nya lagens tillämpningsområde ska omfatta gods- eller persontransporter i Sverige som kräver C, CE, D och DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen och som utförs av förare som är medborgare i en EES-stat. Vad som gäller för förare vars körkort som har utfärdats i ett annat EES-land och som innehåller någon av förarbehörigheterna C1, D1, C1E eller D1E kommer att behandlas i följande avsnitt.

Utredningen har uppmärksammat att det i den svenska översättningen av artikel 1 framgår att direktivet ska tillämpas på förare som ”utför transporter på allmän väg inom gemenskapen”. Yrkesförardirektivets engelska version anger att tillämpningsområdet är ”roads open to public”. Regeringen delar utredningens uppfattning att begreppet ”allmän väg” enligt yrkesförardirektivet inte har samma betydelse som begreppet har enligt väglagen (1971:948). Om så vore fallet skulle en mycket stor del av det svenska vägnätet vara exkluderat, liksom även det kommunala gatunätet. Det är rimligen inte avsikten. Som utredningen redovisat kan viss vägledning hämtas i rådets förordning (EEG) 3820/85 som tillämpas på vägtransporter vilka utförs inom gemenskapen (artikel 2.1). Med vägtransport avses enligt denna förordning all körning på en för allmän samfärdslös upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods (artikel 1.1). Regeringen anser att direktivets tillämpningsområde avser allmän samfärdslös. För att den nya svenska bestämmelsen ska stå i bättre överensstämmelse med yrkesförardirektivets intentioner ska det precis som utredningen föreslagit i lagtexten hänvisas till ”väg”. Mot bakgrund härav föreslår regeringen att den nya lagen ska tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen.

Av artikel 1 b i yrkesförardirektivet framgår att direktivet ska tillämpas på förare som är medborgare i tredjeland och som är anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat eller anlitats av ett sådant företag. Den nya lagen ska således tillämpas också på denna kategori av förare. Regeringen föreslår därför att den nya lagen ska tillämpas på förare som är medborgare i tredjeland och som är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES. Även här är det frågan om

gods- eller persontransporter som utförs på väg i Sverige vilka kräver förarbehörigheterna C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen.

Länsstyrelsen i Skåne län har påpekat att utredningens förslag kan få andra konsekvenser än yrkesförardirektivets lydelse. Förare som inte är EES-medborgare och som är anställda eller anlitade av svenska åkeriföretag måste ha ett förartillstånd för att kunna arbeta som chaufförer i det svenska företaget. De har dock inte rätt att framföra fordon i förvärvsmässig trafik som är registrerade i Sverige (jfr 3 kap. 11 § yrkestrafiklagen och 6 kap. 3 § körkortslagen). Innehavare av ett förartillstånd har dock rätt att framföra svenskregistrerade fordon i ett annat EES-land än Sverige. Som utredningens förslag ser ut kommer förare från tredjeland och som meddelats förartillstånd i Sverige att falla utanför lagens tillämpningsområde.

Regeringen gör följande bedömning. När det gäller nu nämnda kategori av förare så kommer de att utföra transporter i ett annat land än Sverige. Av artikel 9 i yrkesförardirektivet framgår bland annat att den grundläggande kompetensen i sådana fall ska erhållas i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som har utfärdat arbetstillstånd. Många gånger kommer transportföretag att anlita förare från tredjeland som redan innehar den grundläggande kompetens som krävs. Föraren har således redan skaffat sig denna kompetens där han eller hon bor. I de fall en förare skulle sakna grundläggande kompetens och anlitas av ett svenskt företag ska han eller hon kunna välja i vilket land kompetensen ska införskaffas dvs. i Sverige genom utbildning och prov eller i det land som utfärdar arbetstillstånd där kanske enbart krav på genomfört prov föreligger. Vidare framgår av artikel 9 att fortbildningen ska ske i den medlemsstat där föraren normalt bor eller där han eller hon arbetar. Detta gäller oavsett vilket medborgarskap föraren har. Det är troligt att fortbildningen många gånger kommer att ske i det land där transporterna utförs om föraren också bor i det landet. Det innebär att det blir det landets rättsordning som kommer att svara för utbildningen av föraren. Det är emellertid fullt möjligt att en förare som är bosatt i Sverige utför transporter i ett annat EES-land, t.ex. Danmark eller Norge. En sådan förare har en möjlighet att välja i vilket land han eller hon vill skaffa sig sin grundläggande kompetens och genomgå sin fortbildning.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att utredningens förslag avseende 2 kap. 1 § punkten 2 bör ändras till att omfatta förare som utför gods- eller persontransporter på väg inom EES och inte enbart på väg i Sverige. Lagens tillämpningsområde bör således omfatta den som utför transporter inom gemenskapen. Regeringen delar inte denna uppfattning. Att den nya lagens tillämpningsområde skulle gälla fullt ut beträffande förare som utför transporter utanför Sveriges gränser framstår inte som genomförbart. Den nationella regleringen är begränsad till den aktivitet som sker i Sverige t.ex. genom att här utföra transporter eller att utbilda sig. När det gäller nu nämnda kategori av förare kan därför inte alla bestämmelser i lagen bli tillämplbara eftersom transporterna sker utanför Sverige. Däremot ska dessa förare enligt yrkesförardirektivet ha en möjlighet att genomföra sin utbildning och erhålla sin kompetens i Sverige. Det innebär att lagens tillämpningsområde i vissa delar omfattar förare som utför förvärvsmässiga transporter i ett annat EES-land än Sverige. Det är alltså frågan om lagens bestämmelser som rör utbildning

Förare som redan innehar förarbehörighet C1, C1E, D1 eller D1E

Som redan nämnts har inte regeringen för avsikt att i detta sammanhang införa nya förarbehörigheter i svensk rätt. Emellertid följer av 6 kap. 1 § körkortslagen att ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES ska gälla i Sverige enligt sitt innehåll. Det innebär bl.a. att ett sådant utländskt körkort med förarbehörigheterna C1, C1E, D1 eller D1E är giltigt i Sverige. Det förekommer att förare som innehar ett sådant körkort byter ut det mot ett svenskt körkort. Då förarbehörigheten inte finns i svensk rätt får föraren i stället ett svenskt körkort med förarbehörigheten C eller D som innehåller villkor som begränsar förarbehörigheten så att den hamnar i nivå med den behörighet som följer av förarbehörigheterna C1 eller D1. Att förare som bytt ut sitt utländska körkort till ett svenskt körkort ska omfattas av den nya lagens bestämmelser men inte de förare som väljer att behålla sitt utländska körkort framstår inte som rimligt. Mot bakgrund härav anser regeringen

att i den nya lagen ska förarbehörigheterna C1, C1E, D1 samt D1E jämföras med förarbehörigheterna C, CE, D respektive DE. Då förarbehörigheterna C1, C1E, D1 samt D1E saknas i svensk rätt blir, som *Kammarrätten i Jönköping* påpekat, innebörden av bestämmelsen tydligare om det i lagtexten hänvisas till rådets direktiv 91/493/ av den 29 juli om körkort.

7.1.3 Undantag från lagstiftningens tillämpningsområde

Regeringens förslag: Lagstiftningen ska inte tillämpas på alla förare av fordon som utför gods- och persontransporter. Undantagna är 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, räddningstjänsten eller polisen,
3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,
4. som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet,
5. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,
6. som används vid övningskörning enligt körkortsförfattningarna eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag,
7. som används för icke-kommersiell persontransport eller för gods-transport 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.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit ett undantag för förare av fordon som används i samband med besiktning eller inspektion som utförs av myndighet eller besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* är tveksamma till att vissa förare som utför gods- eller persontransporter ska undantas från lagens tillämpningsområde. *Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)* anser att undantaget som rör fordon som används vid övningskörning eller körträning bör ses över.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Rikspolisstyrelsen (RPS)* anser att även förare som utför persontransporter som sker utan förvärvssyfte bör omfattas av kravet på yrkesförarkompetens. *VTI* anser att yrkesförare vid räddningstjänsten, försvarsmakten m.fl. inte bör undantas från lagens tillämpningsområde.

Skälen för regeringens förslag

Enligt artikel 2 i yrkesförardirektivet framgår att direktivet inte ska tillämpas på förare i vissa situationer. Av dess lydelse följer att förare i vissa fall är undantagna.

Av artikel 2 a i yrkesförardirektivet framgår att förare av fordon vars högsta hastighet inte överstiger 45 km/h undantas från direktivets tillämpningsområde. Vid en jämförelse med den engelska språkversionen ska direktivet inte tillämpas på förare av fordon med en viss högsta tillåten hastighet (maximum authorised speed not exceeding). Regeringen delar den bedömning utredningen har gjort och anser att det inte bör vara avgörande huruvida fordonet faktiskt kan köras i en viss hastighet utan i stället vad fordonets högsta tillåtna hastighet är.

Vägverket har påpekat att sättet att ange hastigheter bör justeras så att det bättre överensstämmer med terminologin i trafikförordningen. Regeringen instämmer i detta och anser att från lagens tillämpningsområde ska undantas förare av fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen.

Fordon som används av Försvarmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen

Av artikel 2 b i yrkesförardirektivet framgår att förare av fordon som används för militära ändamål, av räddningstjänsten, brandväsendet och ordningsmakten eller som står under deras kontroll ska undantas.

Utredningen har föreslagit att förare av fordon som används av eller står under kontroll av Försvarmakten, civilförsvaret, räddningstjänsten, brandförsvaret, eller ordningsmakt ska undantas från lagens tillämpningsområde. Förare som utför transporter för att upprätthålla dessa funktioner är följaktligen undantagna från direktivets tillämpningsområde.

VTI har uttryckt särskild tveksamhet över att förare av fordon som används av just räddningstjänsten, brandväsendet och ordningsmakten ska undantas från lagens tillämpningsområde, särskilt med tanke på att trafiksäkerhetsskäl ligger bakom förslagen i övrigt. Undantaget tar bl.a. sikte på fordon som kan komma att användas inom Försvarmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen. Det kan t.ex. vara frågan om militära lastbilar, brandbilar, ambulanser.

Det är i och för sig fullt möjligt att även uppställa särskilda kompetenskrav hos förare som ska framföra fordon i de situationer som undantaget behandlar. De trafiksäkerhetsskäl som bl.a. föranlett yrkesförardirektivets tillkomst är viktiga och är självfallet angelägna vid vägtrafik. Emellertid tar yrkesförardirektivet sikte på förare av fordon som har förvärvsmässiga gods- eller persontransporter som sin huvudsakliga yrkesuppgift. Så är inte fallet beträffande förare av fordon som används av eller står under kontroll av den verksamhet som räknas upp i undantaget. För dessa förarkategorier tillgodoses kraven på trafiksäkerhet och ökad kompetens bättre genom särskilt anpassade utbildningar. De bestämmelser som yrkesförardirektivet ger upphov till bör därför inte tillämpas på förare av fordon som används inom Försvarmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen.

Enligt artikel 2 c i yrkesförardirektivet framgår att förare 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 ska undantas. Det som avses är således olika slag av provkörning och testkörning av fordon.

Fordonstillverkare eller andra aktörer som utför testkörningar av fordon för fordons- och komponentutveckling bör enligt utredningen också undantas från lagens tillämpningsområde. Detsamma föreslår utredningen bör gälla för förare av fordon vilka förflyttas till en verkstad i syfte att repareras eller bli föremål för underhåll. Även en reparatör av tunga fordon som kör fordonet fram och åter till verkstaden bör undantas från lagens tillämpningsområde. Regeringen instämmer i vad utredningen ansett och föreslår att undantag införs i lagen där förare av sådana fordon undantas från lagens tillämpningsområde. Vidare ska förare av fordon som är nya eller ombyggda och som inte tagits i drift för transportverksamhet undantas.

Nödsituationer och räddningsinsatser

Artikel 2 d i yrkesförardirektivet undantar förare av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser. Nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller annat viktigt av rättsordningen skyddat intresse. Det är således frågan om exceptionella lägen där behov av hjälpinsatser föreligger. Det framstår inte som rimligt att i dessa situationer kräva att en förare uppfyller kraven på den kompetens som följer av direktivet. Förare av fordon, dvs. bussar och lastbilar med eventuellt släp, som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser bör således undantas från lagens tillämpningsområde.

Övningskörning eller körträning

Av artikel 2 e i yrkesförardirektivet framgår att direktivets kompetenskrav inte avser förare av fordon som används vid trafikskoleutbildning för körkort eller yrkeskompetensbevis enligt yrkesförardirektivet.

Övningskörning och körträning för körkort och yrkeskompetensbevis bör således undantas från lagstiftningens tillämpningsområde. Utredningen har ansett att lagen inte ska tillämpas på förare av fordon som används vid övningskörning eller körträning enligt körkortsförfattningarna eller körträning för yrkeskompetensbevis. Undantaget tar sikte på den som faktiskt framför fordonet dvs. föraren. STR anser att undantaget bara bör omfatta förare av fordon som används i trafikskoleutbildning. Bakgrunden är att det finns risk för att privat övningskörning i själva verket utgör en del av den förvärvsmässiga trafiken. Någon redovisning av kör- och vilotider görs inte under övningskörningen, utan först under färden när handledaren tar över körningen. Att vid dessa fall påstå undantaget privat övningskörning skulle kunna utnyttjas för förvärvsmässig trafik.

Till att börja med kan erinras om att den som övningskör med en lastbil eller buss utan något gods respektive passagerare för att skaffa sig förarbehörighet för fordonet (behörighet C eller D) inte träffas av lagens tillämpningsområde. För denna typ av körning gäller de allmänna kraven vid övningskörningen som följer av körkorts författningarna. Även den som redan har förarbehörighet för lastbil eller buss men som t.ex. övar med fordonet utan gods- respektive passagerare för att hans eller hennes körning ska bli mer rationell träffas inte av lagens tillämpningsområde. I nu nämnda fall är det inte frågan om någon förvärvsmässig transport av gods eller passagerare.

Det bör även vara möjligt att kunna öva sin körförmåga utöver den körträning som grundutbildningen kräver enligt lagen om yrkesförarkompetens för att få ett körkort eller ett yrkeskompetensbevis. Regeringen anser att ett undantag från lagens tillämpningsområde inte bör begränsas till att enbart omfatta förare av fordon som används vid traditionella trafikskolors trafikutbildning för körkort eller yrkeskompetensbevis.

Om en körträning äger rum i samband med transport av gods eller passagerare krävs dock alltid att den som övervakar körningen innehar den yrkesförarkompetens som krävs för körningen.

När det gäller ett eventuellt missbruk med körningar som sker i samband med en påstådd körning som äger rum när någon avser att skaffa sig ett körkort med en förarbehörighet för tung trafik, övningskörning, löses inte detta inom ramen för nu aktuell lagstiftning utan får angripas på annat sätt. Om t.ex. en elev som saknar förarbehörighet påstår att han övningskör för att skaffa sig förarbehörighet för lastbil men det visar sig att det i själva verket är fråga om en förvärvsmässig transport ligger det nära till hands att betrakta det hela som olovlig körning eftersom den som framför fordonet saknar behörighet för att utföra transporten. Vid en sådan körning kan både den som faktiskt kör fordonet och den som är handledare ställas till svars för beteendet. Här gäller normala straff- och processrättsliga regler i samband med utredningen av körningen och prövningen av dess laglighet. Vidare kommer den som faktiskt har kört fordonet och som saknar den yrkeskompetens som krävs för att få utföra den förvärvsmässiga transporten bryta mot lagen om yrkesförarkompetens. Även förarens arbetsgivare kan komma att ställas till svars för transporten, se avsnitt 7.10.

Om en elev avser att skaffa sig yrkesförarkompetens men redan innehar ett körkort med förarbehörighet för lastbil eller buss måste den medföljande föraren inneha den yrkesförarkompetens som krävs om träningen äger rum med gods- eller passagerare. I annat fall kan den som kör fordonet bli föremål för straffansvar eftersom denne saknar yrkesförarkompetens och det heller inte kan anses vara fråga om någon träning som omfattas av undantaget.

I de fall när den som övervakar en transport har aktuell yrkesförarkompetens och när en elev redan innehar den förarbehörighet för fordonet som används får inte heller det egentliga syftet med körningen vara att "eleven" förvärvsmässigt utför transporter gods eller personer utan körningens syfte måste vara att träna elevens färdigheter. Om det rör sig om körningar som är omfattande eller att "eleven" under långa tidsperioder påstår sig träna sin körning kan de vara indikationer om att det

inte är frågan om någon körträning utan egentligen om förvärvsmässiga transporter. Körningar som inte utgör ett led i körträningen omfattas således inte av undantaget. För det fall en ”elev” framför fordonet när den som övervakar transporten inte har rätt att köra på grund av andra bestämmelser, t.ex. kör- och vilotider, kan det inte heller vara frågan om någon träning som omfattas av undantaget.

Om körträningen missbrukas i samband med att eleven påstår sig skaffa yrkesförarkompetens för förvärvsmässiga transporter är således fråga om ett beteende som kan föranleda straffansvar. Skulle det visa sig att en körträning egentligen är en förvärvsmässig transport, t.ex. om förarna turas om att köra utan syfte på körträning för eleven, kan både eleven och företaget som svarar för transporten bli föremål för straffansvar. Eleven ställs till svars därför att denne saknar yrkesförarkompetens och arbetsgivaren eftersom denne anlitar en förare som inte är berättigad att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter, se avsnitt 7.10. Härtill kommer kostnaden för två personer, vilket gör att det ofta torde vara orealistiskt med två förare av det skälet.

Transporter av personer och gods för eget bruk

Artikel 2 f i yrkesförardirektivet gör det möjligt att undanta förare av fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor för eget bruk. Utredningen har föreslagit att transporter som sker utan förvärvssyfte ska undantas från lagens tillämpningsområde. RPS anser att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är olämpligt att undanta förare av fordon som används för persontransporter utan förvärvssyfte från kravet på godkänt yrkeskompetensbevis, t.ex. transporter som sker i samband med föreningsaktiviteter. Regeringen instämmer i att trafiksäkerhetsaspekten är av central betydelse vid all typ av trafik, inte minst när det är frågan om befordran av personer. Avsikten med de obligatoriska krav på förare som följer av yrkesförardirektivet är bl.a. att förbättra trafiksäkerheten. Kraven som uppställs på föraren tar emellertid främst sikte på kommersiella transporter. Det framstår inte som rimligt att samma obligatoriska krav även bör ställas på en förare som utför en transport som inte är förvärvsmässig. I sådana fall ska innehav av aktuell förarbehörighet för fordonet vara tillräckligt. Regeringen finner det naturligt att – som utredningen föreslagit – transporter som sker utan förvärvssyfte ska undantas från lagens tillämpningsområde. För att åstadkomma en rimlig tolkning av direktivet och undvika en alltför snäv utformning av undantaget har lagtexten efter påpekande från *Lagrådet* utformats så att det tydligare framgår vilka transporter som avses. Fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller för godstransport för privat bruk ska omfattas av undantaget. Undantaget kan även avse transporter som omfattar andra än föraren själv.

Transporter av material och utrustning som inte är förarens huvudsakliga sysselsättning

Av artikel 2 g i yrkesförardirektivet framgår att direktivet inte ska tillämpas på förare av fordon som transporterar material och utrustning

som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Utredningen har ansett att lagen inte ska omfatta sådana transporter. Regeringen delar denna uppfattning och föreslår att förare av fordon som används för denna typ av transporter ska undantas från lagens tillämpningsområde. En situation som omfattas av undantaget är snickaren som kör en lastbil för att transportera såväl material som verktyg som han använder i sitt arbete som snickare.

Besiktning av fordon m.m.

Utredningen har föreslagit att provkörning av fordon i samband med besiktning eller inspektion av polisman, besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, bilinspektör eller tekniskt biträde bör undantas från lagens tillämpningsområde. Även annan användning av fordonet i samband med sådan besiktning eller inspektion bör enligt utrednings förslag undantas. Regeringen delar uppfattningen att det vid nu nämnda körningar inte ska krävas att föraren utöver förarbehörigheten har den yrkeskompetens som kommer att krävas enligt lagen om yrkesförarkompetens. Något uttryckligt undantag i lagen är emellertid inte nödvändigt eftersom dessa körningar inte är transporter i den mening som följer av artikel 1 i yrkesförardirektivet.

Provkörning av fordon i samband med besiktning eller inspektion av polisman, besiktningsorgan enligt 2 § lagen om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, bilinspektör eller tekniskt biträde faller således inte inom lagens tillämpningsområde. Detsamma gäller körningar till och från besiktningen eller inspektionen, t.ex. Svensk bilprovnings lokaler för kontrollbesiktning.

7.2 Förarkrav vid gods- och persontransporter

7.2.1 Förarkrav

Regeringens förslag: För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska en förare ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning enligt denna lag. Föraren ska även uppfylla de ålderskrav som följer av lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Kammarrätten i Jönköping* har påpekat att bestämmelsen blir tydligare beträffande det ålderskrav som gäller om det uttryckligen hänvisas direkt till bestämmelserna där ålderskraven regleras. *Länsrätten i Örebro* har synpunkter på lagtextens utformning.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Förutom synpunkter på de ålderskrav som ska gälla för att utföra persontransporter har remissinstanser inte berört frågan. Frågan vilket ålderskrav som ska gälla behandlas i avsnitt 7.2.3.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 3, 5–7 och 8 i yrkesförardirektivet framgår att förare som omfattas av direktivets tillämpningsområde och som utför gods- eller persontransporter ska inneha grundläggande kompetens för att ha rätt att utföra transporten samt i förekommande fall ha genomgått fortbildning. Ett yrkeskompetensbevis som utvisar förarens kompetens utfärdas. Den grundläggande kompetensen kan fås genom en grundutbildning och godkänt prov eller enbart genom ett godkänt prov. Föraren måste även ha uppnått viss ålder för att ha rätt att framföra gods- eller persontransporten. Vidare framgår att det är möjligt att skaffa sig den grundläggande kompetensen via olika långa grundutbildningar. Medlemsstaterna ges möjlighet att införa ett system med en förkortad grundutbildning. En sådan grundutbildning är kortare än vad som normalt sett krävs för att förvärva ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Föraren ska även med jämna mellanrum genomföra en fortbildning för att behålla sin kompetens.

Regeringen vill redan nu upplysa om att den delar utredningens bedömning att den grundläggande kompetensen ska förvärvas genom att föraren deltar i en grundutbildning och genomför prov. Skälen härför och vad grundutbildningen närmare ska innehålla och hur dessa ska organiseras redovisas i avsnittet 7.4. Fortbildningen behandlas närmare i avsnitt 7.5

En lastbils- eller bussförare måste inneha ett körkort med någon av förarbehörigheterna för tung trafik, dvs. C, CE, D eller D, och uppfylla vissa ålderskrav för att överhuvudtaget kunna bli aktuell för att förvärvsmässigt utföra gods- eller persontransporter. Utredningen har föreslagit att en förare som omfattas av lagens tillämpningsområde även ska ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens eller fortbildning. *Länsrätten i Örebro* har påpekat att det bör övervägas om det inte i lagtexten bör anges att en förare ska ha förvärvat yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens *och* fortbildning. Av yrkesförardirektivet framgår att en förare ska ha grundläggande kompetens och i förekommande fall fortbildning för att få framföra fordonen som omfattas av direktivet. Utredningens förslag skulle enligt länsrätten kunna uppfattas som att en förare har en valmöjlighet beträffande vilken kompetens som krävs för att utföra transporter. Bestämmelsen blir tydligare om den utformas som *Länsrätten i Örebro* har föreslagit. Regeringen delar också *Kammarrätten i Jönköpings* uppfattning att bestämmelsen blir tydligare beträffande de ålderskrav som ska gälla om det uttryckligen hänvisas till de bestämmelser som behandlar ålderskraven (se 3 kap. 3–7 §§). Bestämmelsen om förarkrav bör utformas i enlighet härmed.

Andra bevis som omnämns i artikel 10.3 i yrkesförardirektivet och som berör tredjelandsmedborgare behandlas i avsnitt 7.8.5.

7.2.2 Godstransporter

Regeringens förslag: En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C eller CE.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har dessutom föreslagit att om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens ska denne från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheten C1 eller C1E.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att erinra mot utredningens förslag. *Transportindustriförbundet* har uttryckt farhågor över att återväxten bland lastbilschaufförer med körkortsbehörigheter över 3,5 ton kan komma att försvåras eftersom den föreslagna utbildningsnivån kommer att innebära en väsentligt dyrare utbildning. Förbundet anser samtidigt att förslaget har positiva effekter eftersom det kommer att höja statusen för yrkesförare och kanske på sikt kan bidra till att lönenivåerna inom EU jämnas ut.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser är positiva till förslaget *Transportgruppen* och *Sveriges åkeriföretag (SÅ)* anser dock att den grundläggande kompetensen bör erhållas genom krav på ett obligatoriskt prov och inte genom krav på viss grundutbildning med efterföljande prov, frågan behandlas i avsnitt 7.4.

Skälen för regeringens förslag

Grundutbildning för att få yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens vid godstransporter

Enligt 2 kap. 5 § och 3 kap. 1 § körkortslagen kan den som i dag är 18 år inneha ett körkort som berättigar till att framföra fordon som utgör tung lastbil eller personbil med en totalvikt över 3,5 ton. Till fordonet får ett lätt släpfordon kopplas, förarbehörighet C. Om föraren innehar förarbehörigheten CE får släpfordon oavsett vikt och antal kopplas till fordonet. Av artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 samt 3 kap. 2 §§ förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. framgår vidare att den som är 18 år och utför godstransporter med fordon som har en totalvikt som överstiger 7,5 ton även ska inneha ett särskilt bevis för yrkeskompetens. Beviset som utfärdas av Vägverket visar att föraren har blivit godkänd vid ett prov. För förare som fyllt 21 år

krävs inte något särskilt bevis om yrkeskompetens för att han eller hon ska få framföra fordon som transporterar gods vars vikt överstiger 7,5 ton. Av artikel 15.1 a i yrkesförorddirektivet följer att denna reglering upphör att gälla den 10 september 2009. Av artikel 5.2 a i) och artikel 6.1 i yrkesförorddirektivet framgår att förare som utför godstransporter från och med 18 års ålder får framföra fordon som kräver förarbehörigheten C och CE om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens.

Utredningen har bedömt att en förare från och med 18 års ålder får utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Kompetensen ska ha förvärvats genom att föraren genomfört en grundutbildning av som uppgår till 280 timmar. Det är således fråga om godstransport vars tillåtna vikt inte har begränsats.

Regeringen delar utredningens bedömning och anser att genomförandet av en grundutbildning ska krävas för att en förare ska kunna få ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Ett sådant yrkeskompetensbevis kan förvärvas tidigast från och med 18 års ålder. Regeringens förslag innebär således att en förare från och med 18 års ålder får utföra godstransporter för vilka krävs innehav av förarbehörigheten C eller CE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för sådana fordon genom en grundutbildning.

Som tidigare nämns avser regeringen att återkomma ytterligare till de närmare förutsättningarna för hur den grundläggande kompetensen kan förvärvas i avsnitt 7.4.

Möjlighet att genomföra en förkortad grundutbildning för att få ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens vid godstransporter, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens

Yrkesförorddirektivet innehåller en möjlighet för medlemsstater som valt ett utbildningssystem vid förvärvandet av den grundläggande kompetensen att införa grundutbildningar som har varierande längd. Av yrkesförorddirektivet följer att medlemsstaterna kan införa ett system med en förkortad grundutbildning vilken motsvarar 140 timmar, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens, för förare som fyllt 18 år och som innehar förarbehörighet C1, eller C1E enligt artikel 5.2 a ii) och artikel 6.2.

Utredningen har föreslagit att förarbehörigheterna C1 och C1E ska införas i svensk rätt. Det skulle innebära att den som är 18 år kan få en särskild behörighet

- för tung lastbil och personbil med en totalvikt mellan 3,5 och 7,5 ton, samt att ett lätt släpfordon får kopplas till sådana bilar,

- för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet C1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att släpfordonet inte är tyngre än dragbilen. Utredningen har vidare ansett att den som innehar en förarbehörighet för sådana fordon ska ha rätt att utföra förvärvs-mässiga godstransporter från och med 18 års ålder om han eller hon har förvärvat sin grundläggande kompetens genom den förkortade utbild-

ningen (snabbförvärvad grundläggande kompetens). Enligt utredningen finns det inte något handlingsutrymme för medlemsstaterna vad gäller genomförandet.

Av både gällande körkortsdirektiv och yrkesförardirektivet följer att medlemsstaterna har en valmöjlighet när det gäller frågan om de vill införa nu nämnda förarbehörigheter eller inte. Till skillnad mot utredningen anser regeringen att förarbehörigheterna C1 eller C1E inte i detta sammanhang bör införas i den nationella lagstiftningen och är därför inte beredd att nu föreslå en sådan ändring, se avsnitt 6.2.

När det gäller förarbehörigheterna C och CE samt förare som är 21 år kräver inte yrkesförardirektivet att föraren ska genomgå en grundutbildning som motsvarar 280 timmar för att få ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Av artikel 5.2 b och artikel 6.2 i yrkesförardirektivet framgår att förare från och med 21 års ålder kan få framföra godstransporter med fordon vilka kräver innehav av förarbehörigheten C och CE om han eller hon innehar ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens vilken förvärvats på ett snabbare sett.

Det framstår som rimligt att förare från och med 21 års ålder kan genomföra en förkortad grundutbildning som sker i ett snabbare tempo för att förvärva den grundläggande kompetens som en yrkesförare av godstransporter måste inneha. Frågan om grundläggande kompetensen som förvärvats genom en förkortad grundutbildning behandlas närmare i avsnitt 7.4.3.

7.2.3 Persontransporter

Regeringens förslag: En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE om fordonet används för transporter i sådan linjetrafik där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE utan någon särskild begränsning.

Regeringens bedömning: Nuvarande ålderskrav vid persontransporter bör för närvarande inte sänkas.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit att om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning för fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E får han eller hon från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Sveriges kommuner och*

landsting anser att körkortsåldern för persontransporter bör bestämmas till 18 år och att en gymnasieutbildning med inriktning mot persontransporter för bussar bör möjliggöras för att bidra till rekryteringen av förare. *Sveriges lokaltrafikförening (SLTF)*, *Svenska bussbranschens riksförbund (BR)*, *Kommunala företagens samorganisation (KFS)*, *Bussarbetsgivarna (BuA)* och *Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega)* anser att ålderskravet kan sänkas till det år föraren fyller 19 år under förutsättning att han eller hon har genomgått en speciell treårig gymnasieutbildning för persontransporter med inriktning på buss.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: *SLTF* och *BR* har betonat att ålderskravet för att få utföra persontransporter måste sänkas.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Direktivets krav och valmöjligheter

Av artikel 5.3 a i) och artikel 6.2 i yrkesförardirektivet framgår att förare av fordon som är avsett för persontransporter från och med 21 års ålder får framföra fordon i körkortskategorierna D och DE när de används i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Kompetensen kan förvärfvas genom en förkortad grundutbildning (140 timmar). Medlemsstaterna har även en möjlighet att tillåta förare att från och med 18 års ålder utföra sådana persontransporter på deras territorium om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Kompetensen ska i så fall förvärfvas genom en grundutbildning som motsvarar 280 timmar.

Av artikel 5.3 a ii) och 6.1 framgår att förare av fordon som är avsett för persontransporter från och med 21 års ålder får framföra fordon i körkortskategorierna D och DE, oavsett körsträcka, under förutsättning att föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom en grundutbildning som motsvarar 280 timmar. Av bestämmelsen framgår vidare att medlemsstaterna får tillåta förare från och med 20 års ålder att framföra fordon på deras territorium om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis på ett sådant sätt. Denna åldersgräns kan sänkas till 18 år när föraren kör fordonet utan passagerare.

Förare av fordon som är avsett för persontransporter får enligt artikel 5.3 b och artikel 6.2 från och med 23 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och DE, oavsett körsträcka, även om föraren enbart förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom den förkortade grundutbildningen.

Sänkt ålderskrav vid persontransporter?

I dag gäller ett krav på 21 års ålder för att få utföra persontransporter med buss eller buss med släp oavsett vikt i Sverige, dvs. fordon som kräver förarbehörigheterna D eller DE (jfr 3 kap. 1 § körkortslagen). Som redan

framgått ger yrkesförardirektivet medlemsstaterna vissa möjligheter att införa olika ålderskrav beroende på vilken typ av persontransport det är frågan om och vilket utbildningskrav som ska gälla när föraren ska skaffa sig ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Ålderskraven för att förvärvsmässigt få framföra buss kan således vara lägre än vad som följer den svenska körkortslagen.

Utredningen har inte förordat en sänkt ålder för den som vill bli bussförare. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att utredningens skäl till att inte i vissa fall tillåta personer förvärvsmässigt köra buss från 18 eller 20 års ålder är vaga. *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att körkortsåldern för persontransporter bör bestämmas till 18 år. En gymnasieutbildning med inriktning mot persontransporter för bussar bör möjliggöras för att bidra till rekryteringen. *SLTF, BR, KFS, BuA och Kollega* anser att ålderskravet kan sänkas till det år föraren fyller 19 år under förutsättning att han eller hon har genomgått en speciell treårig gymnasieutbildning för persontransporter med inriktning på buss. Under sådana förutsättningar är det rimligt att föraren ska kunna köra buss med behörigheterna D och DE, i vart fall med behörigheterna D1 och D1E. Även *Skånetrafiken* förordar en sänkt körkortsålder för bussförare i kombination med en ny gymnasieutbildning vilket innebär att det bör vara möjligt att få framföra buss för förvärvsmässig trafik efter 19 års ålder. *Transportgruppen* anser också att ålderskravet för att få framföra buss ska sänkas från nuvarande 21 års ålder.

Till att börja med erinrar regeringen om, vilket redovisats i avsnitt 6.2, att den inte har för avsikt att nu införa förarbehörigheterna D1 eller D1E. Det nya körkortsdirektivet, i vilket förarbehörigheterna behandlas, har nyligen antagits och behöver analyseras ytterligare för att kunna införas i svensk rätt. Det är varken lämpligt eller möjligt att inom ramen för detta lagstiftningsarbete införa dessa förarbehörigheter. Frågan är om det, med beaktande av vad som följer av yrkesförardirektivet, är lämpligt att ändra dagens åldersgräns på 21 år för att få framföra fordon för persontransporter som kräver innehav av förarbehörigheten D eller DE. När det gäller frågan om en sänkning av bussföraråldern gör regeringen följande bedömning. En sänkning av ålderskravet kan antas bredda rekryteringen till yrket. Även ur jämställdhetssynpunkt kan en sådan sänkning förväntas vara positiv. Både yngre kvinnor och män med ett intresse för ett serviceyrke av det slaget som personbefordran med buss innebär skulle kunna fångas upp innan de gjort andra yrkesval. Det är möjligt att ett sänkt ålderskrav för bussförare i kombination med en särskild gymnasieutbildning för persontransporter med inriktning på buss skulle kunna underlätta rekryteringen av nya förare och väcka intresset för yrket hos unga människor. Bussföraryrket är emellertid ett tämligen krävande serviceyrke. Det kan jämföras med t.ex. taxi där det i dag upprätthålls en gräns på 21 år. En bussförare har ett stort ansvar för ett flertal passagerare och kan många gånger komma att ägna sig åt myndighetsutövning, t.ex. kan en bussförare tvingas avvisa en berusad eller ordningsstörande passagerare från fordonet. Busschaufförer är särskilt utsatta vid sådana situationer och åtnjuter också straffrättsligt skydd. Statistik som fackliga organisationer tagit fram tyder på att yngre förare av fordon för persontransporter är överrepresenterade bland de förare som utsätts för hot eller våld. En mera fullständig statistik eller konsekvensanalys

saknas. Detta framstår som angeläget för att kunna ta ställning till om dagens ålderskrav bör ändras.

Yrket kan många gånger vara stressigt varför den personliga konstitutionen att tåla stress är viktig. Riktigt unga förare är oprövade såväl i trafiken som i arbetslivet och har därmed generellt sett små möjligheter att själva veta huruvida de klarar den arbetsmiljö arbetet erbjuder. Till skillnad mot vad som gäller vid många andra serviceyrken är inte arbetsledningen närvarande i det dagliga arbetet utan föraren är tvungen att själv under ibland kort varsel fatta beslut efter eget omdöme. Detta talar för att föraren bör ha viss livserfarenhet och personlig mognad.

Det är i och för sig riktigt som påpekats av SLTF, BR, KFS, BuA och Kollega att yrkesförardirektivet syftar till att väcka ungdomars intresse för föraryrket. Inte minst ur rekryteringssynpunkt framstår detta som angeläget. Samtidigt betonas att avsikten med yrkesförardirektivet är att förbättra trafiksäkerheten. Vid bedömningen av om åldern för bussförare ska sänkas är därför frågan om en förbättrad trafiksäkerhet av central betydelse. Det kan påpekas att trafiksäkerheten även stått i förgrunden vid arbetet med det nya körkortsdirektivet som nyligen antagits. Det har resulterat i att förarbehörigheter för tyngre fordon som D, D1 och deras respektive släpvagnskategori med hänsyn till trafiksäkerheten bör vara erfarenhetsbaserad eftersom fordonens egenskaper ställer stora krav på förarens erfarenhet. För t.ex. förarbehörigheten D kommer enligt det nya körkortsdirektivet ett högre ålderskrav på 24 år att vara huvudregel, dock med möjlighet för medlemsstaterna att införa undantag enligt yrkesförardirektivets bestämmelser. När det gäller trafiksäkerheten saknas aktuell olycksstatistik som är relaterad till körsträckan för olika yrkesförarkategorier och olika ålderskategorier. Även en sådan statistik, eller en konsekvensanalys, framstår som relevant för att ta ställning till om en sänkning av åldersgränsen bör genomföras.

Regeringen anser mot denna bakgrund att det inte är aktuellt att nu sänka åldersgränsen. Frågan bör dock utredas ytterligare innan regeringen kan ta ställning till en eventuell förändring. Regeringen avser därför att ge 2007 års körkortsutredning (dir. 2006:119) i uppdrag att analysera och överväga om ålderskravet vid persontransporter som utförs förvärvsmässigt bör sänkas.

Grundutbildning för att få ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens vid persontransporter

Redan av dagens regler framgår att en bussförare måste vara 21 år och att det som huvudregel krävs ett yrkeskompetensbevis för bussförare med körningar som sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat, artikel 5.2 i rådets förordning nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning och 3 kap. 2 § kör- och vilotidsförordningen. Regeringen anser att en yrkesförare som utför persontransporter med fordon som kräver förarbehörighet D eller DE även fortsättningsvis ska vara som yngst 21 år för att få utföra transporten. Föraren ska även inneha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens vilket fås genom en grundutbildning.

Som framgått av tidigare redovisning innebär yrkesförardirektivet att framtidens bussförare ska kunna uppvisa ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för det fall han eller hon utför persontransporter förvärvsmässigt. Vidare framgår att det finns en möjlighet för medlemsstaterna att införa ett system varvid nämnda yrkeskompetensbevis kan uppnås genom en förkortad grundutbildning, dvs. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Utredningen har föreslagit att det vid vissa typer av persontransporter som kräver förarbehörigheterna D eller DE ska vara möjligt för en förare att erhålla ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom den förkortade grundutbildningen.

Till att börja med är det frågan om yrkesförare som är 21 år och som utför persontransporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. *VTI* har påpekat att det ofta här är fråga om stadstrafik och enligt forskning sker bussolyckor ofta vid sådan trafik varför detta talar för att bussförare genomgår hela utbildningspaketet. *Transportgruppen* har samtidigt påpekat att möjligheten med en snabbförvärvad grundutbildning är av stor betydelse för att kunna rekrytera personal.

Ett av huvudsyftena med yrkesförardirektivet är att förbättra trafiksäkerheten. För att underlätta genomförandet av direktivet samt se till att branschen kan fungera utan alltför stora störningar anser regeringen att det ska vara möjligt vid denna typ av persontransporter att kunna förvärva ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad utbildning, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Dagens regler medger undantag från att inneha ett yrkeskompetensbevis för det fall yrkesföraren i ett års tid arbetat med godstransporter med fordon vars högsta tillåtna vikt överstiger 3,5 ton. Detsamma gäller förare som inom en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat har arbetat med persontransporter med buss i ett år. I båda fallen kan körvanan styrkas genom intyg. Det nya utbildningskravet som nu föreslås kommer att innebära att ett högre krav på kompetens ställs på framtidens förare, bl.a. inbegripet trafiksäkerhet, i förhållande till vad som gäller för dagens förare. Regeringen anser att det vid persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer, bör vara möjligt för en förare som fyllt 21 år att få ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning. En förare ska alltså vid denna typ av persontransporter från och med 21 års ålder ha möjlighet att erhålla ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE genom en förkortad grundutbildning.

Yrkesförardirektivet möjliggör även att förare från och med 23 års ålder kan förvärva den grundläggande kompetensen genom en förkortad grundutbildning och att denna kategori av förare då får utföra persontransporter oavsett typ eller körsträcka. Även denna möjlighet bör införas i svensk rätt. Det innebär att förare från och med 23 års ålder kan förvärva ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE genom en förkortad utbildning.

Föraren får således utföra persontransporter med sådana fordon, oavsett transportens typ och körsträcka.

Bland annat *SLTF*, *KFS* och *Kollega* har ifrågasatt om alternativet med en snabbförvärvad grundläggande utbildning är motiverad på längre sikt. Regeringen avser att återkomma till detta i avsnitt 7.4.3.

Vad grundutbildningen ska innehålla för att en förare ska kunna erhålla ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens och de närmare förutsättningarna för när en förkortad grundutbildning kan bli aktuell behandlas i avsnitt 7.4.

Sammanfattningsvis innebär förslaget följande. Vid persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE måste föraren uppnått en ålder av minst 21 år. En förare som inte fyllt 23 år måste genomgå en längre grundutbildning för att erhålla ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för att ha rätt att utföra persontransporter oavsett typ och körsträcka. Om föraren är 23 år kan han eller hon genomgå en förkortad grundutbildning för att erhålla ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. En förare som är yngre än 23 år kan också genomgå en förkortad grundutbildning för att erhålla ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens men hans eller hennes kompetens är då begränsad till persontransporter i linjetrafik. Linjens längd får inte överstiga 50 kilometer.

7.3 Hävdvunna rättigheter

Regeringens förslag: Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med förarbehörigheterna D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter.

Förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med förarbehörigheterna C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter.

Med svenskt körkort jämställs körkort som utfärdats i en annan stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Utredningens förslag: Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens är de förare som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna D1, D1E, D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller förarbehörigheterna C1, C1E, C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009. Med svenskt körkort jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Kammarrätten i Jönköping* har synpunkter på den nya bestämmelsens utformning och placering. Enligt *Länsrätten i Örebro län* kan det ifrågasättas om de förare som har innehaft svenskt körkort med de aktuella förarbehörig-

heterna generellt sett bör vara undantagna från kravet på att förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. *Vägverket* har påpekat att det bör införas en tidsgräns för hur länge undantagen på grund av hävdvunna rättigheter ska gälla.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med utredningens. Utkastet innehöll inte något förslag såvitt avser förarbehörigheterna D1, D1E, C1 eller C1E.

Remissinstanserna: *Vägverket* anser att bestämmelsen som behandlar hävdvunna rättigheter (3 kap. 2 §) bör förtydligas så att inte tolkningsproblem uppstår med vad som avses.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 4 och 14 i yrkesförordirektivet följer att de förare som innehar ett körkort med någon av förarbehörigheterna C1, CE1, C, CE (godstransport) och D1, D1E, D, DE (persontransport) eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt är undantagna från kravet på yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens. Körkorten måste dock såvitt avser förarbehörigheterna för godstransporter ha utfärdats senast före den 10 september 2009 och för förarbehörigheterna för persontransporter senast före den 10 september 2008.

Liksom utredningen anser regeringen att det ska införas en bestämmelse som innebär att förare som innehar förarbehörighet för gods respektive persontransporter före nämnda datum undantas från kravet om att förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. I konsekvens med vad som tidigare redovisats beträffande vilka förarbehörigheter som finns i Sverige ska undantaget för hävdvunna rättigheter omfatta svenska körkort med förarbehörigheterna C, CE, D och DE.

Vägverket har ifrågasatt om inte en hävdvunnen rättighet bör vara tidsbegränsad till fem år från den dag lagen om yrkesförarkompetens börjar tillämpas eftersom det krävs att sådana förare inom denna tid genomgår en fortbildning för att få fortsätta att utföra gods- eller persontransporter. Regeringen gör följande bedömning. Av artikel 8.4 i yrkesförordirektivet framgår bland annat att en förare som har en hävdvunnen rättighet att utföra transporter men som inte längre är yrkesverksam och inte heller har ett giltigt yrkeskompetensbevis om fortbildning har möjlighet att återgå till att förvärvsmässigt utföra transporter. Som krav gäller att föraren genomgår fortbildningen och erhåller ett yrkeskompetensbevis som visar detta. Det innebär att om en förare inte har genomgått en fortbildning inom föreskriven tid så har han eller hon inte rätt att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter. För att återfå sin rätt att utföra sådana transporter krävs att föraren kan uppvisa ett yrkeskompetensbevis om fortbildning. Något krav på att åter genomgå en grundutbildning föreligger inte enligt yrkesförordirektivet och det framstår inte heller som lämpligt att införa ett sådant krav. Om en förare är undantagen från kravet att förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens på grund av en hävdvunnen rättighet så ska inte rättigheten upphöra för det fall fortbildningen inte genomförts inom föreskriven tid (sju år). Däremot har föraren i sådana fall inte rätt att utföra förvärvsmässiga transporter så länge han eller hon inte kan uppvisa ett yrkeskompetensbevis om fortbildning. Hur fortbildningen närmare är uppbyggd kommer att behandlas i avsnitt 7.5.

Länsrätten i Örebro län har ifrågasatt om de förare som har innehaft svenskt körkort med de aktuella förarbehörigheterna generellt sett bör vara undantagna från kravet på att förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Länsrätten anser att det bör övervägas ytterligare om undantaget är lämpligt och förenligt med direktivets lydelse och syfte.

Av skäl 11 i yrkesförardirektivet framgår att direktivet inte bör påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än den tidpunkt som föreskrivs för att förvärva yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Detta talar för att inte särskilja förare beroende på om ett körkort är giltigt eller inte. Även den som tidigare innehaft ett körkort med någon av förarbehörigheterna C, CE, D eller DE kan omfattas av undantaget om körkort med aktuell förarbehörighet utfärdats första gången före det att lagen börjar att tillämpas. Om föraren ånyo skaffar sig och åter innehar ett körkort med t.ex. förarbehörigheten C har han eller hon en hävdvunnen rätt att utföra förvärvsmässiga godstransporter. Som utredningen framfört skulle det även bli svåra rättviseproblem att göra urvalet av vilka förare med ogiltiga körkort som inte ska respektive ska omfattas av undantaget då körkort kan vara ogiltiga av olika skäl och återfås på olika sätt.

Lagrådet har anfört att förslaget avviker från artikel 4 i yrkesförardirektivet eftersom det krävs att föraren ”innehar” ett körkort. Förslaget är enligt Lagrådet långtgående och skulle innebära att ett äldre körkort, även om det skulle vara återkallat vid den tidpunkt då lagen ska börja tillämpas, kan utgöra grund för undantag från kravet på yrkeskompetens, i kombination med ett nytt körkort. Lagrådet har förordat att paragrafen anpassas till direktivet och att orden ”innehar eller har innehaft” ändras till endast ”innehar”.

Med anledning av vad Lagrådet anfört i denna del vill regeringen först framhålla att det system som nu införs med nya krav på viss grundläggande kompetens syftar till att öka nya yrkesförarens kunskaper. Detta krav tar således främst sikte på förare som skaffat sig förarbehörighet för buss eller lastbil efter det att reglerna börjar att tillämpas. Avsikten med den nya regleringen är inte att påverka de rättigheter förare har genom att ha erhållit ett körkort vid ett tidigare datum än denna tidpunkt. Vid en återkallelse av körkort gäller i Sverige, till skillnad mot vissa andra medlemsländer i EU, att det alltid oavsett anledning till varför ett körkort har blivit återkallat ska utfärdas ett nytt körkort till den som åter är berättigad att framföra fordonet (jfr 5 kap. 14 § [1998:488] körkortslagen). Så är fallet t.ex. om det är fråga om en återkallelse som enbart är begränsad under viss tid såsom vid en hastighetsöverträdelse. Detsamma gäller också när rätten att framföra fordonet igen, utöver viss tidsbegränsning, även kräver att sökanden avlagt ett godkänt förarprov på nytt. Något ”återlämnande” av ett återkallat körkort blir inte aktuellt i Sverige. Ett krav på att föraren måste inneha viss förarbehörighet vid den tidpunkt då den nya lagen ska börja att tillämpas skulle leda till att t.ex. en förare som under många år arbetat som yrkesförare men vars körkort är återkallat någon månad på grund av en enstaka trafikförseelse måste genomföra en omfattande grundutbildning för att åter kunna inträda i yrket. Det bör i detta sammanhang noteras att den nya regleringen inte tar

sikte på själva behörigheten att framföra viss typ av fordon utan syftar till att öka förarens kompetens. Att en förseelse utöver dels straffrättsliga konsekvenser, dels en återkallad rätt att framföra ett fordon dessutom ska begränsa rätten att utöva sitt yrke leder till avsevärda olägenheter för såväl den enskilde föraren som hans eller hennes arbetsgivare. En hävdvunnen rätt kommer framförallt att ha en stor betydelse under den tid som det kommer att ta fram till det att det nya systemet kommer att slå igenom fullt ut. Dess aktualitet kommer således att minska alltefter-tiden går och nya yrkesförare ansluter till transportmarkanden. Som tidigare nämnts skulle det även bli svåra rättviseproblem att begränsa den hävdvunna rättigheten till vissa typer av fall av återkallelse då körkort kan vara ogiltiga av olika skäl och återfås på olika sätt. Mot denna bakgrund bör inte undantaget begränsas till att enbart omfatta de förare som innehar nu nämnda förarbehörigheter när den nya lagen ska börja att tillämpas.

Vägverket har påpekat att som bestämmelsen har utformats i utkastet till lagrådsremiss kan den ge upphov till oklarheter om undantagets omfattning. Regeringen vill i detta avseende tydliggöra att undantaget enbart tar sikte på den förarbehörighet som föraren har innehaft eller innehar när lagen börjar att tillämpas. Det innebär att om en förare t.ex. innehar förarbehörigheten C men avser att ta anställning som bussförare så måste han eller hon efter den 10 september 2008 förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens som ger en rätt att förvärvsmässigt utföra persontransporter. Bestämmelsen har förtydligats i detta avseende.

Med svenskt körkort ska jämnställs körkort utfärdad i en annan stat inom EES.

7.4 Grundläggande kompetens

7.4.1 Grundläggande kompetens genom utbildning och prov eller enbart genom prov?

Regeringens bedömning: En förare bör förvärva grundläggande kompetens genom att delta i utbildning hos den som får bedriva utbildningsverksamhet som avser yrkesförarkompetens. Utbildningen bör avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas.

Den grundläggande kompetensen bör i vissa fall kunna förvärfvas genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Utredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot att ett utbildningssystem bör införas. Några har förordat ett system med enbart prov.

Förslaget till utkast i lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Den övervägande majoriteten av remissinstanser har antingen tillstyrkt eller lämnat förslaget utan invändningar.

Transportgruppen och *Sveriges åkeriföretag (SÅ)* anser inte att det ska uppställas krav på att föraren måste genomgå viss utbildning för att förvärva den grundläggande kompetensen.

Skälen för regeringens bedömning: Av artikel 3.1 a i yrkesförordirektivet framgår att medlemsstaterna kan välja mellan två system på vilket sätt den grundläggande kompetens ska förvärfvas. Ett alternativ består av både deltagande i obligatorisk utbildning och genomfört prov (utbildningsalternativet) och det andra alternativet med endast prov (provalternativet). Medlemsstaterna som väljer utbildningsalternativet får även enligt artikel 3.2 i yrkesförordirektivet införa ett system med att snabbförvärva den grundläggande kompetensen, dvs. att genom en förkortad grundutbildning få den grundläggande kompetensen.

Bussarbetsgivarna (Bua) anser att flera alternativa metoder måste finnas för att förvärva den grundläggande kompetensen både genom utbildning med efterföljande prov och genom att endast genomföra prov. *Transportgruppen* och *SÅ* anser att provalternativet är att föredra. Om ett utbildningssystem införs anser *SÅ* att kravet på 280 timmars grundutbildning bör träffa yngre förare av godstransporter som inte fyllt 21 år. För förare av godstransporter som är 21 år räcker det med en grundutbildningen som motsvarar 140 timmar. *Transportgruppen* anser att ett provalternativ eventuellt föregånget av en enklare validering på företaget är att föredra. *Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA)* anser att en grundutbildning med efterföljande prov är lämpligt för personer under 21 år, mot bakgrund av olycksstatistiken. *TYA* är däremot tveksamma till att detta generellt är det lämpligaste och mest kostnadseffektiva alternativet för personer över 21 år – såväl med tanke på den enskilde som för inblandade företag och samhället. *TYA* förespråkar en modell där behovet av utbildning, för personer över 21 år, styrs utifrån individen och dess yrkeserfarenhet. En lösning som innebär validering – utbildning – prov är att föredra.

Regeringen anser att det finns starka skäl som talar för att ett system med utbildning och prov väljs. Det är av central betydelse att det system som väljs skapar ett större intresse för föraryrket vilket i sin tur ger fler möjlighet att uppnå de kompetenskrav som ställs på en yrkesförare. De som vill utöva föraryrket för tunga fordon har olika förutsättningar. Somliga har lätt för att studera och klara ett teoretiskt prov medan andra har svårare för detta. På grund av erfarenhet eller fallenhet har vissa förare lätt att klara ett praktiskt prov, medan det för andra går tämligen långsamt att lära sig manövrera ett tungt fordon. I båda dessa kategorier torde vara möjligt att rekrytera utmärkta förare.

Skillnaden mellan utbildningsalternativet och provalternativet torde inte heller vara så stor. Det är troligt att någon form av utbildning blir helt nödvändig för att de allra flesta elever ska kunna klara de krävande proven som ett provalternativ skulle innebära. Ett teoretiskt prov av det slag som förutsätts om ingen utbildning genomförs blir med nödvändighet mycket omfattande. Även körprovet bedöms bli omfattande. Oavsett om medlemsstaten väljer ett provalternativ eller ett utbildningsalternativ kommer de kurser som erbjuds att bli ett väsentligt inslag i utbildningen för många förare. Erfarenheter från körkortsutbildningen visar också att trots att det inte finns något krav på praktisk övningskörning i trafikskola

för att erhålla förarbehörighet C eller D så övningskör många elever ändå i trafikskolan. Prop. 2007/08:10

I utbildningsalternativet är närvaron vid kurser obligatorisk och undervisande lärare kan följa upp att eleven inhämtar de kunskaper som krävs enligt kursplanen. För grundutbildningen blir det därmed nödvändigt att fastställa en kursplan oavsett hos vilken aktör utbildningen bedrivs. Sådan kursplanering bidrar till stadga i utbildningsformerna. Typiskt sett bidrar en utbildningsväg till att höja yrkets status. Det bör också bidra till att de yrkesförare som genomgår utbildningen har en hög och jämn kompetens. En utbildning bör t.ex. kunna bli ett krav från trafikhuvudmännen i kollektivtrafiken som upphandlar trafiken hos entreprenörer i bussbranschen. En obligatorisk utbildning i undervisningsform skulle också möjligen kunna intressera fler kvinnor till föraryrkena än vad som är fallet i dag.

Regeringen gör bedömningen att utbildningsalternativet är det system som bör väljas när yrkesförare ska skaffa sig sin grundläggande kompetens. Det bör även finnas en möjlighet för en förare att under vissa förhållanden kunna genomföra grundutbildningen snabbare än vad som normalt bör vara fallet. En förare bör således förvärva sin grundläggande kompetens genom att delta i utbildning hos den som bedriver utbildningsverksamhet för yrkesförare. Utbildningen bör avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas.

7.4.2 Förvärvandet av den grundläggande kompetensen genom grundutbildning

Regeringens förslag: En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt denna lag. Grundutbildningen ska uppgå till 280 timmar.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den grundläggande kompetensen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanser: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* stödjer det föreslagna utbildningsalternativet men har synpunkter på utbildningens närmare utformning. *Sveriges lokaltrafikförening (SLTF)*, *Svenska bussbranschens riksförbund (BR)*, *Kommunala företagens samorganisation (KFS)* och *Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega)* anser att alla bussförare ska ha samma utbildningskrav för att få grundläggande kompetens dvs. en utbildning som omfattar 280 timmar men om det finns särskilda skäl ska det vara möjligt att tillåta en snabbförvärvad grundläggande utbildning, t.ex. vid förarbrist. *Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA)* anser att en viss andel av grundutbildningen bör ske genom arbetsplatsförlagt lärande samt är tveksam till om 280 timmars utbildning med efterföljande prov är det lämpligaste och mest kostnadseffektiva alternativet för personer över 21 år. *Sveriges åkeriföretag (SÅ)* anser att om ett utbildningssystem införs bör kravet på 280 timmars grundutbildning omfatta förare av godstransporter som inte fyllt 21 år.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inte haft något att erinra mot förslaget. *Transportgruppen* och *SÅ* anser att en grundutbildning motsvarande 280 timmar endast ska krävas av yngre förare som inte fyllt 21 år.

Skälen för regeringens förslag

Vad den normala grundutbildningen enligt utbildningsalternativet ska innehålla framgår av artikel 3.1 a i) och avsnitt 2.2.1 i bilaga 1 till yrkesförorddirektivet. Här hänvisas till bilagans avsnitt 1 där en förteckning redovisar vilka ämnen som utbildningen ska omfatta. Vidare framgår att förvärvandet av den grundläggande kompetensen, oavsett om det avser gods- och persontransporter, kräver att aspiranten genomgår en utbildning som motsvarar 280 timmar. Varje aspirant ska köra minst 20 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon enligt direktiv 91/439/EEG (körkortsdirektivet). Utbildningen avslutas med att förarens kunskapsnivå prövas, skriftligt eller muntligt, i ett teoretiskt prov. För att ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens ska utfärdas krävs således deltagande i grundutbildningen och genomfört prov med godkänt resultat.

Mot bakgrund härav föreslår regeringen att en förare ska förvärva sin grundläggande kompetens genom att delta vid en grundutbildning hos den som får utbilda yrkesförare.

TYA anser att en viss del av grundutbildningen bör ske som arbetsplatsförlagt lärande. Enligt regeringens uppfattning bör det i och för sig vara möjligt att förlägga delar av en förarens grundutbildning vid en arbetsplats under förutsättning att övriga villkor som krävs vid grundutbildningen är uppfyllda. Vad grundutbildningen närmare ska innehålla och hur den ska genomföras bör bestämmas genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om den grundläggande kompetensen.

TYA är vidare tveksam till om 280 timmars utbildning med efterföljande prov är det lämpligaste och mest kostnadseffektiva alternativet för personer över 21 år – såväl med tanke på den enskilde som för inblandade företag och samhället. *SÅ* anser att för äldre förare räcker en kortare grundutbildning för att erhålla grundläggande kompetens. En grundutbildning motsvarande 280 timmar bör vara reserverad för yngre förare som inte har eller har begränsad erfarenhet som förare. *SÅ* förordar ett utbildningssystem där 280 timmars grundutbildning ska vara reserverat för yngre förare av godstransporter som inte fyllt 21 år. Från och med 21 års ålder räcker det med en grundutbildning som motsvarar 140 timmar. *SÅ* har vidare upplyst att flera länder i Sveriges närhet har långt framskridna planer på att införa ett utbildningssystem där förarens ålder kommer att vara avgörande för hur lång grundutbildningen ska vara. Om Sverige väljer att införa ett krav på 280 timmars grundutbildning oavsett förarens ålder kommer svenska åkeriföretags kostnader i förhållande till utländska att bli högre. I detta sammanhang vill regeringen betona att ett av syftena med att uppställa ett krav på att

en förare ska genomföra en grundutbildning för att erhålla ett yrkeskompetensbevis är att detta förväntas förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet. Den grundläggande utbildningen syftar till att föraren ska erhålla och därefter upprätthålla en god yrkeskompetens. Av yrkesförardirektivet följer att en förare, oavsett ålder, alltid kan förvärva sin grundläggande kompetens genom en grundutbildning motsvarande 280 timmar. Denna längd på grundutbildning utgör dock ett krav när det gäller yngre förare som avser att skaffa sig sådan kompetens. Ett krav på så omfattande grundutbildning motsvarande 280 timmar ska därför krävas när fråga är om yngre förare. En sådan gedigen utbildning förväntas även bidra till att göra föraryrket mera attraktivt.

VTI stödjer det föreslagna utbildningsalternativet men har ansett att det saknas en tydlig genomgång av hur de 280 timmar som utbildningen avser ska fördelas på olika moment. Regeringen noterar att yrkesförardirektivet detaljerat beskriver vad för moment vid undervisningen som är obligatoriska. Hur dessa moment närmare ska införas i svensk rätt genomförs lämpligast genom bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. På vilket sätt utbildningsmomenten ska fördelas bör således utformas genom föreskrifter av antingen regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Bland annat *SLTF*, *BR*, *KFS* och *Kollega* har ansett att alla bussförare bör ha samma utbildningskrav för att erhålla grundläggande kompetens dvs. en utbildning som omfattar 280 timmar men samtidigt påpekat att det med hänsyn till dagens förarbrist inom bussbranschen ibland kan finnas skäl som motiverar att det ska vara möjligt att tillåta en snabbförvärvad grundläggande utbildning. Regeringen instämmer i att det finns behov av att tillåta en förkortad grundutbildning när en förare avser att skaffa sig sin grundläggande kompetens. Regeringen återkommer till detta i följande avsnitt 7.4.3.

7.4.3 Snabbförvärvad grundläggande kompetens m.m.

Regeringens förslag: En förare kan förvärva grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens). Grundutbildningen ska uppgå till 140 timmar.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit att en förare som innehar körkort får om särskilda förhållanden föreligger förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens). Utbildningen ska avslutas med prov och vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Kammarrätten i Jönköping* har efterlyst tydligare vägledning när det gäller vilka förare som kan genomgå en snabbförvärvad grundutbildning. *Vägverket* har påpekat att lagtexten bör förtydligas så att det framgår vilka förarbehörigheter som behövs för att förvärva grundläggande kompetens genom en förkortad utbildning. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* ställer sig tveksam till förslaget om en snabbförvärvad grund-

läggande kompetens utifrån trafiksäkerhetsaspekter. *Sveriges lokaltrafikförening (SLTF)*, *Svenska bussbranschens riksförbund (BR)*, *Kommunala företagens samorganisation (KFS)* och *Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega)* anser att alla bussförare ska ha samma utbildningskrav för att få grundläggande kompetens, dvs. en utbildning som omfattar 280 timmar men anser att det med hänsyn till dagens förarbrist inom bussbranschen finns motiv som talar för att det införs en snabbförvärvad grundläggande utbildning. *Sveriges åkeriföretag (SÅ)* anser att förare som fyllt 21 år och som ska utföra godstransporter räcker det med en grundutbildning som motsvarar 140 timmar för att få grundläggande kompetens.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: En förare som innehar körkort med förarbehörighet B får förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning om

1) han eller hon innehar förarbehörigheten C, CE, D eller DE och har lång tids körvana av fordon med den förarbehörighet som grundutbildningen avser,

2) han eller hon har erfarenhet av sådant fordon som grundutbildningen avser, eller

3) andra särskilda förhållanden föreligger (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Den myndighet som regeringen bestämmer får pröva frågor om förkortad grundutbildning.

Remissinstanserna: *Vägverket* anser att det bör ställas högre krav på den som innehar körkort med endast förarbehörigheten B än den som har förarbehörigheten C eller D. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att det är oklart vad som i 4 kap. 2 § 1 menas med "lång körvana". *Storstockholms lokaltrafik AB (SL)* anser att SL-trafikens speciella karaktär utgör särskilda skäl för att en grundutbildning motsvarande 140 timmar räcker när föraren skaffar sig sin grundläggande kompetens. *Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)* anser att möjligheten till förkortad, snabbförvärvad, grundutbildning endast bör ges efter särskild dispensansökan hos förordnad myndighet. *Transportgruppen* har förordat att förare som utför godstransporter och som är äldre än 21 år bör få sin grundläggande kompetens genom en grundutbildning som motsvarar 140 timmar. *Bussarbetsgivarna (BuA)* anser att när den grundläggande kompetensen förvärvas är det viktigt att det finns alternativ som möjliggör för företagen att tillgodose sina behov av arbetskraft på ett rimligt sätt. Ett alltför stelbent system kan innebära att viktiga samhällsfunktioner i form av kollektivtrafik med buss blir lidande. Till exempel uppstår sannolikt svårigheter med att rekrytera personal inför semesterperioder.

Skälen för regeringens förslag

Av artikel 3.2 i yrkesförardirektivet följer att medlemsstaterna har möjlighet att införa ett system för att i snabbare tempo förvärva den grundläggande kompetensen. Enligt avsnitt 3 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet ska utbildningen vid snabbförvärvad grundläggande kompetens omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i

förteckningen i avsnitt 1 till bilagan dvs. samma ämnen som ingår vid en grundutbildning som motsvarar 280 timmar. Längden på utbildningen för snabbförvärvad grundläggande kompetens ska uppgå till 140 timmar. Varje aspirant ska köra minst 10 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon enligt direktiv 91/439/EEG (körkortsdirektivet). Utbildningen avslutas med att förarens kunskapsnivå prövas, skriftligt eller muntligt, i ett teoretiskt prov.

Utredningen har föreslagit att den grundläggande kompetensen bör kunna förvärvas genom en förkortad grundutbildning, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens, om föraren innehar körkort och det föreligger särskilda förhållanden. Även i utkastet till lagrådsremiss föreslås att den grundläggande kompetensen bör kunna förvärvas genom en förkortad grundutbildning vid vissa speciella situationer. För att den förkortade grundutbildningen ska kunna komma i fråga krävs dessutom att föraren har uppnått viss ålder.

Vid bedömningen av om en förkortad grundutbildning ska vara möjlig att genomgå finns det flera aspekter att väga mot varandra. Bland annat bör beaktas vilka villkor som införs i angränsande länder till Sverige. Vidare förtjänar trafiksäkerhetsaspekter som föranlett direktivet att beaktas särskilt. Ett absolut krav på att grundutbildningen inte får understiga 280 timmar kan framstå som ett hinder för en sund förarrekrytering. Om förarrekryteringen i vissa fall kan främjas utan att trafiksäkerheten eftersätts får det anses ligga i yrkesförardirektivets linje att införa ett utbildningssystem som möjliggör att den grundläggande kompetensen kan förvärvas på snabbare sätt. *Kollega* har påpekat är det angeläget att alla förare bör ha samma utbildningskrav när den grundläggande kompetens förvärvas dvs. en utbildning som omfattar 280 timmar. De anser emellertid att det med hänsyn till dagens förarbrist inom bussbranschen, t.ex. inför sommarens semesterperioder, ska vara möjligt att tillåta en snabbförvärvad grundläggande utbildning för att minska förarbristen. *VTI* ställer sig tveksam till en snabbförvärvad grundläggande kompetens och menar att samhällsekonomiska skäl synes ligga bakom att man i vissa fall kan göra avkall på trafiksäkerhetsaspekten. *SÅ* och *Transportgruppen* anser däremot att det bör vara förarens åldern som är avgörande för hur lång grundutbildningen ska vara för att erhålla grundläggande kompetens. De anser att vid godstransporter ska en förare från och med 21 års ålder kunna förvärva sin grundläggande kompetens genom en grundutbildning som motsvarar 140 timmar. *BuA* anser att när den grundläggande kompetensen ska förvärvas är det viktigt att det finns alternativ som möjliggör för företagen att tillgodose sina behov av arbetskraft på ett rimligt sätt. Ett alltför stelbent system kan innebära att viktiga samhällsfunktioner i form av kollektivtrafik med buss blir lidande t.ex. blir det sannolikt svårigheter med att rekrytera personal inför semesterperioder.

Godstransporter och kollektivtrafik måste kunna garanteras. Samhällsekonomiska skäl bör således kunna vägas in vid bedömningen om ett snabbare utbildningsalternativ än 280 timmar ska finnas. Ett nationellt system får inte inbjuda till att kompetensen bland förarna urholkas genom en grundutbildning som är för kort. Ett krav på motsvarande 280 timmars grundutbildning är en omfattande tidsperiod. Även ett krav 140 timmars grundutbildning är en ansenlig tid. Som redan framgått

anser regeringen att det bör vara möjligt för en förare att förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning om han eller hon har uppnått en viss ålder, se avsnitten 7.2.2 och 7.2.3. Frågan är om det utöver förarens ålder bör uppställas ytterligare krav som kan hänföras till särskilda förhållanden hos föraren för att den förkortade grundutbildningen ska kunna komma i fråga.

När ett obligatoriskt utbildningskrav nu föreslås är det viktigt att utbildningssystemet också möjliggör för transportbranschen att tillgodose sina behov av arbetskraft på ett rimligt sätt. Ett alltför stelbent system kan som BuA påpekat innebära att viktiga samhällsfunktioner blir lidande, t.ex. att det blir svårigheter med att rekrytera personal inför semesterperioder inom kollektivtrafiken. Det har även visat sig att andra medlemsstater inom den Europeiska unionen kommer att välja provalternativet, t.ex. Holland, England och Polen. Flera andra länder avser att införa ett utbildningssystem där åldern kommer att vara avgörande för hur lång grundutbildning som ska krävas hos föraren, t.ex. Frankrike, Danmark, Finland, Tyskland och Tjeckien. Även i Norge kommer sannolikt åldern vara avgörande för hur lång grundutbildning som en förare måste genomgå för att skaffa sig grundläggande kompetens. Med den utbildningsmodell som utredningen och förslaget i utkastet till lagrådsremissen presenterar, där det utöver viss uppnådd ålder även ska krävas att det föreligger särskilda förhållanden för att kvalificera sig för en kortare grundutbildning, riskerar Sverige att ur ett konkurrensperspektiv få svårt att utbilda egna förare. Om förarna normalt ska genomföra 280 timmars grundutbildning för att skaffa sig sin grundläggande kompetens kommer det att bli betydligt dyrare att skaffa sig den kompetensen i Sverige än vad som är fallet i flera andra konkurrerande EU-länder. Risken är uppenbar att förare i Sverige blir för dyra att utbilda.

Även utifrån trafiksäkerhetssynpunkt är det rimligt att det införs en möjlighet för förare som är äldre att skaffa sig sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning. En grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar får anses vara betydande. Förare som är äldre kan förväntas ha uppnått både sådan mognad och erfarenhet att kravet på genomförd grundutbildning bör kunna vara lägre än 280 timmar, dock minst 140 timmar. Genom prov kommer förarens kunskaper testats, precis som är fallet för den förare som genomfört en grundutbildning motsvarande 280 timmar. Provet kommer att utvisa om föraren har uppnått den kunskapsnivå som krävs, bland annat de krav som är relaterade till trafiksäkerhet, för att erhålla ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens.

Mot bakgrund härav föreslås att en förare som utför förvärvsmässiga gods- eller persontransporter kan erhålla sin grundläggande kompetens genom en kortare grundutbildning. Avgörande för om den förkortade grundutbildningen kan bli aktuell är om föraren har uppnått viss ålder

Den förkortade grundläggande utbildningen ska enligt direktivet omfatta minst 140 timmar. En förare som genomgår en sådan utbildning ska även körträna i minst tio timmar. Regeringen gör bedömningen att det inte finns skäl att frånga direktivets krav i denna del. Som tidigare föreslagits bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela ytterligare föreskrifter om innehållet i grund-

utbildningen. Detta avser även innehållet i den förkortade grundutbildningen.

Prop. 2007/08:10

I utkastet till lagrådsremissen föreslogs en regel som innebar att förarens möjlighet att få genomföra den förkortade grundutbildningen skulle prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Eftersom det nu föreslås att åldern kommer vara avgörande om en förare ska få gå en förkortad grundutbildning, och inte att vissa särskilda förhållande ska föreligga, behövs inte ett sådant prövningsförfarande.

Sammanfattningsvis innebär regeringens förslag följande. Möjlighet att genomgå en förkortad grundutbildning föreslås. Avgörande för om en förare kan välja att genomgå en förkortad grundutbildning är hans eller hennes ålder. En förare som avser att utföra förvärvsmässiga gods-transporter kan från och med 21 års ålder förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning. En förare som avser att utföra förvärvsmässiga persontransporter kan från och med 23 års ålder förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning. Från och med 21 års ålder kan även en förare som avser att utföra förvärvsmässiga persontransporter i linjetrafik förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning under förutsättning att linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

7.4.4 Körträning vid grundutbildning

Regeringens förslag: Den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens ska körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Körträning ska ske under uppsikt av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt denna lag. Vid körträning med någon som inte har förarbehörighet för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen (1998:488).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om körträningen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att tid för körträning är för kort samt att det är oklart på vilket sätt avancerade simulatorer ska kunna användas. *Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)* anser att eleven ska inneha körkort för aktuellt fordonsslag för att få delta i utbildningen. *Trafikcenter* efterlyser klagörande om vad som avses med avancerad simulator och en särskild bana samt vilka kriterier som ska vara vägledande.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)* anser att utkastet är otydligt när det gäller vad som avses med övningskörning och körträning. Begreppen måste hållas i sär. Om en yrkesförarelev saknar aktuell förarbehörighet ska det krävas att denne övervakas av en trafik-

lärare. *Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA)* har påpekat att ett krav på att en yrkesförarelev som saknar aktuell förarbehörighet ska övervakas av en trafiklärare omöjliggör ett flexibelt utbildningssystem.

Skälen för regeringens förslag

Grundläggande krav för körträning

Enligt avsnitten 2.2.1 och 3 bilaga 1 till yrkesförardirektivet framgår att när aspiranten ska förvärva den grundläggande kompetensen ska han eller hon köra individuellt ett visst antal timmar. Omfattningen bestäms beroende på om det är frågan om en grundutbildning motsvarande 280 timmar (minst 20 timmar körträning) eller om utbildningen sker i snabbare takt motsvarande 140 timmar (minst 10 timmar körträning). Aspiranten ska åtföljas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum.

Frågan är vilka grundläggande krav som kan ställs upp för att en elev ska ha rätt att träna sin körning med ett fordon som är relevant vid grundutbildningen. *STR* delar inte utredningens uppfattning att man ska kunna delta i utbildningen utan att inneha körkort för aktuellt fordonsslag utan anser att det ska krävas att det finns ett sådant körkort, innan eleven påbörjar utbildningen. Av artikel 5.1 i yrkesförardirektivet framgår att en förare inte behöver inneha ett körkort med den förarbehörighet som är aktuell vid hans eller hennes grundutbildning. Däremot hindrar inte direktivet att en elev som körtränar bör inneha ett körkort med förarbehörigheten B. Regeringen avser att närmare återkomma till detta nedan.

En elev ska träna praktiskt med det fordon som är aktuellt vid grundutbildningen – s.k. *körträning*. Vid en jämförelse med vad som gäller för en körkortsaspirant kan påpekas att det uppställs ett generellt krav om körkortstillstånd vid *övningskörning*. Ett körkortstillstånd får meddelas om det med hänsyn till de personliga och medicinska förhållandena är lämpligt, 3 kap. 2 § körkortslagen. Kravet infördes i samband med tillkomsten av nuvarande körkortslag. Av förarbetena till körkortslagen framgår att trafiksäkerhetsskäl varit viktiga. Vidare framhölls att aspiranten även behöver kunna förutse möjligheterna att få körkort. Regeringen ansåg att vissa körkortselever skulle, om kravet på körkortstillstånd slopades, helt i onödan komma att lägga ut tusentals kronor för en körkortsutbildning innan de fick veta att de på grund av medicinska eller personliga förhållanden inte kunde få körkort¹¹. Av särskilt intresse var att all övningskörning, dvs. även i trafikskola, gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller inom Försvarsmakten kom att underkastas krav på innehav av körkortstillstånd. Förutom nu nämnda förutsättningar gäller att den som övningskör även uppfyller vissa ålderskrav, 4 kap. 2 § körkortslagen, samt i förekommande fall där det är fråga om övningskörning med fordon som kräver förarbehörigheterna C, D eller E att eleven innehar ett körkort med förarbehörigheten

¹¹ Regeringens proposition Ny körkortslag m.m. (prop. 1997/98:124) s. 36 ff.

B eller inom tre år före övningskörningen innehåft ett körkort med den förarbehörighet som körningen tar sikte på, 4 kap. 4 § körkortslagen.

Om en elev saknar den förarbehörighet som grundutbildningen tar sikte på måste han eller hon uppfylla de krav som följer av körkortslagstiftningen för att kunna körträna eftersom det samtidigt blir frågan om övningskörning. Precis som STR påpekat gäller bestämmelserna om övningskörning som följer av körkortslagstiftningen. Det innebär att eleven måste inneha ett körkortstillstånd och således är lämplighetsprövad med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden. Eleven ska även uppfylla körkortslagens ålderskrav. Vidare krävs att eleven innehar ett körkort med förarbehörighet B eller inom tre år har haft ett körkort för det slag av fordon med vilken körträningen sker. Den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens kan körträna med fordon utan att inneha aktuell förarbehörighet för fordonet under förutsättning att körkortslagstiftningen i övrigt följs.

När det gäller övningskörning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola gäller med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket körkortslagen vissa undantag. Av 4 kap. 1 § körkortsförordningen framgår att övningskörning med ett körkortspliktigt fordon får ske under utbildning på en nationellt fastställd kurs vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola om den som övningskör har ett körkortstillstånd. Ålderskravet i 4 kap. 2 § körkortslagen gäller inte här. Vidare framgår att vid sådan utbildning får inte övningskörning med fordon som kräver behörigheten BE, C eller D ske innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörigheten B har uppnåtts. Övningskörning får inte heller ske med fordon som kräver behörigheten CE eller DE innan de kunskaper och färdigheter som krävs för behörighet för dragfordonet har uppnåtts, 4 kap. 2 § körkortsförordningen. Utredningen har bedömt att samma undantag bör gälla för en aspirant som avser att skaffa sig yrkesförarkompetens och som vid körträning samtidigt övningskör vid en i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola. Regeringen gör ingen annan bedömning.

Körträningens omfattning

Som framgått tidigare gäller enligt avsnitt 2.2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet att den körträning som ska ske i samband med grundutbildningen när en förare ska skaffa sig sin grundläggande kompetens måste uppfylla vissa minimikrav. Vid en grundutbildning som motsvarar 280 timmar ska varje aspirant körträna minst 20 timmar och vid en grundutbildning som motsvarar 140 timmar ska körträningen uppgå till minst 10 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon enligt direktiv 91/439/EEG (körkortsdirektivet). Åtta av de 20 timmarna respektive fyra av de 10 timmarna får genomföras på särskild bana (trafikövningsplats) eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt ifråga om behärsningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

Körträning som sker under grundutbildning ska ske under uppsikt av en lärare som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum.

VTI och *Trafikcenter* anser att det är oklart vad som avses med avancerad simulator. *Trafikcenter* har även efterlyst klargörande om vad som avses med körning på en särskild bana. *VTI* anser vidare att det är otillräckligt att körträningen i verklig trafik kan stanna vid endast 12 timmar då åtta av de 20 timmarna får genomföras på trafikövningsplats eller med hjälp av en avancerad simulator. *VTI* anser utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv att kravet på minst 20 timmars körträning bör ökas avsevärt och betydligt fler timmar med körträning i verklig trafik bör eftersträvas. Regeringen instämmer i att ytterligare körträning under grundutbildningen säkert kan vara eftersträvansvärt. Många gånger har dock eleven erfarenhet av körning med fordonet i trafik som inte faller inom den nya lagens tillämpningsområde. Vidare kan förekomma att förvärvandet av den grundläggande kompetens sker i nära anslutning till att eleven övningskört med fordonet i samband med att han eller hon skaffade sig körkortsbehörighet för den aktuella fordonstypen. Yrkesförordningsdirektivet är ett minimidirektiv och dess regler slår fast den lägsta nivå som ska gälla hos medlemsstaterna. Regeringen bedömer att det bör räcka med ett författningsreglerat krav på körträning av den omfattningen som framgår av direktivet. Om det skulle visa sig otillräckligt kan frågan prövas på nytt. Inget hindrar dock att den som anordnar utbildningen erbjuder en mera omfattande körträning.

När det gäller hur körträningen bör genomföras gör regeringen bedömningen att det är viktigt att den sker i verklig trafik. Möjligheten att använda sig av en avancerad simulator som yrkesförordningsdirektivet öppnar för lämpar sig mindre väl som ett alternativ vid körträning som sker vid en grundutbildning. Att däremot genomföra körträning med fordonet på en särskild bana dvs. en trafikövningsplats där olika förhållanden kan tillskapas framstår som ett bra komplement till körträningen i verklig trafik. Vilka närmare krav som bör gälla beträffande körträningen och dess omfattning utformas lämpligen genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om den grundläggande kompetensen.

Formen för körträningen

Körträning som sker inom ramen för grundutbildningen och som krävs för att erhålla yrkesförarkompetens får inte ske annat än om elevens körning följs av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet. Enligt avsnitt 2.2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförordningsdirektivet framgår att vid den individuella körningen ska en aspirant åtföljas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum.

STR anser att om en elev saknar aktuell förarbehörighet ska det krävas att eleven övervakas av en trafiklärare. *TYA* anser att ett sådant krav skulle omöjliggöra ett flexibelt utbildningssystem.

Av 1 och 2 §§ lagen (1998:493) om trafikskolor framgår att endast trafikskolor får bedriva yrkesmässig utbildning av förare som kräver särskild behörighet. Om den körning som eleven genomgår vid grundutbildningen för att erhålla grundläggande kompetens även utgör

övningskörning för att erhålla ett körkort med förarbehörigheten C eller D krävs att körningen sker tillsammans med en trafiklärare. Innehar eleven ett körkort med den förarbehörighet som är aktuell vid hans eller hennes grundutbildning krävs däremot inte att den som åtföljer eleven vid körträningen är en trafiklärare.

För körträning som sker i samband med övningskörning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola finns särskilda bestämmelser. Även här kommer den som har uppsikt över körningen som huvudregel följa med i bilen vid elevens sida. Den som har uppsikt över körträningen anses som förare såvida inte eleven har ett körkort med den aktuella förarbehörigheten för fordonet.

7.4.5 Kompletterande grundutbildning

Regeringens förslag: En förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning för godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter behöver endast genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Detsamma gäller vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter (kompletterande grundutbildning).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den kompletterande grundutbildningens längd.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Utredningen har dessutom ansett att förare som innehar hävdvunna rättigheter och som undantas från kravet att förvärva ett yrkeskompetensbevis för antingen godstransporter eller persontransporter bör kunna utvidga eller ändra sin transportverksamhet genom den förkortade kompletterande grundutbildningen.

Remissinstanserna: *Kammarrätten i Jönköping* anser att lagtextens utformning bör förtydligas om den kompletterande utbildning som kan bli aktuell för förare med en hävdvunnen rättighet.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I utkastet föreslås även att den myndighet som regeringen bestämmer får pröva frågor om kompletterande grundutbildning.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 5.5 i yrkesförorddirektivet framgår att en förare som tidigare förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter endast behöver genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Detsamma ska gälla vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter. Enligt avsnitt 2.2.1 i bilaga 1 till yrkesförorddirektivet ska en kompletterande grundutbildning minst motsvara 70 timmar, varav fem ska utgöra körträning. I avsnitt 3 i bilaga 1 framgår att det även är möjligt att genomgå en förkortad kompletterande grundutbildning som ska motsvara minst 35 timmar, varav 2,5 timmar ska utgöra körträning.

Körträning som sker under denna typ av grundutbildning ska ske under uppsikt av en lärare som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum.

Bestämmelser som reglerar möjligheten att i nu nämnda situationer skaffa sig grundläggande kompetens genom en kompletterande grundutbildning ska således införas i svensk rätt. Vad en kompletterande grundutbildning närmare ska innehålla bör lämpligen utformas genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om den grundläggande kompetensen.

Utredningen har ansett att förare som innehar en hävdvunnen rättighet och som undantas från kravet att förvärva ett yrkeskompetensbevis för antingen godstransporter eller persontransporter bör kunna utvidga eller ändra sin verksamhet genom den kompletterande grundutbildningen. *Kammarrätten i Jönköping* har påpekat att om kompletterande utbildning anses angelägen när en förare med hävdvunnen rätt utvidgar eller ändrar sin verksamhet så bör det framgå av lagtexten i stället för i författningskommentaren. I denna del vill regeringen anföra följande. Enligt skäl 11 i ingressen till yrkesförardirektivet framgår att direktivet inte ska 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. Om t.ex. en yrkesförare som utför godstransporter innehar en hävdvunnen rätt till att framföra ett fordon med förarbehörighet C och dessutom innehar förarbehörigheten D samt avser att utvidga eller ändra sin transportverksamhet till att avse persontransporter så är han eller hon undantagen från kravet att förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter eftersom han eller hon har en hävdvunnen rättighet. Detsamma gäller i den omvända situationen där en yrkesförare som utför persontransporter utvidgar eller ändrar sin transportverksamhet till godstransporter under förutsättning att han redan innehar förarbehörigheten C. Om en föraren vid nämnda situation däremot skulle sakna den förarbehörighet som den ändrade eller utvidgade transportverksamheten kräver och är tvungen skaffa sig ett körkort med den nya förarbehörigheten gör regeringen bedömningen att han eller hon som huvudregel måste genomgå en grundutbildning av normal längd för att erhålla ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Av artikel 5.5 i yrkesförardirektivet följer att förare som redan innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för viss typ av transporter men som vill utvidga eller ändra sin transportverksamhet inte behöver upprepa de gemensamma delarna i den grundläggande utbildningen utan endast de delar som är specifika för den nya kompetens som behövs. För att kunna utöka eller utvidga sin grundläggande kompetens till annan transportverksamhet genom en sådan kompletterande grundutbildning krävs alltså att föraren redan innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Med hänsyn härtill bedömer regeringen att det inte är möjligt för en förare med en hävdvunnen rättighet att genom en kompletterande utbildning utvidga eller ändra sitt verksamhetsområde. Någon sådan bestämmelse bör därför inte införas.

Körträningen som sker under den kompletterande grundutbildningen får inte ske annat än om elevens körning följs av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet.

Som tidigare föreslagits ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela ytterligare föreskrifter om innehållet i grundutbildningen. Detta avser även innehållet i den kompletterande grundutbildningen. Även utbildningens längd bör närmare preciseras igenom föreskrifter som lämnas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

I utkastet till lagrådsremissen föreslogs en regel som innebar att förarens möjlighet att få genomföra en kompletterande grundutbildning skulle prövas av den myndighet som regeringen bestämmer. Eftersom det nu föreslås att åldern kommer vara avgörande för hur lång en grundutbildning bör vara, och inte att vissa särskilda förhållande ska föreligga, behövs inte ett sådant prövningsförfarande.

7.4.6 Provm.m.

Regeringens förslag: Utbildningen ska avslutas med prov. Det gäller för både grundutbildningen, den förkortade grundutbildningen och den kompletterande utbildningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om prov.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att erinra mot utredningens förslag. *Skolverket* har påpekat att lagtexten stämmer mindre väl överens med den målstyrning som präglar skolväsendet och anser att det ska vara möjligt att genomföra ett eller flera prov under utbildningen. *Bussarbetsgivarna (BuA)* har efterlyset ett flexibelt system. *Sveriges åkeriföretag (SÅ)* finner det positivt att Vägverket blir ansvarig myndighet för provverksamheten samt har påtalat vikten av att provverksamheten inte får bli en flaskhals för nya yrkeskunniga förare till marknaden.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig har tillstyrkt eller inte haft något att invända mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Prov

Enligt avsnitten 2.2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet följer att ett förvärvande av den grundläggande kompetensen genom utbildningsalternativet ska avslutas med ett muntligt eller skriftligt prov. Av artikel 6.1 yrkesförardirektivet framgår vidare att ett yrkeskompetensbevis kan utfärdas först efter genomfört prov. Provet ska omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen som framgår av avsnitt 1 i bilagan till yrkesförardirektivet. Medlemsstaternas behöriga myndighet eller det organ som utsetts av dessa ska anordna provet. Provet syftar till att kontrollera att aspiranten har den kunskapsnivå som krävs av en yrkesförare.

Regeringen delar utredningens bedömning att grundutbildningen ska avslutas genom prov. Detta ska precis som utredningen föreslagit framgå av lagen. Krav på prov gäller oavsett vilken typ av grundutbildning som aspiranten har genomfört. Som *BuA* har påtalat är det viktigt att den grundläggande kompetensen kan förvärfvas smidigt och flexibelt och kan ske under hela året. När utbildningen för yrkesförare nu införs är ambitionen att prov kan genomgås när som helst under året och var som helst för att undvika proppar i utbildnings- och rekryteringsprocesserna. Precis som *SÅ* påpekat är det viktigt att provverksamheten inte lägger hinder för en jämn examination av nya yrkesförare.

Skolverket anser att utredningens förslag överensstämmer mindre väl med den målstyrning som präglar skolväsendet och påpekar att det i gymnasieskolan görs en kontinuerlig utvärdering av eleven i olika ämnen och kurser som, när dessa är avslutade med lägst Godkänt, leder till olika typer av förarbevis. För att inte riskera att den fortlöpande utbildningskontrollen idag ersätts med ett enda avslutande prov föreslår Skolverket att det ska vara möjligt att avsluta utbildningen med "ett eller flera" prov. I artikel 6.1 a samt avsnitt 2.2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet antyds att utbildningen ska avslutas genom att pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt och att provet ska omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen som nämns i avsnitt 1 i bilagan. Regeringen anser att ett avslutande prov bör vara det normala sätt som utbildningen avslutas på. Regeringen har emellertid förståelse för Skolverkets uppfattning och anser att det vore önskvärt i den mån utbildningen av blivande yrkesförare sker inom ramen för gymnasieskolan och fristående skolor med motsvarande utbildning som gymnasieskolor att utbildningen kan innehålla flera prov, varav det sista får anses vara ett avslutande prov, eftersom utbildningen här ingår i en del av ett utbildningssystem. Detsamma bör gälla för den kommunala vuxenutbildningen som syftar till att ge vuxna kunskaper och färdigheter på en nivå som motsvarar nämnda utbildningar. Regeringen gör därför bedömningen att, om det i övrigt är lämpligt, så bör det vara möjligt att grundutbildningen kan innehålla ett eller flera prov vid dessa utbildningsformer.

Enligt avsnitten 2.2.1 och 5 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet följer att medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter eller organ som ska pröva förarens kunskaper. Utredningen har föreslagit att provet ska avläggas inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov. Innan Vägverket förordnar en person som är verksam inom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning föreslås Vägverket samråda med Statens skolverk. Regeringen instämmer i detta. Det behövs således närmare preciseringar när det gäller prov och hur det dess anordnande bör gå till samt övervakas. Detta sker lämpligen genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om hur prov ska anordnas samt om provs närmare utformning och omfattning.

Av yrkesförardirektivet artikel 3.3 följer att medlemsstaterna får undanta förare som har erhållit det examensbevis om förvärvsmässig kompetens som föreskrivs i direktiv 96/26/EG från prov som avses i yrkesförardirektivet i fråga om de ämnen som ingår i provet och i förekommande fall från närvaroplikt vid motsvarande kursmoment¹². Det gäller således det yrkeskunnande som krävs av den företagare som avser att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen (1998:490), YTL.

Enligt 2 kap. 8 § YTL anses kravet på yrkeskunnande uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnas av Vägverket. De ämnen som då är gemensamma för innehav av trafik tillstånd skulle alltså kunna tillgodoräknas vid förvärvandet av kompetens som yrkesförare.

Regeringen anser dock att innehavare av yrkestrafiktillstånd som även omfattas av krav på att förvärva yrkesförarkompetens genom utbildning endast skulle kunna räkna med en obetydlig förkortning av utbildningstiden. Därtill kommer att det skulle tillkomma nya administrativa rutiner för att avgöra i vilken mån dessa förare ska undantas från enskilda utbildningsmoment och ämnen som normalt ingår in provet. Regeringen avser inte att föreslå något särskilt undantag i nu nämnda avseende.

7.5 Fortbildning

7.5.1 Krav på fortbildning

Regeringens förslag: En förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens och en förare som är undantagen från att inneha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens på grund av en hävdvunnen rättighet ska genomgå fortbildning. Fortbildningen ska genomföras hos någon som får bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens.

Regeringens bedömning: Något obligatoriskt krav på att fortbildningen ska avslutas med ett prov bör inte införas.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att erinra mot utredningens förslag.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: De remissinstanser som uttalat sig har tillstyrkt eller inte haft något att erinra mot förslaget och bedömningen.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Förutom ett system med grundläggande kompetens krävs enligt artikel 3.1 b i yrkesförardirektivet att medlemsstaterna inför ett fortbildningssystem. Fortbildningen ska, enligt artikel 7 i yrkesförardirektivet, syfta till att ge

¹² 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 behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter.

förare som innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens samt förare som har en hävdvunnen rätt att förvärvsmässigt utföra gods- eller persontransporter en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande. Vid fortbildningen ska tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning.

Sveriges åkeriföretag (SÅ) har upplyst att utredningens förslag om fortbildning är som ramförslag redan accepterat bland de större företagen där det redan idag finns en uppgörelse mellan arbetsmarknadens parter om kompetensutveckling minst en dag varje år för föraren. De mindre företagen, speciellt enbilsföretagen, ser dock med oro fram emot genomförandet av fortbildningen eftersom det kommer att leda till ökade kostnader.

Fortbildning av förare utgör enligt yrkesförardirektivet ett krav för att förvärvsmässigt få utföra gods- och persontransporter. Utbildningen kommer således vara nödvändig för att kunna fortsätta som yrkesförare. Den fortbildning som kommer att bli nödvändig att genomgå, för att en förare fortsättningsvis ska kunna utöva yrket, är hos många arbetsgivare i transportbranschen i dag ett naturligt ansvar. Redan i dag finns en fortbildning av yrkesförare etablerad genom kollektivavtal för både gods- och persontransportsektorn. Arbetsmarknadens parter har tagit ansvar för framför allt fortbildningen och verksamheten finansieras genom avgifter som arbetsgivaren betalar. Parterna på arbetsmarknaden har genom avtal förbundit sig att leva upp till förpliktelser om en utbildningsdag per år för yrkesförare. Genom yrkesförardirektivets krav kommer emellertid fler förare, t.ex. i enbilsåkerier, att omfattas av ett utbildningssystem. Mycket talar för att det är företagsekonomiskt lönsamt att satsa på utbildning för förare i tung trafik. Förutom minskad inblandning i olyckor kan utbildning av förare resultera i ett lägre slitage på fordonen, minskade sjukskrivningar och lägre bränsleförbrukning.

Mot bakgrund av de krav som yrkesförardirektivet uppställer föreslår regeringen att förare som har förvärvat yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens och förare som är undantagna från att inneha ett sådant bevis, på grund av hävdvunnen rättighet, ska genomgå utbildning.

Prov?

Yrkesförardirektivet ställer inget krav på obligatoriska prov i anslutning till utbildningen. Det finns å andra sidan inget hinder mot att ett obligatoriska prov införs hos en medlemsstat. Sådana prov skulle dock behöva övervakas på ett liknande sätt som de prov vilka ska anordnas när grundutbildningen avslutas. Värdet av sådana prov kan ifrågasättas. Visserligen kan hävdas att en obligatorisk kunskapskontroll skulle förbättra kvaliteten i utbildningen. Det finns emellertid andra medel för att upprätthålla kvaliteten. Det skulle också bli ett administrativt sett mycket stort åtagande att genomföra obligatoriska prov vid utbildningen. Det skulle sannolikt leda till extra kostnader för att genomföra utbildningen eftersom extra tid måste avsättas efter själva utbildningsdelen för att genomföra ett prov. Utredningen har redovisat att

parter i bussbranschen redan har utvecklat webbaserade prov för certifieringen av bussförare. Dessa prov kan anpassas till lokala förhållanden, såsom till särskilda system för att ta betalt av passagerare som kan variera från ett län till ett annat. Det är inget som hindrar att sådan certifiering pågår parallellt med den fortbildning som avses i direktivet. Regeringen anser dock att den fortbildning som ska genomföras med anledning av de krav som följer av yrkesförardirektivet inte nödvändigtvis behöver avslutas med prov. Krav på obligatoriska prov vid fortbildning bör således inte införas.

7.5.2 Tider m.m.

Regeringens förslag: En förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens ska genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

En förare som har en hävdvunnen rätt att utföra transporter ska genomgå den första fortbildningen inom sju år från den dag då denna lag börjar att tillämpas på föraren.

En förare som har genomgått sin första fortbildning ska därefter genomgå en ny fortbildning vart femte år före, utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset för fortbildning.

En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning ska för att få återgå till att utföra gods- eller persontransporter genomgå fortbildningen.

En förare som utför gods- eller persontransporter och som genomgått en fortbildning är inte skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under den tid som ett yrkeskompetensbevis för fortbildning är giltigt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fortbildningens innehåll och utbildningens längd.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Kammarrätten i Jönköping* har synpunkter på hur undantagsbestämmelsen har utformats. *Länsrätten i Örebro län* menar att den nya lagtextens utformning kan behöva ses över. Flera remissinstanser efterlyser ett fortbildningssystem som präglas av hög flexibilitet. Många remissinstanser är negativa till att utbildningen ska genomföras i perioder om minst sju timmar.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Många remissinstanser anser att det ska vara möjligt med utbildningspass som är kortare än sju timmar.

Skälen för regeringens förslag

Den första fortbildningen

Av artikel 8.2 a i yrkesförardirektivet framgår att en förare som innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens ska genomgå sin

första fortbildning inom fem år efter den dag då beviset utfärdades. Vidare framgår av artikel 8.2 b i yrkesförorddirektivet att en förare med hävdvunnen rätt ska genomgå sin första fortbildning inom fem år efter de tidpunkter som anges i artikel 14.2 i direktivet, enligt en tidsplan som fastställs av medlemsstaterna. Vidare framgår att medlemsstaterna har möjlighet att förkorta eller förlänga perioden vid införandet av fortbildningen. Skälet till detta är att perioden bör kunna sammanfalla med den dag som körkortets giltighetstid löper ut eller för att möjliggöra ett successivt införande av fortbildningen. En sådan period får inte vara kortare än tre år eller längre än sju år.

För förare av persontransporter kommer fortbildning att bli obligatorisk fr.o.m. den 10 september 2008 och för förare av godstransporter fr.o.m. den 10 september 2009. Frågan är inom vilken tidsperiod en förare ska genomgå sin första fortbildning. Som framgått medger yrkesförorddirektivet att denna period kan vara kortare eller längre än fem år.

När det gäller förare med hävdvunnen rätt, vilka är undantagna från kravet på att inneha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens, kan följande noteras. I Sverige kommer det att vara frågan om ett stort antal förare som genom hävdvunnen rätt är undantagna från kravet på att inneha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens och som kommer att behöva genomgå fortbildningskurser. Det kan bli svårt att möta kravet på fortbildning om transportföretagen eller förarna skjuter på fortbildningen till det sista möjliga året för att genomföra denna, dvs. åren 2013 respektive 2014. Den ansvariga myndigheten som ska utfärda yrkeskompetensbevis kan komma att få en anhopning av ärenden. Det finns därför skäl att överväga om en författningsreglerad tidsplan för fortbildningen bör införas för de förare som kommer att ha rätt att utföra förvärvsmässiga transporter genom hävdvunnen rätt. En förlängning av tiden för fortbildning utöver fem år skulle kunna uppfattas som att kravet på fortbildning sänks. En kortare tid medför inte med självklarhet en mindre risk för anhopning av utbildningsinsatserna. Parterna på arbetsmarknaden har, under utredningsstadiet, uttryckt en vilja att medverka till en planering som fördelar fortbildningsinsatserna över respektive femårsperiod. Även organisationer och utbildningsorgan som kan komma att utgöra de framtida utbildarna har förklarat sig villiga att verka för en fördelning över åren. Det fordras således åtgärder i god tid av de berörda organisationerna för att fortbildningsinsatserna ska fungera så smidigt som möjligt. En metod bland flera kan vara att dela upp fortbildningskurser i delkurser. Detta är angeläget och lovvärt. Då det är frågan om ett stort antal förare som kommer att behöva genomgå fortbildningen för att de ska behålla sin kompetens är det ytterst angeläget att god tid ges så att fortbildningen kan genomföras på ett så smidigt och flexibelt sätt som möjligt. Med hänsyn härtill och för att undvika uppkomsten av s.k. flaskhalsar vid fortbildningen anser regeringen att det enligt lagen ska vara möjligt att genomföra sin första fortbildning inom sju år från den dag då lagen börjar att tillämpas, dvs. före den 10 september 2015 vid persontransport respektive 10 september 2016 vid godstransport. En förlängning av tiden för fortbildning utöver fem år ska inte uppfattas så att fortbildningskraven kan sänkas jämfört med eventuellt motsvarande kollektivavtalsbestämmelser. Finns kollektivavtal med kortare tids-

perioder än sju år inom vilken fortbildningen ska genomföras så gäller dessa.

När det gäller förare som måste skaffa sig ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för att få utföra gods- eller persontransporter saknas anledning att frångå den femårsperiod som anges i artikel 8.2 a yrkesförardirektivet. Det innebär att dessa förare måste genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag som yrkeskompetensbeviset om grundläggande kompetens utfärdades för att de ska bibehålla sin rätt att utföra sådana transporter.

Mot bakgrund härav föreslår regeringen följande. En förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis ska genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades. Som påpekats av *Länsrätten i Örebro län* ska lagtexten förtydligas med att bestämmelsen tar sikte på förare som har förvärvat yrkeskompetensbevis ”om grundläggande kompetens”. En förare som omfattas av en hävdvunnen rätt att förvärvsmässigt utföra transporter enligt den nya lagen ska genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag lagen börjar att tillämpas. Efter genomgången fortbildning ska ett yrkeskompetensbevis som utvisar detta utfärdas. Detta kommer att beröras vidare av regeringen i avsnitt 7.8.

Återkommande fortbildning och återgång till yrkesverksamhet

Enligt artikel 8.3 yrkesförardirektivet ska en förare genomföra återkommande fortbildningskurser vart femte år. En ny fortbildningskurs ska genomföras före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

Mot bakgrund härav föreslår regeringen att det även införs en bestämmelse om att förare som har ett yrkeskompetensbevis om fortbildning måste genomgå en ny fortbildningskurs vart femte år för att behålla sin yrkeskompetens. Giltighetstiden för ett yrkeskompetensbevis om fortbildning torde inte kunna vara längre än fem år. Som *Länsrätten i Örebro län* påpekat ska det därför av bestämmelsen framgå att den återkommande fortbildningen ska ske vart femte år före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

Av artikel 8.4 i yrkesförardirektivet följer att förare som innehar ett yrkeskompetensbevis och förare som omfattas av en hävdvunnen rätt att förvärvsmässigt utföra gods- eller persontransporter men vilka har upphört att vara yrkesverksamma och som inte uppfyllt kravet på fortbildning måste genomgå en fortbildningskurs innan de kan återgå till att utöva yrket igen. Regeringen föreslår att en bestämmelse med detta innehåll införs i lagen.

Undantag från fortbildning

Av artikel 8.5 i yrkesförardirektivet följer att en förare som utför gods- eller persontransporter på väg och som har genomgått en fortbildningskurs för någon av körkortskategorierna i artikel 5.2 och 5.3 inte behöver genomgå ytterligare fortbildning för någon annan av kategorierna som anges i punkterna.

Utredningen har föreslagit att en förare som utför gods- eller persontransporter på väg och som har genomgått en fortbildningskurs inte bör vara skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under yrkeskompetensbevisets giltighetstid om denne ändrar eller utvidgar sitt verksamhetsområde. *Kammarrätten i Jönköping* anser att det föreslagna undantaget har fått ett tillämpningsområde som synes vara alltför vittgående i jämförelse med artikel 8.5 i yrkesförardirektivet. Med ”giltighetstiden” torde rätteligen avses giltighetstiden för yrkeskompetensbevis om fortbildning. *VTI* stödjer i och för sig utredningens förslag gällande fortbildning men har efterlyst en motivering till det nu föreslagna undantaget.

Regeringen gör följande bedömning. Det kommer att finnas förare som fått utföra gods- eller persontransporter. Föraren kan ha den rätten antingen genom hävdvunna rättigheter eller genom att förvärva grundläggande kompetens efter genomförda grundutbildningar för båda transportslagen eller genom en kombination av en hävdvunnen rätt och en genomförd grundutbildning men som valt att fortbilda sig i endast ett av transportslagen. Det är rimligt att en förare som får utföra både gods- eller persontransporter och som dessutom erhållit ett yrkeskompetensbevis för fortbildning beträffande ett visst transportslag inte ska behöva genomgå ytterligare fortbildning under yrkeskompetensbevisets giltighetstid. En förare med sådan erfarenhet och kompetens har normalt tillräckligt goda förutsättningar för att även klara en annan typ av förvärvs- mässiga transporter än den som yrkeskompetensbeviset för fortbildning avser. Regeringen anser därför att det ska införas en undantagsbestämmelse av vilken följer att en förare inte behöver genomgå en ny fortbildning i de fall när han eller hon redan innehar ett yrkeskompetensbevis för fortbildning för ett av transportslagen vars giltighet alltför är aktuellt. Av bestämmelsen ska uttryckligen framgå att undantaget avser förare som innehar ett yrkeskompetensbevis för fortbildning.

Fortbildningens innehåll m.m.

Av artikel 7 i yrkesförardirektivet framgår att fortbildningen ska syfta till att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som behandlas i avsnitt 1 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet. Om föraren byter företag ska hänsyn tas till den fortbildning som han eller hon redan har genomgått. Enligt avsnitt 4 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet ska de obligatoriska fortbildningskurserna anordnas av ett godkänt utbildningscentrum. Längden på en fortbildningskurs ska uppgå till minst 35 timmar vart femte år och fördelas på perioder om minst sju timmar. Sådan fortbildning kan delvis tillhandahållas med hjälp av en avancerad simulator.

Utredningen har föreslagit att fortbildningens närmare innehåll bör regleras genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter. Regeringen instämmer i detta och föreslår ett bemyndigande med sådant innehåll. Även utbildningens längd bör regleras genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter. Flera remissinstanser har haft synpunkter på den nya fortbildningens innehåll

och struktur. Det kan därför finnas anledning att något beröra fortbildningens innehåll.

Utgångspunkten är att föraren vart femte år ska genomgå en fortbildning vars längd motsvarar 35 timmar. *Sveriges kommuner och landsting* understryker vikten av att fortbildningens utformning blir flexibel med anpassning både till företagets och den enskildes behov. *Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF)*, *Svenska bussbranschens riksförbund (BR)*, *Bussarbetsgivarna (BuA)*, *Kommunala företagens samorganisation (KFS)*, *Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega)* har påpekat att det är viktigt att fortbildningens innehåll är anpassad till både bussföretagets och den enskilde förarens behov och att den utformas med hög flexibilitet. Även *Transportgruppen* har efterlyst en utbildning med hög flexibilitet. *Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd (TYA)* har betonat att regleringen av den nya fortbildningen inte får förhindra den utbildningsmodell som redan finns idag och efterlyser en dialog med ansvariga myndigheter så att dagens utbildningar kan utvecklas och accepteras när nu yrkesförardirektivet ska genomföras i svensk rätt.

Regeringen instämmer i att systemet med fortbildning bör präglas av flexibilitet och anser att det från allmänna utgångspunkter är naturligt om fortbildningen anpassas till de krav som ställs i den verksamhet där föraren utövar sitt yrke. Det bör alltså vara förarens behov av aktuella kunskaper för att fortsätta utöva yrket som sätts i centrum. När det gäller innehållet i fortbildningen kan inte nog understrykas att utbildningen bör utformas med hög flexibilitet under förutsättning att den uppfyller de krav som följer av yrkesförardirektivet. Här bör erfarenheter som finns från dagens utbildning kunna tas till vara. Fortbildningen bör tillgodose såväl företagets behov i den bransch där det är verksamt som den enskilde förarens behov av att öva särskilda färdigheter. Fortbildningen ska vara en obligatorisk och personlig kompetensutveckling för den enskilde föraren. Fortbildningen bör alltså organiseras på ett sätt som medger flexibla lösningar.

Skånetrafiken anser att kravet på sammanhängande tid om sju timmar ska utgå. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* saknar motiveringar till varför kursavsnitt kortare än en heldag riskerar att förfela fortbildningen. *Sveriges kommuner och landsting* anser att förslaget om att fortbildningen måste innehålla sammanhängande timmar är stelbent och föråldrat. *SLTF*, *BR*, *KFS*, *Bua* och *Kollega* anser också att kravet på sju timmars sammanhängande utbildning bör luckras upp. De anser att direktivets krav bör vara uppfyllt om sju timmars undervisning genomförs inom en viss tidsrymd, t.ex. inom två veckor. Även *Näringslivets regelnämnd (NRR)* ifrågasätter varför inte fortbildningen kan göras mer flexibelt än delkurser omfattande minst sju timmar. *Transportgruppen* och *Sveriges åkeriföretag (SÅ)* anser också att det ska vara möjligt att dela upp en sju-timmarsperiod i kortare pass. *Transportarbetareförbundet* anser att ett utbildningstillfälle inte ska vara kortare än sju timmar.

Av avsnitt 4 bilaga 1 till yrkesförardirektivet följer att en viss uppdelning av fortbildningskursen torde vara möjlig. Fortbildningskursen ska uppgå till 35 timmar vart femte år. Att denna tid måste vara sammanhängande är inte givet utan det bör vara möjligt, om så är lämpligt, att fördela fortbildningen i flera utbildningspass som t.ex. inne-

håller olika utbildningsdelar och där viss tid förflutit mellan utbildningspassen. När det gäller vilken omfattning en period minst måste omfatta är dock möjligheten till flexibilitet begränsad. Perioderna ska, enligt direktivet, fördelas på minst sju timmar. Direktivet medger således inte en uppdelning av perioder som understiger sju timmar. De utbildningspass som fortbildningen kommer att omfattas av måste således uppgå till minst sju timmar. Ett utbildningspass bör kunna genomföras utan andra avbrott än för raster. Förare som bor i glesbygd kan många gånger ha en lång resväg till utbildningsorten. I sådana fall bör dock ett kursmoment kunna genomföras under en period som består av ett eftermiddagspass dag 1 och ett morgonpass dag 2. En sådan uppdelning torde inte strida mot direktivets anda då utbildningspasset, trots ett längre avbrott på grund av nattvila, ändå kan anses vara sammanhängande.

Det bör även vara möjligt att fullgöra delar av en fortbildningskurs på distans förutsatt att utbildningskontrollen kan upprätthållas av utbildaren. VTI saknar motiveringar till varför distansundervisning bör få tillåtas i enskilda moment av fortbildningskursen. Om distansutbildningen kan organiseras så att den tillför föraren de kunskaper och den kompetens som direktivet kräver att fortbildningen ska innehålla så anser regeringen att sådan utbildningsform bör vara möjlig. Detta är särskilt angeläget mot bakgrund av att fortbildningssystemet bör kunna erbjuda flexibla utbildningsformer. Fortbildningen syftar som tidigare nämnts till att fördjupa kunskaperna och repetera vissa ämnen som ingår i grundutbildningen. Tyngdpunkten ska läggas på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning. Vid fortbildningen är det frågan om yrkesverksamma förare som redan innehar grundläggande kompetens och erfarenhet av yrket. Många gånger kommer det att vara frågan om förare som har en lång och gedigen erfarenhet av att utöva sitt yrke. Här bör det vara möjligt att utbilda sig på distans, genom t.ex. s.k. e-learning och användning av Internet, för att nå målen med fortbildningen. Det är rimligt att sådana utbildningsformer finns vid sidan av traditionella utbildningsformer när fortbildningen ska genomföras. Regeringen är medveten om att det många gånger kan bli en grannlaga uppgift att avgöra vilka moment som passar för sådan teknik. För att garantera kvaliteten i en uppdelad fortbildningskurs kan det vara lämpligt att det finns tydligt utarbetade program för den enskilde förarens fortbildning.

Fortbildningen kan enligt yrkesförardirektivet delvis tillhandahållas med hjälp av avancerad simulator. VTI saknar motiveringar till varför simulatorträning bör få tillåtas vid fortbildningskursen. *Trafikcenter* anser att det bör klargöras vad som avses med avancerad simulator och i vilket sammanhang en sådan kan användas. Till skillnad mot vad som gäller vid grundutbildningen anser regeringen att det vid fortbildningen bör finnas ett större utrymme för att körträna med en avancerad simulator vid genomförandet av fortbildningen. Förutsättningen är dock att det finns avancerade simulatorer som kan leva upp till de krav som bör ställas för att sådana ska kunna utgöra ett alternativ till körträning med fordon. Sammanfattningsvis anser regeringen att utgångspunkten bör vara att körträning bör ske med fordon i vanlig trafik men om det finns förutsättningar för att använda avancerade simulatorer som bidrar till att fortbildningen håller hög kvalitet så bör även denna form av körträning vara möjlig.

Till sist vill regeringen betona att det kommer att bli en angelägen uppgift för ansvarig myndighet och branschens aktörer att tillsammans verka för att förare som har rätt att utföra förvärvsmässiga transporter genom en hävdvunnen rätt deltar i fortbildningskurser så att en kraftig belastning kan undvikas fram emot sjuårsperiodernas slut.

7.6 Utbildningsort

Regeringens förslag: En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) ska inhämta den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i landet.

En förare som inte är medborgare i en stat inom EES får inhämta den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige. Detsamma gäller om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd har utfärdats för föraren här i landet.

Förare får genomgå fortbildning i Sverige om de är permanent bosatta i landet eller arbetar här i landet.

Permanent bosättning definieras i lagen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har föreslagit att förare som inte är medborgare i en stat inom EES men anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES ska erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon har permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet. Utredningen har vidare föreslagit att förare ska genomgå fortbildning i Sverige om denne är permanent bosatt i Sverige eller arbetar här i landet.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att erinra mot utredningens förslag. *Länsstyrelsen i Skåne län* har synpunkter på förslaget beträffande förare som är medborgare i ett tredje land.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Bakgrunden till regeringens förslag: Som redovisats i avsnitt 7.1 är yrkesförordningsdirektivet tillämpligt inom EES-området. Av artikel 9 i yrkesförordningsdirektivet framgår att förare som är medborgare i en medlemsstat inom EES ska erhålla den grundläggande kompetensen i den medlemsstat där han eller hon har sin normala hemvist, bostadsorten, enligt definitionen i artikel 14 i förordningen (EEG) nr 3821/85. Förare som inte är medborgare i någon medlemsstat inom EES, dvs. tredjelandsmedborgare, ska få den grundläggande kompetensen i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat arbetstillstånd för dem. Vidare framgår att förare, oavsett vilket medborgarskap han eller hon har, ska genomgå fortbildningen i den medlemsstat där de har normal hemvist, bostadsorten, eller i den medlemsstat där de arbetar.

Medborgare i en EES-stat

Yrkesförordningen innehåller en hänvisning till artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 när det gäller var föraren ska erhålla den grundläggande kompetensen respektive fortbildningen. Detta ska ske där förarna har "normal hemvist (bostadsort)". Artikeln är i stort sett likalydande med artikel 9 i körkortsdirektivet (91/439/EEG). "Normal residence" har tidigare översatts till "permanent bosättningsort" i den svenska översättningen av körkortsdirektivet. I 1 kap. 3 § körkortslagen finns en definition av begreppet permanent bosättning som i sin tur är hänförlig till körkortsdirektivet¹³. Att en person är permanent bosatt i Sverige har ansetts utgöra ett villkor för att ett körkort ska få utfärdas för personen, jfr 3 kap. 1 § körkortslagen. Det finns således skäl att ansluta sig till den definition som finns i körkortslagen av "normal residence", dvs. permanent bosättning. Förare som är medborgare i en EES-stat och som avser att skaffa sig grundläggande kompetens bör alltså genomföra sin grundutbildning där han eller hon är permanent bosatt.

Det betyder följande. Med permanent bosättning avses bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår på grund av att föraren har en personlig och yrkesmässig anknytning till bostadsorten. I de fall yrkesmässig anknytning saknas kan bosättningen anses vara permanent om den personliga anknytningen präglas av nära band mellan en person och den plats där föraren bor.

En person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den till vilken han har personlig anknytning och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera stater ska dock anses vara permanent bosatt i den stat till vilken han har personlig anknytning under förutsättning att han regelbundet återvänder dit. Detta villkor behöver dock inte uppfyllas om personen bor i en stat för att genomföra en tidsbegränsad uppgift. Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt medför inte att den permanenta bosättningen ändras. Regeringen föreslår att samma definition av begreppet permanent bosättning som i körkortslagen införs.

Det kan noteras att ett arbetstillstånd, som avses i artikel 9 i yrkesförordningen, kan lämnas till den som har ett tillfälligt uppehållstillstånd. Den som har permanent uppehållstillstånd behöver dock inte ha ett särskilt arbetstillstånd (jfr 7 kap. 2 §).

Mot bakgrund av yrkesförordningens krav när det gäller utbildningsort, ska en förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES förvärva sin grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i landet. Regeringen föreslår att en bestämmelse med ett sådant innehåll införs i lagen.

¹³ Jfr proposition Lag om vägtrafikregister, m.m., prop. (2000/01:95 s. 37) s. 94, författningskommentaren s. 110 och Lagrådets yttrande s. 169.

Av utredningens lagförslag framgår att en tredjelandsmedborgare som är anlitad eller anställd av ett företag inom EES ska erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet.

Länsstyrelsen i Skåne län har invändningar mot förslaget som rör förare vilka är tredjelandsmedborgare och anser att det bör justeras så att det bättre motsvarar direktivets lydelse och intentioner. Av direktivet följer att kompetensen antingen ska erhållas i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat arbetstillstånd. Det räcker således med att en av förutsättningarna är uppfyllda. Länsstyrelsen har vidare påpekat att det enligt svensk rätt varken krävs arbetstillstånd eller uppehållstillstånd för att meddela ett förartillstånd enligt yrkesstrafiklagstiftningen. Utredningens förslag kommer inte att omfatta förare som är bosatta i ett tredje land, som har ett förartillstånd vilket har utfärdats i Sverige och som är anställda eller anlitade av ett företag i Sverige.

För att få utföra internationella transporter krävs förartillstånd i vissa fall. Enligt 4 kap. 3 § yrkesstrafikförordningen ska förartillstånd utfärdas om föraren är anställd på sådana anställningsvillkor som är vanliga i branschen. Giltighetstiden för ett förartillstånd får fastställas till längst fem år, dock inte för längre tid än anställningen är aktuell enligt anställningsavtalet¹⁴.

När det gäller förare som är tredjelandsmedborgare följer av artikel 9 i yrkesförardirektivet att denne antingen ska vara anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige eller att Sverige har utfärdat ett arbetstillstånd för att föraren ska kunna erhålla den grundläggande kompetensen här i landet. Föraren har således en valmöjlighet var han eller hon vill förvärva sin grundläggande kompetens. Det bör därför inte som utredningen föreslagit krävas att en sådan förare ska vara anställd eller anlitad av ett företag i EES och dessutom inneha ett permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd som har utfärdats här i landet för att kunna erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige. Regeringen instämmer i vad Länsstyrelsen anfört och anser att bestämmelsen för tredjelandsmedborgare i stället bör följa direktivets lydelse. Det innebär att det bör räcka med att föraren är anställd eller anlitad av ett i Sverige etablerat företag för att han eller hon ska kunna skaffa sig sin grundläggande kompetens i Sverige. Mot bakgrund härav föreslår regeringen att det införs en bestämmelse vari framgår att förare som är tredjelands-

¹⁴ Ytterligare bestämmelser om förartillstånd se finns i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller fler medlemsstaters territorier (EGT L 95, 9.4.1992, s. 1. Celex 31992R0881), rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 279, 12.11.1993, s. 1. Celex 31993R3118) och 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. Celex 32002R0484).

medborgare kan erhålla grundläggande kompetens i Sverige om han eller hon är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige.

Länsstyrelsen i Skåne län har ifrågasatt om förare som är medborgare i ett tredje land omfattas av lagens tillämpningsområde. Denna fråga har behandlats i avsnitt 7.1.2.

Som nämnts framgår av yrkesförorddirektivet att förare som är tredje-landsmedborgare och som har ett arbetstillstånd även ska kunna erhålla den grundläggande kompetensen i den medlemsstat som utfärdat arbetstillståndet. Villkoren för arbetstillstånd regleras i 6 kap. Utlänningslagen (2005:716). Där framgår sammanfattningsvis att arbetstillstånd får ges till en utlänning som erbjudits säsongarbete, anställning inom ett yrke där det råder tillfällig brist på arbetskraft eller som deltar i internationellt utbyte. Tillstånd kan även ges om det följer av ett internationellt avtal eller ett bilateralt avtal med annat land. Den som har ett tidsbegränsat uppehållstillstånd kan beviljas arbetstillstånd, om inte skäl hänförliga till syftet med arbetstillståndet talar häremot. Mot bakgrund härav och de krav som yrkesförorddirektivet uppställer föreslår regeringen att förare som är tredje-landsmedborgare får erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om ett svenskt arbetstillstånd har utfärdats.

Av 2 kap. 8 § utlänningslagen framgår att en utlänning som har permanent uppehållstillstånd inte behöver ha ett arbetstillstånd för att kunna arbeta. Regeringen föreslår därför att tredje-landsmedborgare som beviljats permanent uppehållstillstånd i Sverige får erhålla sin grundläggande kompetens i Sverige.

Fortbildning

En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES får genomgå fortbildning i Sverige om denne är permanent bosatt i Sverige eller arbetar här i landet. Detsamma gäller för tredje-landsmedborgare.

Med permanent bosättning avses detsamma som vid utbildning för grundläggande kompetens.

7.7 Utbildning av yrkesföreare

7.7.1 Utbildare tillhandahåller utbildning för yrkesföreare

Regeringens förslag: Utbildningsverksamheten får endast bedrivas av den som innehar ett tillstånd.

Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att kravet på god utbildning blir tillgodosett. Tillståndet får förenas med villkor.

Tillstånd meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning, där eleven går en nationell kurs som har varit föremål för samråd mellan de myndigheter som regeringen bestämmer, är inte skyldig att ha tillstånd.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförearkompetens.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit att det införs en definition av vad som avses med utbildare. Utredningen har också föreslagit att det hos en utbildare ska finnas en godkänd chef.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Riksdagens ombudsmän (JO)* anser att förslaget i vissa delar är oklart och anser att förslagets struktur och författningstextens utformning bör ses över. *Scania* hade önskat en större tydlighet i vilka krav som ska uppfyllas för att bli godkänd som utbildare för yrkesförearkompetens, framför allt när det gäller vad kurserna ska innehålla.

Förslaget till utkast i lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Vägverket* har påpekat att det är viktigt att de bestämmelser som behandlar förutsättningarna för tillståndsgivningen är klara.

Skälen för regeringens förslag

Direktivet

Enligt avsnitt 5 i bilaga 1 till yrkesföreardirektivet ska utbildningscentrum tillhandahålla utbildningen för grundläggande kompetens samt fortbildning. Ett utbildningscentrum ska godkännas av medlemsstaternas behöriga myndigheter för att få bedriva sådan utbildning. Vidare framgår att ett godkännande endast kan fås efter en skriftlig ansökan till vilken följande handlingar ska bifogas:

- en beskrivning av ett lämpligt kompetens- och utbildningsprogram som anger ämnen, plan för genomförande och undervisningsmetoder,
- en lista över lärarnas kvalifikationer och verksamhetsområden,

- information om undervisningslokaler, undervisningsmaterial, tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och den fordonspark som används, samt
- en beskrivning av villkoren för deltagande i utbildningen (antal deltagare).

Den behöriga myndigheten ska skriftligen godkänna utbildningen på följande villkor:

- utbildningen ska genomföras i enlighet med de dokument som bifogas ansökan, och
- den behöriga myndigheten ska ha rätt att skicka bemyndigade personer för att närvara vid den utbildning som ges av de godkända utbildningscentrumen, ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl.

Av avsnitt 5 i bilaga 1 framgår vidare att ett godkännande kan återkallas eller förklaras vilande om villkoren inte längre uppfylls. Det godkända utbildningscentrumet ska garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven. Inom ramen för ett särskilt urvalsförfarande ska utbildarna ha dokumenterad kännedom om undervisningsmaterialet och undervisningsmetoder. När det gäller den praktiska delen av utbildningen ska utbildarna, i likhet med trafiklärare som utbildar förare för tunga fordon, ha dokumenterad erfarenhet från föraryrket eller motsvarande förarerfarenhet. Kursprogrammet ska slutligen utformas i enlighet med godkännandet och omfatta de ämnen som framgår i avsnitt 1 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet.

Vem ska utbilda?

Det behövs en struktur av utbildningsanordnare och en finansiering av utbildningen för att direktivet ska kunna genomföras. Utbildarna behövs sannolikt bli fler jämfört med dem som redan finns idag och som utbildar förare för tunga körkortsbehörigheter. Det är naturligt att dessa nya utbildare växer fram i samarbete med organisationerna inom transportbranschen.

Samma grundläggande krav bör i princip upprätthållas för alla utbildare för yrkesförarkompetens. Det är viktigt att en sund konkurrens kan upprätthållas mellan utbildarna. Vid en jämförelse med de krav som gäller för dem som bedriver körkortsutbildning i dag framgår att dessa är tämligen begränsande (jfr lagen [1998:493] om trafikskolor, 4 kap. 9–11 §§ körkortslagen). Dessa förhållanden talar för att man i linje med yrkesförardirektivet bör ställa upp vissa villkor för godkännandet av ett utbildningscentrum. Det ska således föreligga vissa krav som måste uppfyllas för att kunna bedriva utbildningen, särskilt om behörig myndighet ska kunna utöva effektiv tillsyn mot dem som innehar tillstånd att utbilda nya yrkesförare.

Det kan i och för sig övervägas att göra skillnad mellan den som utbildar förare som avser att skaffa sig grundläggande kompetens och den som bedriver fortbildning. Det skulle kunna framstå som naturligt att det finns utbildare av två slag med hänsyn till att villkoren för förarens eller yrkesförarelevens deltagande vid en fortbildningskurs respektive en grundutbildning innehåller delar som är olika. Varje utbildare måste dock

motsvara de krav som enligt yrkesförardirektivet ställs på ett utbildningscenter, oavsett om verksamheten avser grundläggande kompetens eller fortbildning. Regeringen delar därför utredningens bedömning att det inte bör finnas två kategorier av utbildningscenter. Däremot kan det uppkomma tämligen stora skillnader mellan olika utbildares organisation beroende på den verksamhet de har fått tillstånd att bedriva. Det är angeläget att utbildningen kan bedrivas så att förare kan tillgodogöra sig denna inom rimligt avstånd från förarens ordinarie bostadsort. Detta gäller särskilt vid fortbildningskurser vilka bör vara lätta att nå. Deltagande vid både fortbildningen och grundutbildningen är viktiga för utbildningsresultatet. Inom ramen för utbildningen bör dock flexibilitet råda så att utbildningen kan bedrivas på många orter och i former som är anpassade till transportföretagens och de enskilda förarnas behov.

Yrkesförardirektivet syftar till att förarnas kompetens ska förbättras för att öka trafiksäkerheten och stärka rekryteringen av förare. Både befintliga och nytillkomna utbildningsanordnare kan förväntas bidra till en förbättrad yrkesförarkompetens. Särskilt när det gäller grundutbildningen förutsätts en efterfrågan på nya förare för att nödvändig utbildning ska komma till stånd. Utöver den grundutbildning som sker inom ramen för skolväsendet så kommer utbildningen för att yrkesförarna ska kunna förvärva sin grundläggande kompetens huvudsakligen att bekostas av den enskilde själv eller dennes arbetsgivare. Dessa kostnader kommer slutligen att få bäras av kunder och resenärer.

För att verksamheten ska kunna fortgå finns ett behov av att förare deltar i den fortbildning som krävs för att han eller hon ska behålla sin yrkeskompetens. Utbildningsinsatserna bör här ofta kunna finansieras av de företag där förarna är verksamma, alternativt av föraren själv. Dessa företag är som arbetsgivare ofta bundna av såväl förpliktelser i kollektivavtal som villkor om utbildning i de avtal som träffas efter upphandling av trafik. Kostnaderna kommer ytterst att få bäras av kunder eller resenärer.

När det gäller vilka aktörer som ska kunna utbilda yrkesförare vill regeringen åter betona vikten av ett flexibelt system där de erfarenheter som redan finns i dag tas till vara under förutsättning att det uppfyller de krav på utbildningscentrum som följer av yrkesförardirektivet. Framtidens anordnare av utbildning för yrkesförare kommer att finnas inom en rad olika områden. Utbildningsanordnare kan vara gymnasieskolor, kommunal vuxenutbildning eller fristående skolor med motsvarande utbildning där eleven går en nationell kurs. Vidare kan trafikskolorna fylla en viktig roll som utbildningsanordnare. Även de utbildningar som i dag bedrivs inom transportbranschen bör ges möjlighet att fortsätta att utbilda framtidens yrkesförare. Andra aktörer, t.ex. inom den svenska fordonsindustrin, kan också vara tänkbara utbildare av yrkesförare.

Regeringen anser att utbildningsverksamhet endast ska få bedrivas av den som har ett tillstånd som meddelats av den myndighet som regeringen bestämmer. De grundläggande förutsättningarna för att komma i fråga som utbildningsanordnare bör framgå av lagen. För att erhålla tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet anser regeringen att det ska krävas att utbildaren med hänsyn till sina ekonomiska förutsättningar och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på sådant sätt att kravet på god utbildning blir

tillgodosett. Regeringen delar utredningens bedömning att en ansökan om tillstånd lämpligen bör kunna prövas av Vägverket.

Om eleven går en nationell kurs vid en gymnasieskola eller fristående skola med motsvarande utbildning ska det inte uppställas något krav på särskilt tillstånd. Kursen måste dock ha varit föremål för samråd mellan de myndigheter som regeringen bestämmer. Det är för närvarande Statens skolverk som meddelar föreskrifter om kursplaner för nationella kurser. Regeringen delar utredningens bedömning att Vägverket lämpligen bör vara den myndighet som samråd bör ske med, dvs. som Skolverket bör samråda med. Det betyder bl.a. att en gymnasieskola som bedriver ungdomsutbildning på ett fordonsprogram vilket innehåller de ämnen som framgår av yrkesförardirektivet inte omfattas av kravet på tillstånd om kursen varit föremål för samråd. Sådana skolors lämplighet har redan prövats i annan ordning inom ramen för utbildningssystemet. Undantag från tillståndplikt bör även gälla för den utbildning som bedrivs inom kommunal vuxenutbildning. Nu behandlade förutsättningar för att erhålla ett tillstånd för att kunna bedriva utbildningsverksamhet alternativt när sådant tillstånd inte erfordras för en utbildningsanordnare ska framgå av lagen.

Vägverket har påpekat att det är viktigt att de bestämmelser som behandlar förutsättningarna för tillståndsgivningen är klara. När det gäller de närmare konkreta anpassningar hos utbildningsanordnare som erfordras för att uppfylla yrkesförardirektivets krav så bör dessa framgå av föreskrifter som meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det kan t.ex. vara fråga om vad en ansökan om tillstånd ska innehålla, kraven på utbildningsverksamhetens närmare uppbyggnad m.m. (jfr avsnitt 5.1 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet).

Utredningen har föreslagit att det ska finnas en godkänd chef hos den som bedriver utbildningsverksamhet. Den som avser att bedriva utbildning kommer att behöva ha en organisation som är både seriös och kompetent för att kunna klara av vad som krävs för att kunna behålla sitt tillstånd. Om utbildningsorganisationen är tillräckligt kompetent och anpassad för att klara de krav som följer av regleringen om yrkesförarkompetens får bedömas när frågan om tillstånd att bedriva utbildning prövas. Något särskilt krav på att det alltid ska finnas en ”godkänd chef” bör inte ställas.

7.7.2 Återkallelse av tillstånd m.m.

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens om

- den som bedriver utbildning inte uppfyller kraven i 8 kap. 2 §, inte följer de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller i övrigt bedriver utbildningsverksamheten på ett otillfredsställande sätt,
- utbildning inte bedrivits de senaste tolv månaderna, eller
- den som bedriver utbildning begär det.

Den myndighet som regeringen bestämmer får i stället för att återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Utredningen har även föreslagit att vid fel och brister ska ett beslut om godkännande av chef kunna återkallas eller varning meddelas.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag. *Trafikpolisernas samarbetsorganisation* anser att möjligheten att kunna återkalla körskolornas tillstånd om utbildningen missköts är relevant.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens förslag: Enligt avsnitt 5 i bilaga 1 till yrkesförorddirektivet framgår att ett tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet kan återkallas eller förklaras vilande om villkoren för tillståndet inte längre uppfylls.

För att kunna komma i fråga som utbildare för yrkesförarkompetens krävs att denne har sådana ekonomiska förhållanden och att omständigheterna i övrigt är sådana att denne bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet enligt sin beviljade ansökan och på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. En utbildare som inte längre är lämplig ska kunna få sitt tillstånd återkallat. Bedrivs utbildningen i strid med 8 kap. 2 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen ska utbildaren således anses vara olämplig att bedriva utbildningsverksamhet. En utbildare ska även anses olämplig om verksamheten i övrigt bedrivs på ett sätt som är otilfredsställande. Om den som bedriver utbildning begär att tillståndet ska återkallas ska så ske. Ett tillstånd ska även kunna återkallas om någon undervisning inte har bedrivits under en längre tid. Uppgifter i register om utbildarna bör alltså så långt möjligt återspegla aktuella förhållanden. Den myndighet som ska utöva tillsyn över utbildningsverksamheten bör ha möjlighet att kontrollera om utbildaren bedriver utbildningsverksamhet. Detta kan ske vid besök hos utbildaren eller på annat sätt. Frågan om tillsyn behandlas vidare i avsnitt 7.9.

Om det är tillräckligt bör i stället för återkallelse av ett tillstånd en varning kunna meddelas. Varning kan bli aktuell i stället för återkallelse när utbildaren har visat vilja och förmåga att rätta till de missförhållanden som finns och därför kan antas komma att rätta till felet eller bristen. Det bör således finnas möjlighet att varna den utbildare som åsidosatt kraven vid enstaka tillfälle, eller annars på något mindre betydelsefullt sätt. Upprepade eller allvarliga åsidosättanden bör däremot normalt leda till att ett tillstånd återkallas.

Den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om återkallelse av tillstånd eller varning. Regeringen delar utredningens bedömning att Vägverket skulle kunna vara den myndighet som hanterar frågor som rör återkallelse av tillstånd eller meddelande av varning.

7.8.1 Bevis om yrkeskompetens

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs enligt lagen.

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

En förare som omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens ska vid utförandet av gods- eller persontransporter ha med sig de handlingar som krävs. Det kan vara yrkeskompetensbeviset, eller annat bevis i förening med en handling som styrker förarens identitet.

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

På begäran av bilinspektör eller polis ska handlingarna överlämnas för kontroll.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om yrkeskompetensbevis.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att erinra mot utredningens förslag. *Vägverket* anser att det bör framgå av lagtexten att ett yrkeskompetensbevis gäller i fem år från den dag det utfärdades.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens förslag: För att kunna fastställa att en förare uppfyller sina åligganden bör medlemsstaterna utfärda ett bevis om yrkeskompetens. Av artikel 3.1 a i), 3.1 b, 6.1 a, 6.2 och 8.1 i yrkesförorddirektivet följer att medlemsstaterna ska se till att ett sådant bevis utfärdas. Ett yrkeskompetensbevis kan komma att utfärdas på grundval av att föraren genomgått någon form av grundutbildning eller fortbildning. Av skäl 17 till yrkesförorddirektivets ingress följer att särskilda certifieringsbestämmelser även bör fastställas för förare som är medborgare i tredje land och som omfattas av direktivet. Vidare följer av artikeln 10.1 i yrkesförorddirektivet att behörig myndighet vid utfärdandet av yrkeskompetensbeviset ska "förvissa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alltså är giltigt".

Yrkeskompetensbevis efter grundutbildning

Av artikel 6.1 a och 6.2 i yrkesförorddirektivet framgår att föraren ska ha genomgått grundutbildningen och att en behörig myndighet eller organ ska övervaka de prov som föraren måste genomgå vid förvärvandet av den grundläggande kompetensen. Det kan vara frågan om en grundutbildning av normal längd eller en snabbförvärvad grundutbildning. Vid godkänt resultat ska ett yrkeskompetensbevis utfärdas. Ett yrkeskompetensbevis ska även utfärdas när föraren genomgått någon av de

kompletterande grundutbildningarna och blivit godkänd efter genomfört prov. Regeringen bedömer att Vägverket lämpligen är den myndighet som vid ett godkänt resultat ska utfärda ett yrkeskompetensbevis efter att grundutbildningen har genomförts med godkänt provresultat. Det bör gälla även för det fall Vägverket har utsett någon annan att anordna ett prov. Den som ansvarar för proven bör ha behörighet att rapportera provresultat och övrigt underlag till Vägverkets trafikregister så att ett yrkeskompetensbevis kan utfärdas. Det går inte att undvika ett kortare tidsglapp mellan provtillfället och dagen för yrkeskompetensbevisets utfärdande. Ett utfärdande bör dock organiseras så att föraren får bevis om den uppnådda kompetensen så snart som det är praktiskt möjligt. Uppgifterna om uppnådd kompetens ska omgående registreras och bli åtkomliga om uppgifterna efterfrågas.

Vidare ska den myndighet som regeringen bestämmer vid utfärdandet av yrkeskompetensbeviset förvissa sig om att föraren innehar ett giltigt körkort med den förarbehörighet som beviset avser. Det innebär att ett visst tidsglapp även kan uppstå i de situationer när föraren skaffat sin förarbehörighet samtidigt som han eller hon förvärvat sin grundläggande kompetens.

Ett yrkeskompetensbevis gäller som längst fem år. Det följer av att en förare måste genomgå sin första fortbildning fem år efter den dag yrkeskompetensbeviset utfärdades efter genomförd grundutbildning. Regeringen delar *Vägverkets* uppfattning att det av lagen bör framgå att ett yrkeskompetensbevis gäller i fem år från den dag det utfärdades.

Yrkeskompetensbevis vid hävdvunnen rättighet?

Beträffande förare som innehar sin yrkeskompetens genom en hävdvunnen rättighet gör regeringen följande bedömning. I likhet med vad som gäller för yrkeskompetens som förvärvats genom en grundutbildning så måste den hävdvunna rätten till yrkesförarkompetensen framgå någonstans.

Av artikel 4 i yrkesförardirektivet framgår att förare med en hävdvunnen rättighet är undantagna från kravet på att inneha ett grundläggande kompetensbevis. Detta torde i och för sig inte hindra medlemsstaterna från att utfärda ett yrkeskompetensbevis som grundar sig på en hävdvunnen rättighet. Den hävdvunna rätten härleds emellertid ur förhållandet att föraren innehar eller har innehaft körkort med viss behörighet utfärdat första gången före den 10 september 2008 respektive den 10 september 2009. Dessa uppgifter framgår redan av körkortregistreringen i vägtrafikregistret. Slutsatserna om huruvida föraren har hävdvunnen rätt kan därför enkelt dras av tillgängliga uppgifter. Uppgifterna i registret omfattas bl.a. av sökmöjligheter och direktåtkomst för polis. Förare med hävdvunna rättigheter behöver således normalt inte ha ett särskilt kompetensbevis eller särskilt registrera rättigheten för att kunna visa sin kompetens. Det föreligger inte skäl att införa ett generellt kompetensbevis för denna kategori av yrkesförare. Däremot kan det i enskilda fall förekomma att det finns ett särskilt behov av ett bevis som kan styrka den hävdvunna rättigheten. Detta kommer att behandlas ytterligare i avsnitt 7.8.4.

Enligt artikel 8 i yrkesförorddirektivet ska det även utfärdas yrkeskompetensbevis efter en genomförd fortbildning. Vid fortbildningen är det den behöriga myndigheten eller utbildningscentrumet som ska utfärda yrkeskompetensbeviset. Något krav på fullgörande av prov finns inte.

Det är upp till medlemsstaten att avgöra vem som ska utfärda yrkeskompetensbevis, en behörig myndighet eller ett utbildningscentret. Regeringen bedömer att Vägverket lämpligen bör vara den myndighet som utfärdar ett yrkeskompetensbevis efter en genomförd fortbildning. Precis som vid grundutbildningen bör uppgifter om en föreskrivande fortbildning bli föremål för registrering. Ett yrkeskompetensbevis gäller som längst fem år. Det följer av att en förare måste genomgå sin nästa fortbildning senast fem år efter den dag det gällande yrkeskompetensbeviset om fortbildning utfärdades.

För att föraren ska kunna uppvisa att han eller hon kontinuerligt genomgått den fortbildning som krävs bör ett nytt yrkeskompetensbevis utfärdas när en fortbildning genomförts. Föraren kommer då alltid ha möjlighet att kunna uppvisa att han eller hon har den kompetens som erfordras. Den myndighet som regeringen bestämmer ska vid utfärdandet av yrkeskompetensbevis för fortbildning förvissa sig om att föraren innehar ett giltigt körkort med den förarbehörighet som beviset avser.

Skyldighet att medföra bevis

En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat ett bevis om yrkeskompetens ska under transporten ha med sig sitt yrkeskompetensbevis. Om en bilinspektör eller polis vid kontroll begär att få se handlingarna så ska dessa överlämnas av föraren.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis föreslås alltså följande. Det införs en bestämmelse som innebär att den myndighet som regeringen bestämmer ska utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått den utbildning som föreskrivs i den nya lagen om yrkesförarkompetens. Ett yrkeskompetensbevis är giltigt fem år från den dag det utfärdades. Myndigheten ska utfärda ett nytt yrkeskompetensbevis när föraren genomgått en fortbildning. Den myndighet som regeringen bestämmer ska i samband med att den utfärdar yrkeskompetensbevis förvissa sig om att föraren innehar ett giltigt körkort med den förarbehörighet som beviset avser.

Vidare föreslås att en förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens ska ha med sig erforderliga handlingar eller annat bevis som styrker yrkeskompetensen. På begäran av bilinspektör eller polis ska handlingarna överlämnas för kontroll.

När det gäller den närmare regleringen av tillvägagångssättet vid utfärdandet av yrkeskompetensbeviset och hur det ska se ut anser regeringen att detta lämpligen bör ske genom att regeringen eller den

7.8.2 Registrering av uppgifter

Regeringens förslag: Vägtrafikregistret ska ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter för bl.a. verksamhet i fråga om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen om yrkesförarkompetens. Detsamma gäller den som ska genomgå utbildning för att få sådan kompetens.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har berört frågan.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens förslag: Det kommer att finnas ett behov av att uppgifter om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra gods- eller persontransporter är aktuella och hålls samlade. Detsamma gäller den som genomgår utbildning enligt den nya lagen för att erhålla den yrkeskompetens som kommer att krävas. Systematiskt hör dessa uppgifter hemma bland sådana uppgifter som behandlas i vägtrafikregistret. Regeringen anser därför att nu nämnda uppgifter ska hanteras inom vägtrafikregistret.

För att möjliggöra registreringen måste lagen (2001:558) om vägtrafikregister ändras så att registrets ändamål även omfattar yrkesförarens yrkeskompetens. Vägtrafikregistret ska således ha till ändamål att även tillhandahålla personuppgifter för verksamhet i fråga om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt den nu föreslagna lagen om yrkesförarkompetens. Detsamma gäller uppgifter om den som ska genomgå utbildning för att erhålla kompetensen. Lagen om vägtrafikregister bör därför ändras på sätt nu beskrivits.

Ändringen kommer att tillgodose möjligheterna att använda personuppgifter för att sköta registrering och annan hantering av yrkeskompetensbevis.

7.8.3 Närmare om utfärdande av yrkeskompetensbevis

Regeringens bedömning: Den myndighet som regeringen bestämmer bör skicka underlag för ansökan om utfärdande av yrkeskompetensbevis till sökanden. En sådan ansökan bör göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett välliknande fotografi bör vara fogat till ansökan. En ansökan får lämnas genom elektronisk överföring.

Om ett yrkeskompetensbevis förstörts eller kommit bort bör innehavaren anmäla detta till den myndighet som regeringen bestämmer. Till anmälan bör om möjligt det förstörda yrkeskompetensbeviset bifogas. Om ett yrkeskompetensbevis som kommit bort senare hittas bör det genast överlämnas till myndigheten. Ansvarig myndighet bör ha möjlighet att utfärda en dubblett på yrkeskompetensbeviset.

Vid fortbildning bör den som utbildar yrkesförare föra anteckningar om förarens deltagande vid utbildningen och rapportera till den som ansvarar för utfärdande av yrkeskompetensbevis när en förare genomfört utbildningen.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning:

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens bedömning: När det gäller det närmare tillvägagångssättet beträffande utfärdande av yrkeskompetensbevis är det naturligt att jämföra med vad som gäller vid utfärdande och förnyelse av körkort (jfr 3 kap. 15–16 §§ körkortsförordningen). Likheterna mellan en körkortshandling och ett yrkeskompetensbevis är stora. Vid ärenden om körkort ska handlingen vara undertecknad och försedd med foto. Vidare krävs att handlingen ska medföras vid färd med fordonet. Sättet att reglera utfärdandet av körkort i körkortsförordningen lämpar sig därför väl även för yrkeskompetensbevisen. Vägverket som ansvarar för körkortshanteringen bör lämpligen även svara för hanteringen av yrkeskompetensbevisen.

Ansvarig myndighet bör – när förutsättningarna i övrigt är uppfyllda – automatiskt sända ett underlag för utfärdande av yrkeskompetensbevis till sökanden. Ansökan om utfärdande görs på denna handling, grundhandling, och ska vara egenhändigt undertecknad av föraren. När föraren sänder in grundhandlingens bör ett välliknande fotografi vara fogat till ansökningen. Ansvarig myndighet bör få meddela föreskrifter om att en ansökan ska lämnas genom elektronisk överföring.

Om ett yrkeskompetensbevis förstörts eller kommit bort bör innehavaren anmäla detta till myndigheten. Till anmälan bör om möjligt det förstörda yrkeskompetensbeviset bifogas. Om ett yrkeskompetensbevis som kommit bort senare hittas bör det genast överlämnas till myndigheten. Till skillnad från vad som gäller beträffande körkort bör det ursprungliga datumet för utfärdande kvarstå även om handlingen med

yrkeskompetensbeviset förlorats och inte återfunnits. Ett utfärdandedatum har nämligen avgörande betydelse för den tid inom vilken föraren ska genomgå nästa fortbildning. Myndigheten bör efter anmälningen om att ett yrkeskompetensbevis förstörts eller kommit bort få utfärda en dubblett som motsvarar det ursprungliga yrkeskompetensbeviset. Det kan även i andra fall uppkomma situationer där yrkeskompetensbeviset behöver bytas ut. Ett sådant fall kan vara om innehavaren ändrar namn. Myndigheten bör få möjlighet att meddela föreskrifter om yrkeskompetensbevis som rör sådana situationer.

En annan fråga är hur den behöriga myndigheten, dvs. Vägverket, kan erhålla uppgifter om den fortbildning förare genomgår hos den som anordnar utbildning. För närvarande finns inte uppgifter i vägtrafikregistret om den som utbildar, dvs. trafikskolor m.fl., och vad en elev tillgodogjort sig under sin utbildning.

Dagens yrkeskompetensutbildning i gymnasieskolan för gods-transportyrken leder fram till ett yrkeskompetensbevis som utfärdas av Vägverket. En förarprövare har idag på en gymnasieskola behörighet att examinera eleven och meddela vägtrafikregistret att eleven är godkänd. En motsvarande ordning bör om det är lämpligt vara möjlig när yrkeskompetensbevis ska utfärdas efter en genomförd grundutbildning eller en fortbildningskurs.

Vid fortbildning innebär det att den som utbildar bör föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen. Vid bedömning av vilken fortbildning som återstår för att föraren ska anses ha fullföljt kursen bör han eller hon få tillgodoräkna sig delkurser som genomförts hos en annan utbildare. Detta stämmer väl med de intentioner som följer av yrkesförardirektivet (jfr artikel 7 i yrkesförardirektivet). Vid byte av utbildare under pågående fortbildningskurs bör alltså den utbildare hos vilken föraren redan genomfört kursmoment kunna lämna underlag om förarens deltagande. När föraren genomgått fortbildningskursen bör den som utbildar rapportera detta till den som ansvarar för att utfärda yrkeskompetensbevis.

7.8.4 Gemenskapskod

Regeringens förslag: En gemenskapskod ska föras in på yrkeskompetensbeviset.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om gemenskapskoden.

Regeringens bedömning: Handlingen som utgör beviset för att föraren förvärvat yrkeskompetens bör rubriceras YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE och utformas i enlighet med yrkesförardirektivets bilaga II.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: *Transportgruppen* föredrar att gemenskapskoden införs på körkortet.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Av artikel 10.1 i yrkesförordirektivet framgår att på grundval av yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens eller fortbildning ska behörig myndighet föra in en gemenskapskod intill motsvarande körkortskategorier antingen på körkortet eller på yrkeskompetensbeviset i enlighet med förlagan enligt bilaga 2 till yrkesförordirektivet. Förlagan är densamma för grundläggande kompetens och fortbildning. Av gemenskapskoden kommer det att framgå hur länge viss kompetens är giltig, t.ex. hur länge en förarens grundläggande kompetens har aktualitet.

Skäl talar såväl för som emot att en gemenskapskod förs in på körkortet. I vardagen är det bra för den enskilde föraren att inte behöva hålla reda på flera handlingar om hans kvalifikationer som förare. Uppgifter kommer att finnas hos Vägverket om de förare som har en hävdvunnen rätt att förvärvsmässigt köra buss respektive lastbil på grundval av att körkortet är utfärdat i Sverige. Det är alltså fråga om de förare som redan innehar körkort med adekvata behörigheter när bestämmelserna ska börja tillämpas för respektive fordonskategori. Det uppställs inget krav enligt yrkesförordirektivet att ett yrkeskompetensbevis enligt gemenskapsmodellen utfärdas för dessa förare innan de genomgått fortbildning. Yrkeskompetensbeviset är förbehållet dem som genomgått utbildning och förvärvat kompetens enligt yrkesförordirektivet. Dessa omständigheter skulle tala för att gemenskapskoden bör införas på körkortet och inte på ett särskilt yrkeskompetensbevis. Samtliga yrkesförarens rätt att utföra viss transport skulle gå att utläsa av samma handling nämligen körkortet oavsett om förarens kompetens utgår från en hävdvunnen rättighet eller utbildning. Det finns dock skäl även emot denna lösning. De situationer när körkortet måste bytas ut riskerar att bli än vanligare. Det blir därför omständligt för föraren och administrativt betungande för Vägverkets trafikregister om gemenskapskoden ska föras in på körkortet. Regeringen anser att det är lämpligare att föra in gemenskapskoden på yrkeskompetensbeviset. Av det särskilda yrkeskompetensbeviset framgår tydligt att föraren genomgått viss utbildning för att få framföra viss förvärvsmässig transport och hur länge den kompetens som följer av utbildningen har aktualitet. Regeringen föreslår därför att gemenskapskoden ska framgå av yrkeskompetensbeviset. Den närmare regleringen av yrkeskompetensbeviset utseende och gemenskapskoden ska följa innehållet och den förlaga som framgår av bilaga 2 till yrkesförordirektivet. Detta regleras lämpligen genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om yrkeskompetensbevis och gemenskapskod.

När den nationella lagstiftningen har börjat att tillämpas är det väsentligt att det framgår av uppgifter hos behörig myndighet vilka förare som har en hävdvunnen rätt att köra buss eller lastbil förvärvsmässigt. Rättigheten kommer att framgå direkt av uppgifterna på körkortet. Föraren kommer i normala fall enkelt kunna visa den som kontrollerar transporten att han eller hon innehar en hävdvunnen rätt att utföra transporten.

Som nämnts kräver inte yrkesförordirektivet att sådana förare har ett särskilt bevis om sin kompetens innan de har genomgått sin första fortbildning. För förare som har en hävdvunnen rätt och som anser sig vara i

behov av ett särskilt bevis om detta förhållande, utöver de uppgifter som följer av körkortet, kan det behöva finnas en möjlighet att särskilt dokumentera yrkeskompetensen t.ex. vid utlandstransporter för utländska myndigheter. Vid förfrågan bör den ansvariga myndigheten kunna utfärda bevis om att en förare har en hävdvunnen rättighet.

7.8.5 Yrkeskompetensbevis utfärdat i en annan EES-stat och andra bevis

Regeringens förslag: Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om 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.

En förare som innehar ett sådant bevis ska vid utförandet av transporten ha med sig detta och en handling som styrker identiteten.

På begäran av bilinspektör eller polis ska handlingarna överlämnas för kontroll.

Regeringens bedömning: Det krävs inte någon särskild ny nationell reglering om ett nytt bevis för en förare som inte är medborgare i en EES-stat men som är anställd eller anlitad av ett företag inom EES och som utför godstransporter. En sådan förare som utför persontransporter bör dock kunna visa sin yrkesförarkompetens genom antingen gemenskapskoden på ett gemenskapskörkort, om han innehar detta körkort, yrkeskompetensbevis för förare försett med motsvarande gemenskapskod, eller ett nationellt bevis som medlemsstaterna ömsesidigt godkänner inom sina respektive territorier.

Utredningens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag.

Förslaget och bedömningen i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag och bedömning.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har godtagit eller inte haft något att invända mot regeringens förslag och bedömning. *Rikspolisstyrelsen (RPS)* anser att det är otydligt vad som avses med "motsvarande kompetens och utbildning" beträffande förare som inte är medborgare i annan stat inom EES.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Yrkeskompetensbevis som utfärdats i annan EES-stat

För att styrka att en förare som är medborgare i en medlemsstat innehar ett av de yrkeskompetensbevis som avses i yrkesförardirektivet, och för att underlätta det ömsesidiga erkännandet av de olika yrkeskompetens-

bevisen, bör medlemsstaterna föra in den harmoniserade gemenskaps-koden samt det datum då koden upphör att gälla antingen på körkortet eller på det nya yrkeskompetensbeviset för förare (jfr skäl 15 i yrkesförorddirektivet). Beviset bör uppfylla samma säkerhetskrav som körkortet, med hänsyn till betydelsen för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor av de rättigheter som beviset medför. Av artikel 10.1 i yrkesförorddirektivet framgår att yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar ska erkännas ömsesidigt. Mot bakgrund av det nu sagda föreslås en bestämmelse om att yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES ska gälla i Sverige enligt sitt innehåll.

Tredjelandsmedborgare

Av skäl 17 till yrkesförorddirektivets ingress framgår att särskilda certifieringsbestämmelser bör fastställas för förare som är medborgare i tredjeland och som omfattas av detta direktiv. Certifieringsbestämmelser framgår av artikel 10.3 i yrkesförorddirektivet.

I artikel 10.3 a framgår huvudsakligen följande beträffande förare av godstransporter. Förare som är tredjelandsmedborgare och som är anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag, och som framför fordon som används för godstransporter på väg behöver inte inneha yrkeskompetensbevis. En förutsättning är dock att en föraren redan innehar och i stället kan förete en annan handling som visar att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i lagen om yrkesförarkompetens. Det ska ske i form av det förartillstånd som avses i förordningen (EG) nr 484/2002. Medlemsstaterna får dock som komplement till detta tillstånd utfärda ett yrkeskompetensbevis. Då det redan finns en skyldighet för dessa förare att inneha ett intyg om sin kompetens i form av förartillstånd delar regeringen utredningens bedömning att det inte krävs någon särskild ny nationell reglering av ett nytt bevis för dessa förare. Däremot ska det följa av lagen att även dessa förare ska ha med sig bevis om sin kompetens och den utbildning som följer av nuvarande reglering samt en handling som styrker förarens identitet. Föraren ska således kunna visa att han eller hon innehar den kompetens och utbildning som krävs för godstransporten.

Beträffande förare som är tredjelandsmedborgare och är anställda eller anlitate av ett företag som är etablerat i en EES-stat och vilka framför fordon som används för persontransporter på väg gäller enligt artikel 10.3 b i yrkesförorddirektivet följande. Föraren ska kunna förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i direktivet 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.

Regeringen gör följande bedömningen. Det krävs att det införs en nationell reglering avseende de bevis förare av persontransporter ska kunna uppvisa. Att det ska föreligga en skyldighet att uppvisa relevanta handlingar om den kompetens och utbildning som föraren vid persontransporter måste ha ska följa av lagen, precis som vid godstransporter.

RPS anser att det är otydligt vad som avses med ”motsvarande kompetens och utbildning” beträffande förare som inte är medborgare i annan stat inom EES. När det gäller preciseringar och förtydliganden av vilken typ av handlingar som kan komma i fråga anser regeringen att detta lämpligen bör ske genom att regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, bemyndigas att meddela föreskrifter beträffande de bevis om utbildning och kompetens en förare som är medborgare i tredje land bör inneha.

Lagrådet har anfört att direktivets krav borde kunna uppfyllas redan genom att bestämmelsen som behandlar andra bevis i stället anger att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer (jfr den i remissen föreslagna bestämmelsen i 13 kap. 1 § 5) får bestämma att även andra bevis om yrkeskompetens kan godtas i Sverige. Regeringen instämmer i detta och anser att andra bevis som inte är ett yrkeskompetensbevis och som godtas skall framgå av föreskrifter som regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer har meddelat. Detta bör lämpligen behandlas i 13 kap. 1 § där lagens övriga bemyndiganden behandlas i stället för i 6 kap. Bemyndigandet i 13 kap. 1 § 4 som behandlar ”andra bevis” förtydligas därför i nu nämnda avseende (jfr lagrådsremissens föreslagna 13 kap. 1 § 5). Utgångspunkten för sådana föreskrifter ska vara vad som framgår av artikel 10.3 a) och b) i yrkesförardirektivet.

Bemyndigandet i 13 kap. 1 § 4 har utformats efter påpekanden från *Lagrådet*. Med anledning härav har även lagtexten i 6 kap. 3 § 2 justerats (jfr lagrådsremissens förslag 6 kap. 4 §).

Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis föreslås följande. Det införs en bestämmelse vari framgår att ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Vidare införs en bestämmelse vari framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ skall godtas. Bestämmelsen tar sikte på andra typer av intyg som innehas av förare från tredjeländ och som kan utvisa att föraren har den kompetens och utbildning som följer av yrkesförardirektivet.

En bestämmelse införs också som innebär att en förare som innehar ett sådant bevis är skyldiga att medföra detta och en handling som styrker identiteten. På begäran av bilinspektör eller polis ska handlingarna överlämnas för kontroll. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter som avser bevis om utbildning och kompetens hos en förare som är tredjelandsmedborgare.

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över utbildningsverksamheten enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Om en tillsynsmyndighet begär det ska utbildare som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

Den som beviljats tillstånd ska till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar i verksamheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om tillsyn.

Utredningens förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inte haft något att invända mot utredningens förslag.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna har inte invänt mot förslaget i utkastet till lagrådsremiss.

Skälen för regeringens förslag: Enligt avsnitt 5.2.2 i bilaga 1 till yrkesförorddirektivet framgår att den behöriga myndigheten ska ha rätt att skicka bemyndigade personer för att närvara vid den utbildning som ges av de godkända utbildningscentrumen. Vidare ska myndigheten, enligt bilagan, ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl.

Det bör finnas en tillsyn över den utbildningsverksamhet som kommer att bedrivas med anledning av yrkesförorddirektivets genomförande. När det gäller verksamhet som bedrivs vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning finns dock redan särskilda tillsynsregler som bör beaktas. Regeringen återkommer till detta. Utredningen har bedömt att Vägverket bör utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Vägverket har erfarenhet av liknande tillsynsverksamhet och har också utarbetat föreskrifter när det gäller tillsynen över trafikskola (VVFS 2006:65). Sådana föreskrifter anpassade till yrkesförorddirektivets bestämmelser skulle kunna vara ett användbart stöd för tillsynen av utbildare för yrkesförarkompetens. Regeringen delar utredningens bedömning att Vägverket skulle kunna vara den myndighet som ansvarar för tillsynen över utbildningsverksamheten. Vem som är ansvarig för tillsynen behöver inte anges i lagen utan delegeras lämpligen till regeringen.

Regeringen delar utredningens uppfattning att om tillsynsmyndigheten begär det ska den som bedriver utbildning lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler. Utbildaren ska också tillhandahålla tillsynsmyndigheten handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen. Lagtexten bör förtydligas så att det framgår att detta åligger den som beviljats tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens.

För att underlätta tillsynen bör viktigare förändringar i verksamheten anmälas av utbildaren till tillsynsmyndigheten. Det kan vara frågan om olika typer av situationer. T.ex. när utbildaren påbörjar verksamheten eller om den läggs ned. Även inte alltför korta avbrott bör anmälas. För det fall verksamhetens omfattning förändras eller om det i övrigt sker någon förändring i verksamheten som är av betydelse för tillsynen så bör detta anmälas. En anmälan bör ske i förväg. Förutsättningarna för när anmälan bör ske och vad som bör anmälas kommer att beaktas i det fortsatta regleringsarbetet.

När det gäller frågan hur avgränsningen ska göras mellan det tillsynsområde som Statens skolverk har i förhållande till skolan och det tillsynsområde som följer av lagen om yrkesförarkompetens kan följande noteras. Det är naturligt att den tillsyn som skolverket i dag bedriver mot huvudmän för gymnasieutbildningar som har utbildning inom fordonsprogrammet kan fortsätta oförändrad även efter en anpassning till direktivet. Det gäller såväl det offentliga skolväsendet som de fristående skolorna. I fråga om tillsynen över utbildningen vid dessa utbildningsanstalter finns bestämmelser i skollagen (1985:1100) och förordningen (2002:1160) med instruktion för Statens skolverk. Vägverket har däremot redan i dag tillsynsansvar när det gäller körkortsexaminationen av elever vid gymnasieskolans fordonsprogram. För prov med betydelse för utfärdandet av yrkeskompetensbevis bör Vägverket ha tillsynsansvaret.

Om nämnda myndigheter utövar tillsyn över samma utbildare bör de följaktligen samverka när det gäller att inhämta information och i samband med besök. Samverkan bör komma till stånd i syfte att underlätta för enskilda utbildare för yrkesförarkompetens och för att undvika dubbelarbete vid myndigheterna.

Regeringen föreslår sammanfattningsvis följande. Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över utbildningsverksamheten enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Om tillsynsmyndigheten begär det ska den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen. Förändringar i utbildningsverksamheten ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Närmare föreskrifter om tillsynen bör meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Regeringen föreslår således ett bemyndigande med ett sådant innehåll.

7.10 Straffansvar

Regeringens förslag: Utför någon uppsåtlig gods- eller persontransporter utan att vara berättigad att utföra sådana transporter enligt denna lag döms personen till böter. Till samma straff döms den som i sin transportverksamhet uppsåtlig eller av oaktsamhet anlitar en förare som inte är berättigad att utföra gods- eller persontransport enligt denna lag.

Den som uppsåtlig eller av oaktsamhet inte har med sig föreskrivet bevis om sin yrkeskompetens när han eller hon utför gods- eller persontransporter döms till penningböter. Föraren ska inte dömas till straff om en anmälan gjorts om att beviset förstörts eller kommit bort.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit att den som uppsåtlig eller av vårdslöshet bedriver utbildningsverksamhet utan tillstånd ska dömas till böter. Utredningen har vidare föreslagit att en förare som uppsåtlig eller av oaktsamhet inte har med sig bevis om sin yrkeskompetens ska dömas till penningböter. Om föraren gjort en anmälan till den myndighet som regeringen bestämmer om att beviset förstörts eller kommit bort ska föraren inte dömas till straff.

Remissinstanserna: *Åklagarmyndigheten, Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne län och Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)* anser att det även ska vara straffbart att utföra körningar utan att inneha den yrkeskompetens som krävs. Länsstyrelsen i Skåne län anser dessutom att en straffbestämmelse bör införas så att den som anlitar chaufförer utan yrkeskompetensbevis eller annat bevis görs ansvarig. STR anser att straffansvar ska kunna utkrävas av en åkeriägare.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har inte haft något att invända mot förslaget. *STR* anser att begreppet ”anlitar” bör bytas ut mot ”åkare, speditör, transportledare, researrangör samt uthyrningsföretag för förare”.

Skälen för regeringens förslag: Ett effektivt genomförande av direktivet i nationell rättsordning är ett fördragsenligt åtagande för Sveriges del. Helt osanktionerade handlingsregler skulle kunna äventyra ett sådant genomförande. Det gäller inte minst den kompetens yrkesförare ska inneha och upprätthålla enligt yrkesförardirektivet. Överträdelse av de generella bestämmelserna om körkort och förarbehörigheter är förenade med straffansvar. Då genomförandet av direktivet är viktigt för trafiksäkerheten och förarens säkerhet i arbetet bör överträdelser av vissa grundläggande bestämmelser kriminaliseras.

Regeringen delar utredningens slutsats att ett straffansvar bör införas om en förare underlåter att ha med sig sitt yrkeskompetensbevis eller annat bevis om yrkeskompetens när han eller hon förvärvsmässigt utför transporter (jfr 6 kap. 3 §). I detta sammanhang ligger det nära till hands att jämföra med vad som gäller enligt körkortslagstiftningen. Av 3 kap. 15 § och 9 kap. 2 § körkortslagen följer att en förare som uppsåtlig

eller av oaktsamhet inte har med sig körkort att uppvisa kan ådömas penningböter. Det är rimligt och angeläget att yrkesförare som utför gods- eller persontransporter alltid har med sig sitt yrkeskompetensbevis. På så sätt underlättas förutsättningarna för att kunna kontrollera att förare innehar den kompetens som krävs för att få utföra förvärvsmässiga transporter. Förare som innehar den kompetens som krävs för att förvärvsmässigt utföra gods- eller persontransporter men som inte har med sig föreskrivet yrkeskompetensbevis under transporten ska alltså träffas av straffansvar. Detsamma gäller förare som inte är medborgare i en stat inom EES, dvs. tredjelandsmedborgare, och som inte har med sig annat bevis som visar att han eller hon innehar den kompetens som transporten kräver (jfr 6 kap. 3 §). Om en förare eller någon annan, t.ex. dennes arbetsgivare, före färden har anmält att beviset förstörts eller försvunnit är det rimligt att föraren undgår straffansvar. En liknande reglering finns i körkortslagen.

En körkortshavare kan undgå straffansvar om hans eller hennes identitet genast kan fastställas, jfr 9 kap. 2 § andra stycket 3 körkortslagen. Bestämmelsen innebär att om det vid en kontroll bevisligen framgår att föraren innehar ett giltigt körkort ska körkortshavaren inte straffas för att han eller hon brutit mot skyldigheten att medföra sitt körkort. I de fall en registerkontroll inte varit möjlig men identitet kunnat fastställas, t.ex. genom en vanlig legitimationshandling, bör inte heller straffansvar komma ifråga. Det är här frågan om fall där det måste göras en utredning om olovlig körning (jfr prop. 1979/80:178 s. 72 och prop. 1997/98:124 s. 92). Det kan övervägas om nu nämnda undantag även bör införas för yrkesförare som inte medfört ett bevis som styrker yrkeskompetensen. För detta talar att straffansvaret i samband med framförandet av olika fordon bör vara enhetligt. Å andra sidan är det rimligt att ställa högre krav på förare som utför förvärvsmässiga transporter jämfört med andra typer av körningar. Därtill skulle, om sådana undantag nu infördes, uppstå särskilda svårigheter för polisen att kunna kontrollera om någon innehar den yrkeskompetens som krävs när det är fråga om utländska förare. Vid förvärvsmässiga transporter bör föraren alltid medföra sitt bevis som styrker yrkeskompetensen såvida detta varit möjligt. Något undantag för straffansvar bör således inte införas genom att förarens identitet eller behörighet genast kunnat fastställas när han eller hon inte har med sig beviset som utvisar yrkeskompetensen.

Åklagarmyndigheten, Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne län och STR har påpekat att det även bör vara straffbart att utföra gods- och persontransporter om föraren saknar den yrkeskompetens som erfordras. Regeringen instämmer i detta. Det är inte rimligt att förare som saknar en hävdvunnen rätt eller inte skaffat sig erforderlig grundläggande kompetens ska kunna utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter utan straffansvar. Detsamma ska gälla förare som underlåtit att fortbilda sig och därför inte underhållit sin yrkeskompetens. Att förare som saknar giltig yrkeskompetens skulle kunna utföra förvärvsmässiga transporter utan straffansvar framstår inte heller som rimligt då förare som innehar aktuell yrkeskompetens men som inte medfört sitt bevis kan bli föremål för straffansvar i enlighet med vad som anförts ovan. Transporter som förvärvsmässigt utförs trots att det saknas rätt därtill undergräver lagens syfte, inte minst syftet att förbättra trafiksäkerheten.

Regeringen anser därför att förare som utför sådana transporter utan att vara berättigad därtill ska kunna bli föremål för straffansvar. Regeringen anser att straffansvar i likhet med vad som gäller för olovlig körning endast ska komma ifråga om uppsåt föreligger (jfr 3 § lagen [1951:649] om straff för vissa trafikbrott).

Länsstyrelsen i Skåne län anser att en straffbestämmelse bör införas så att den som anlitar chaufförer utan yrkeskompetensbevis eller annat bevis görs ansvarig. Även STR är inne på samma linje och anser att straffansvar ska kunna utkrävas av en åkeriägare. Yrkesförardirektivet innehåller i och för sig inga sanktionsbestämmelser som tar sikte på att t.ex. en arbetsgivare ska ha ett särskilt ansvar för att förarna har tillräcklig kompetens. Ett ansvar av det slaget är dock viktigt, inte minst med hänsyn till konkurrensaspekterna. Vidare framstår det som mindre tilltalande att den som anlitar förare med bristande yrkeskompetens ska undgå ansvar samtidigt som föraren kan komma att lagföras på grund av transporten. Regeringen anser därför att straffansvar även ska träffa den som i sin transportverksamhet anlitar en förare som saknar kompetens att verka som yrkesförare. Straffansvaret ska i likhet med vad som gäller en tillståndshavare som anlitar en förare vilken saknar taxilegitimation kunna komma i fråga både om uppsåt eller oaktsamhet föreligger (jfr 6 kap. 3 § yrkestrafiklagen [1998:490]).

Utredningen har föreslagit att det ska vara straffbart att uppsåtligen eller av oaktsamhet bedriva utbildningsverksamhet utan tillstånd enligt den nya lagen ska. En sådan bestämmelse överensstämmer med regleringen i lagen om trafikskolor. För att erhålla ett yrkeskompetensbevis krävs att den som bedriver utbildningsverksamhet har ett tillstånd. Vidare krävs att föraren genomgår den utbildning som krävs och vid grundutbildning dessutom avlägger prov. Det innebär att det ur en förares och dennes arbetsgivares perspektiv inte finns någon anledning att anlita någon som saknar rätt att bedriva utbildning. Skulle det förekomma att en förare eller arbetsgivare vilseletts i tron att någon har rätt att bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförare torde det vara fråga om sådant straffbart beteende som kan lagföras med stöd av brottsbalken. Mot bakgrund härav bedömer regeringen att det inte bör införas ett särskilt straffansvar vid avsaknad av tillstånd.

Påföljd

Vid bedömningen av vilken påföljd som är lämplig vid överträdelse av lagen är av intresse hur påföljdsfrågan behandlats i närliggande författningar.

Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet tjänstgör på ett fartyg som t.ex. befälhavare eller teknisk chef utan att inneha den behörigheten döms till böter (jfr 8 kap. 3 § 7 fartygssäkerhetslagen [2003:364]).

Vid vissa typer av vägtransporter kan en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot reglerna om dygnsvila och att föra anteckningar om dygnsvila dömas till penningböter. Detsamma gäller en arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot regler om att föra anteckningar om dygnsvila och bevarandet av sådana

anteckningar (jfr 12 § förordningen [1994:1297] om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet). Prop. 2007/08:10

Om någon uppsåtligen för ett fordon i taxitrafik utan att inneha taxi-legitimation kan denne dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Detsamma gäller den tillståndshavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en förare som saknar taxilegitimation (jfr 6 kap. 3 § yrkestrafiklagen [1998:490]).

Fråga är nu om en nykriminalisering. Mot bakgrund av de överväganden om straffvärde som framkommit i de redovisade författningarna bör enligt regeringens bedömning den föreskrivna påföljden för den förare som utfört en förvärvsmässig gods- eller persontransport utan att ha rätt därtill bestämmas till böter. Detsamma gäller för en arbetsgivare som har anlitat en sådan förare. När det gäller underlåtenheten att medföra ett yrkeskompetensbevis eller annat bevis enligt 6 kap. 3 § anser regeringen att påföljden bör vara penningböter.

7.11 Överklagande

Regeringens förslag: Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

- beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva utbildning,
- beslut att återkalla tillstånd att bedriva utbildning, och
- beslut att meddela varning.

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Utredningens förslag: Utredningen har föreslagit att ett beslut enligt den nya lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har framförts.

Förslag i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I utkastet föreslogs även att ett beslut att inte bevilja förkortad grundutbildning eller kompletterande grundutbildning skulle kunna överklagas.

Remissinstanserna har inte berört frågan närmare.

Skälen för regeringens förslag: I yrkesförordningen finns inga särskilda föreskrifter om överprövning av beslut som kommer att fattas som en följd av direktivets innehåll. Flera beslut som kommer att fattas med stöd av lagen om yrkesförarkompetens kommer att ha stor betydelse för enskilda. Det är frågan om beslut att vägra meddela tillstånd till enskild att få bedriva utbildningsverksamhet. Även beslut om att återkalla tidigare meddelade tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet kan få stora konsekvenser för den enskilde. När en helhetsbedömning av en tillståndshavare görs kan t.ex. en tidigare varning vara den avgörande faktor som medför en återkallelse av tillståndet. Även beslut om att meddela varning kan således få stor betydelse för den enskilde. Nu nämnda beslut av förvaltningsmyndigheten ska således kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

I utkastet till lagrådsremissen föreslogs även att beslut som avsåg den förkortade grundutbildning och kompletterande grundutbildningen kunde överklagas. Eftersom det nu föreslås att åldern kommer vara avgörande för hur lång grundutbildningen ska vara, och inte att vissa särskilda förhållanden ska föreligga, föreslås inte ett prövningsförfarande för dessa frågor.

7.12 Krav vid uthyrning av buss

Regeringens förslag: En buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren får lämnas ut till den som innehar ett giltigt bevis på yrkeskompetens för persontransporter som avses i 6 kap. 1 och 2 §§ lagen om yrkesförarkompetens.

Utredningen behandlade inte denna fråga.

Förslaget i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna: Remissinstanserna har inte haft något att invända mot förslaget. *Vägverket* har haft synpunkter på lagtextens utformning.

Skälen för regeringens förslag: I lagen (1998:492) om biluthyrning, BUL, regleras yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år. Med bilar förstås bl.a. lastbilar och bussar (jfr 1 § lagen [2001:559] om vägtrafikdefinitioner). Enligt 16 § BUL får ett fordon inte lämnas ut till någon annan person som förare än den som kan visa att han har behörighet att föra fordonet. Med behörighet avses den körkortsbehörighet som föraren behöver för att ha rätt att köra fordonet. För den som avser att hyra en tyngre buss uppställs förutom innehav av behörigheten D eller DE dessutom vissa särskilda krav. Trafiksäkerhetsskäl ligger bakom dessa särskilda krav. Den gränsdragning som används i förordningen EEG/3820/85 har bedömts vara ändamålsenlig (jfr prop. 1997/98:63 s. 107). Av 17 § BUL framgår att en buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren endast får lämnas ut till den som innehar ett sådant bevis på yrkeskompetens som avses i artikel 5.2 andra stycket förordningen EEG/3820/85, eller ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren, ett s.k. körvaneintyg.

Lagen om yrkesförarkompetens ställer nya kompetenskrav på den förare som avser att utföra förvärvsmässiga persontransporter. En sådan förare måste antingen ha en hävdvunnen rätt att utföra persontransporter när lagen börjar att tillämpas (10 september 2008) eller skaffa sig ett giltigt yrkeskompetensbevis som ger föraren rätt att utföra sådana transporter. De delar i artikel 5.2 andra stycket förordningen EEG/3820/85 som det hänvisas till i 17 § 1 BUL och som rör persontransporter kommer att upphöra att gälla när de nya kompetenskraven för förvärvsmässiga persontransporter börjar att tillämpas. De trafiksäkerhetsskäl som låg bakom de särskilda krav som gäller för den förare som vill hyra en buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren väger alltså tungt. Den nya kompetenskrav som gäller för

förare av persontransporter innebär att bestämmelsen i 17 § 1 BUL behöver ses över. För att en sådan buss ska få lämnas ut till en förare ska det krävas att han eller hon innehar ett giltigt bevis om yrkeskompetens som avses i 6 kap. 1 och 2 §§ lagen om yrkesförarkompetens. Det innebär att de förare som genomgått en grundutbildning som avser persontransporter och som därefter erhållit sitt yrkeskompetensbevis har rätt att hyra en sådan buss. Rätten kvarstår så länge som föraren innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis. Det innebär vidare att en förare efter fem måste genomgå en fortbildning och därefter erhålla ett nytt yrkeskompetensbevis för att kunna behålla sin rätt att få hyra.

Vägverket har bl.a. påpekat att den nuvarande regeln i 17 § BUL tar sikte enbart på persontransporter men att de nya yrkeskompetensbevisen som det hänvisas till förslaget kommer att utfärdas både för gods- och persontransporter.

Redan av 16 § BUL följer att en buss med fler än sjutton sittplatser endast får hyras ut till någon som kan uppvisa ett körkort med en behörighet som ger föraren rätt att framföra en sådan buss, d.v.s. D och DE. Emellertid blir 17 § 1 BUL tydligare om det framgår att det är bevis på yrkeskompetens som avser persontransporter som åsyftas och kan möjliggöra uthyrning av en buss. Förslaget i utkastet till lagrådsremiss har därför förtydligats i detta avseende.

En förare som innehar ett yrkeskompetensbevis som avser persontransporter och som utfärdats i en annan stat inom ESS kan styrka sin kompetens med ett sådant bevis.

När det gäller de förare som har en hävdvunnen rätt och som ännu inte genomgått någon fortbildning och därför inte har något yrkeskompetensbevis kan följande noteras. För att kunna hyra en buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren ska hyrestagaren kunna uppvisa ett intyg om att han eller hon under minst ett år har tjänstgjort som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande, t.ex. i förvärvsmässig trafik, under de senaste fem åren (jfr 17 § 2 BUL).

8 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Lagen om yrkesförarkompetens träder i kraft den 1 januari 2008. Lagen tillämpas första gången den 10 september 2008 på förare som utför persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D och DE. Lagen tillämpas första gången den 10 september 2009 på förare som utför godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C och CE.

Lagen om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister träder i kraft den 1 januari 2008.

Lagen om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning träder i kraft den 10 september 2008.

Utredningens förslag: Lagen om yrkesförarkompetens och lagen om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister föreslogs träda i kraft den 10 september 2006.

Remissinstanserna har inte berört denna fråga närmare.

Förslag i utkastet till lagrådsremiss: Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna har inte berört denna fråga närmare.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 14.1 ska medlemsstaterna sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa yrkesförorddirektivet före den 10 september 2006. Av artikel 14.2 framgår bl.a. att yrkesförorddirektivets bestämmelser när det gäller grundläggande kompetens ska tillämpas för framförandet av fordon med körkortskategorierna D och DE från och med den 10 september 2008 och för framförandet av fordon med körkortskategorierna C och CE från och med den 10 september 2009.

Regeringen gör bedömningen att lagen om yrkesförarkompetens som föreslås bör kunna träda i kraft den 1 januari 2008.

Eftersom den nya lagen börjar att tillämpas på persontransporter den 10 september 2008 bör förslaget om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning som behandlar villkoren för att få hyra en buss inrättad för fler än sju personer, inklusive föraren, träda i kraft vid denna tidpunkt.

Lagen om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska träda i kraft samma dag som lagen om yrkesförarkompetens.

9 Konsekvenser av förslagen

9.1 Kostnads- och intäktsanalys

9.1.1 Kostnader för stat och kommun

Direktivet syftar till att förarnas kompetens ska förbättras för att öka trafiksäkerheten och stärka rekryteringen av förare. Den grundutbildning som sker av yrkesförare vid gymnasieskola eller fristående skola med motsvarande utbildning kommer att ske genom offentlig finansiering. I övrigt kommer utbildningskostnaderna för att kunna förvärva den grundläggande kompetensen bekostas av den enskilde eller företaget.

Vägverket, som är en central förvaltningsmyndighet med ett samlat sektorsansvar för vägtransportssystemet, kommer att ansvara för informationspridning vad gäller de obligatoriska utbildnings- och fortbildningskraven för att förvärva och behålla yrkeskompetensen. Denna nya informationsuppgift kommer att innebära vissa merkostnader för Vägverket. Finansiering av Vägverkets kostnader för kurser som anordnas för förarprov och hantering av yrkeskompetensbevisen bör ske genom avgifter.

Förutom Vägverket förväntas även Skolverket få merkostnader med anledning av de obligatoriska utbildnings- och fortbildningskraven. Skolverket finansierar till viss del påbyggnadsutbildningar för persontransporter med buss. Finansiering av kostnaderna för myndigheterna ska ske inom befintliga ramar. Utbildningen ifråga finansieras även av kommuner varför även dessa kan få vissa merkostnader.

Möjligheten att överklaga myndighets beslut som rör hanteringen av grundutbildningens längd och tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet till de allmänna förvaltningsdomstolarna innebär nya ärenden. Förslaget

träffar emellertid inte den ansevärd mängd förare som innehar en rätt att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter när lagen börjar att tillämpas. Dessa förare är undantagna från kravet på genomförd grundutbildning för att erhålla grundläggande kompetens och kommer därför inte att föranleda några överklaganden. Beträffande de förare som måste genomgå grundutbildning för att erhålla den grundläggande kompetensen så har de inte utan vidare rätt att initiera ett ärende om utbildningens längd. För att detta ska bli aktuellt krävs bl.a. att föraren har uppnått viss ålder. Även detta förhållande kommer att verka återhållande på de antal ärenden som kommer att bli föremål för prövning vid domstolen. När det gäller ärenden om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet som den beslutande myndigheten har att hantera så torde dessa utgöra ett begränsat antal. Initialt kan antalet överklaganden komma att bli något högre än vad som förväntas bli normalt eftersom fler tillståndsärenden kommer att bli föremål för prövning när det nya utbildningssystemet ska komma på plats. Detta kan innebära att den nya lagstiftning kommer att leda till ändrade kostnader för förvaltningsdomstolarna inledningsvis innan en mera tydlig praxis har etablerats. Antal ärenden som kan komma ifråga bedöms bli måttliga. De nya bestämmelser som föreskriver straffansvar innebär nya uppgifter får polis och åklagare samt nya ärenden vid de allmänna domstolarna. Antalet ärenden blir sannolikt begränsat. Regeringen har för avsikt att följa upp vilka konsekvenser införandet av samtliga ovan nämnda nya bestämmelser får för rättsväsendets myndigheter och vid behov återkomma i frågan.

9.1.2 Kostnader för företagen m.m.

Utredningen har uppskattat att kostnaden för en förare att förvärva den grundläggande kompetensen beräknas motsvara 35 000–50 000 kr. I denna summa ingår inte eventuell undervisning och övningskörning som behövs för att förvärva aktuell körkortsbehörighet. Utredningen har vidare uppskatta att det kommer att krävas ungefär 7 500 nyutbildade förare per år varav 5 000 avser lastbilsförare och 2 500 avser bussförare. Gymnasieskolan bedriver körkorts- och yrkeskompetensutbildning för lastbil. Utredningen har upplyst att ungefär 1 300 elever från Fordonsprogrammet med transportinriktning årligen examineras.

Inom ramen för arbetsmarknadsutbildningar har tidigare ett antal nya lastbils- och bussförare årligen utbildats. Omläggningen till en ny arbetsmarknadspolitik med ett tydligare fokus på jobb och effektiva insatser innebär stora förändringar av både omfattningen och sammansättningen av de arbetsmarknadspolitiska programmen. Arbetsmarknadsutbildning ska inriktas på att förstärka den arbetslöses kompetens och koncentreras till områden där det är brist på arbetskraft. Vidare ska arbetsmarknadsutbildningen sträva efter att vara kort och tydligt inriktad mot aktuell efterfrågan på arbetsmarknaden som inte kan tillgodoses via det reguljära utbildningsväsendet. Det ger felaktiga incitament om arbetslösa kan anvisas till arbetsmarknadsutbildning som ges i det reguljära utbildningsväsendets ordinarie kursutbud och som inte är upphandlad. Den grundutbildning som inte sker inom ramen för skol-

väsendet kommer därför till övervägande del att behöva bekostas av den enskilde eller dennes arbetsgivare.

Gällande kollektivavtal inom gods- och personsektorn reglerar förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare när det gäller fortbildning. Enligt kollektivavtal är arbetsgivaren skyldig att för varje femårsperiod tillhandahålla fem dagars utbildning till sina anställda. Gällande kollektivavtal är från år 2002 och bygger till stora delar på yrkesförar-direktivet. Mot denna bakgrund innebär inte fortbildningskraven någon principiell nyhet eller merkostnad för transportföretagen och dess anställda. Transportföretagens kostnader är till stor del beroende av hur fortbildningen organiseras. Förare som saknar hävdvunnen rätt att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter när lagen börjar att tillämpas måste, genom grundutbildning, skaffa sig grundläggande kompetens för att ha rätt att utföra sådana transporter. Som framgått av föregående avsnitt kommer den grundutbildning som inte sker av yrkesförare vid gymnasieskola eller fristående skola med motsvarande utbildning i stor utsträckning att få bekostas av den enskilde eller företaget. Utbildning genom arbetsmarknadsutbildning förutsätter att förstärkningen av den arbetslöses kompetens koncentreras till områden där det är brist på arbetskraft.

Förarens behov av fortbildning är normalt knuten till verksamheten hos ett transportföretag, ofta genom en anställning. Transportbranschen och de som i dag är delaktiga i förarnas fortbildning bör även i fortsättningen finansiera fortbildningen.

Kostnaden för yrkesförarnas grundutbildning och fortbildning, både inom gods- och persontransporter, kommer till viss del att slutligen betalas av kunderna och resenärerna.

9.2 Konsekvenser för små företag

När lagen börjar att tillämpas kommer de förare som har rätt att utföra gods- eller persontransporter att vara undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis eftersom de har en hävdvunnen rätt även fortsättningsvis utföra sådana transporter. Någon grundutbildning behöver således inte genomföras för sådana förare. Inga större negativa effekter förväntas uppstå för små företag jämfört med större företag. Fortbildningskraven kan dock te sig problematiska för enbilsåkerier och andra mindre åkerier. Enbilsåkerier drabbas av högre kostnader då de har begränsade möjligheter att ta in ersättare. Små företag med ett fåtal anställda har ett behov av framförhållning och planering när det gäller fortbildningstillfällen. Fortbildning bedrivs dock ofta redan idag. Med en modern och relevant utbildning torde transporterarna bli både effektivare och säkrare med en ökad lönsamhet som följd. Att bereda varje förare i genomsnitt en fortbildningsdag per år är en så naturlig utveckling att den inte kan undvaras.

9.3 Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män Prop. 2007/08:10

Som en konsekvens av genomförandet av direktivet bedöms jämställdheten mellan kvinnor och män i yrkestrafiken öka i och med att ett större inslag av undervisning i utbildningen borde öka unga kvinnors intresse för föraryrket.

9.4 Övriga konsekvenser

Grundutbildningen och fortbildningen enligt yrkesförardirektivet syftar till trafiksäkerhet och sparsam körning. En körteknik som ger bättre trafiksäkerhet och lägre bränsleförbrukning kommer även att minska utsläppen av koldioxid.

Åtgärder som måste vidtas i företagen, tidsåtgång i företagen, påverkan på företagets konkurrensförmåga, administration för efterlevnaden, informationsinsatser och samråd.

10 Författningskommentar

10.1 Förslaget till lag om yrkesförarkompetens

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen behandlar lagens huvudsakliga innehåll.

2 §

I paragrafen upplyses om att grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488) samt bestämmelser om att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

3 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.1.1.

I paragrafen definieras vad som i denna lag avses med EES-stater. Yrkesförardirektivet har antagits av EU:s medlemsstater men också blivit en del av EES-avtalet. Regleringen gäller således för hela det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Med EES-stater avses EU:s medlemsstater och de stater som utöver EU:s medlemsstater har ingått EES-avtalet. De EES-stater som för närvarande inte är medlemmar i EU är Norge, Island och Lichtenstein.

4 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.1.1.

I paragrafen definieras vad som enligt denna lag avses med gods- respektive persontransporter och väg. Det är frågan om transporter som förvärvsmässigt sker med gods eller passagerare. I *första stycket* anges att med godstransporter avses körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) när gods transporteras. Vidare anges att med persontransporter avses körningar på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen och som sker med passagerare. Med väg avses sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon (jfr 2 § förordningen [2001:651] om vägtrafikdefinitioner).

Av *andra stycket* följer att med gods- eller persontransporter enligt första stycket ska också avses körningar som sker utan gods eller passagerare om körningen utgör ett led i den aktuella transporten. Det innebär att om det förekommer inslag av körning utan gods respektive passagerare i samband med en transport av gods- eller personer så ska även sådan ”tomkörning” omfattas av lagen. Det väsentliga är att ”tomkörningen” utgör ett led i en gods- eller persontransport, t.ex. lastbilen som återvänder till leverantören efter att godset som har transporterats blivit levererat till kunden.

5 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 9 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.6.

I paragrafen definieras vad som avses med permanent bosättning. Enligt *första stycket* krävs att bosättningen varat i minst 185 dagar varje kalenderår. Vidare krävs enligt *punkten 1* en personlig och yrkesmässig anknytning till bostadsorten. Om det saknas yrkesmässig anknytning till bostadsorten krävs enligt *punkten 2* att den personliga anknytningen måste präglas av nära band mellan en person och den plats där han föraren bor.

Enligt *andra stycket* framgår att en person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den till vilken han har personlig anknytning och som omväxlande bor på olika platser i två eller flera stater ska anses ha sin permanenta bosättning i den stat till vilken han har personlig anknytning under förutsättning att han regelbundet återvänder dit. Om personen bor i en stat för att genomföra en tidsbegränsad uppgift behöver detta villkor inte uppfyllas.

Av *tredje stycket* framgår att studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt inte medför att den permanenta bosättningen ändras.

Bestämmelsen har sin motsvarighet i 1 kap. 3 § körkortslagen (1998:488).

2 kap. Tillämpningsområde**1 §**

Paragrafen motsvaras av artikel 1 a och delvis b i yrkesförardirektivet. Den behandlas i avsnitt 7.1.2.

Enligt *första stycket* ska lagen tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat. Vidare krävs att föraren utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488). Bestämmelsen tar således sikte på förare som är medborgare i Sverige eller någon annan EES-stat. Kravet på att det ska vara frågan om gods- eller persontransporter innebär vidare att t.ex. förare som provkör fordon i samband med besiktning eller vid inspektion som polisman, särskilda besiktningsorgan, bilinspektör eller tekniskt biträde inte omfattas av lagens tillämpningsområde. Detsamma gäller när fordonet förflyttas till och från sådan kontroll.

Av *andra stycket* framgår att lagen också ska tillämpas på andra medborgare, dvs. tredjelands medborgare, som utför sådana transporter som avses i första stycket, om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES. Bestämmelsen tar sikte på förvärvsmässiga transporter som utförs i Sverige men där föraren saknar medborgarskap i ett EES-land. För dessa förare krävs att de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES för att lagen ska bli tillämplig.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 1 och berör artikel 9 i yrkesförardirektivet. Den behandlas i avsnitt 7.1.2.

I paragrafen erinras om att lagens bestämmelser om utbildning av yrkesförare även kan tillämpas på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i en annan EES-stat än Sverige. Det följer av att yrkesförare i vissa lägen har en valmöjlighet när det gäller hos vilken EES-stat han eller hon kan erhålla sin yrkeskompetens. Lagens bestämmelser som rör utbildning av yrkesförare och införskaffandet av yrkeskompetensen kan alltså omfatta yrkesförare som utför transporter utanför Sverige. Bestämmelser som rör yrkeskompetensbevis och utbildningsort behandlas i 6 och 7 kap.

3 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.1.2.

Av paragrafen framgår att denna lag jämställer förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E i körkortsdirektivet 91/439/EEG med förarbehörigheterna C, CE, D respektive DE. Det innebär att lagens bestämmelser om yrkeskompetens även ska tillämpas på förare vars utländska körkort utfärdats i en stat inom EES med förarbehörigheten C1, C1E, D1 och D1E. Lagens bestämmelser som rör kompetens, utbildning, hävdvunnen rätt, straffbestämmelser m.m. kommer således även gälla dessa förare. Bestämmelsen tar sikte på regleringen av yrkeskompetens och påverkar således inte de grundläggande förutsättningar för att ha rätt att framföra viss typ av fordon som följer av körkortslagstiftningen (jfr 6 kap. 2 § där yrkeskompetensbevis utfärdats i ett annat EES-land behandlas).

Undantag

4 §

Paragrafen motsvaras av artikel 2 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.1.3.

Av *punkten 1* framgår att lagen inte ska tillämpas på förare av fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen.

Enligt *punkten 2* framgår att förare av fordon som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen ska undantas från lagens tillämpningsområde. T.ex. äger staten oftast de tunga fordon som Försvarsmaktens förare utför transporter med. Det förekommer dock att Försvarsmakten hyr tunga fordon, både av hyrbilsföretag och av åkerier, som används av värnpliktiga förare vid övningar. För verkställigheten av bestämmelserna kan ytterligare föreskrifter behövas. Det kan gälla internationellt militärt samarbete m.m. Inom t.ex. räddningstjänsten finns bl.a. brandbekämpning och andra utryckningsfordon. Förare som utför transporter i den verksamhet som räknas upp i bestämmelsen för att upprätthålla verksamhetens funktioner är följaktligen undantagna.

Av *punkten 3* framgår att förare av fordon som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll ska undantas från lagens tillämpningsområde.

Enligt *punkten 4* ska förare av fordon som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet undantas från lagens tillämpningsområde. Det är således frågan om fordon som ännu inte börjat användas i yrkestrafik.

I *punkten 5* undantas förare av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser. De förare som framför utryckningsfordon eller andra fordon som används i samband med nödsituationer är undantagna från lagens tillämpningsområde.

Av *punkten 6* framgår att förare av fordon som används vid övningskörning enligt författningarna om körkort eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag ska undantas från lagens tillämpningsområde.

Enligt *punkten 7* ska förare av fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller godstransport för privat bruk undantas från lagens tillämpningsområde. Undantaget tar sikte på transporter som inte är kommersiella och som sker utanför den kommersiella sfären. Det gäller godstransporter som sker för privat bruk. Det kan vara frågan om transporter för eget eller annans bruk under förutsättning att det sker i privat regi. Icke-kommersiella persontransporter kan även omfatta andra än föraren själv t.ex. persontransporter i samband med föreningsverksamhet.

Av *punkten 8* framgår att förare av fordon som används för att transportera material och utrustning som föraren ska använda i sitt arbete undantas, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Det är fråga om transporter som utförs i samband med näringsverksamhet men som inte avser kommersiella godstransporter.

Paragrafen har fått sin lydelse efter synpunkter från *Lagrådet*.

3 kap. Förarkrav

1 §

Paragrafen motsvarar artikel 3.1 och 5 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.2.1.

För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter ska förare ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning som föreskrivs i denna lag. Föraren ska även ha uppfyllt de ålderskrav som gäller enligt denna lag.

Hävdvunna rättigheter

2 §

Paragrafen motsvarar artikel 4 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.3.

I *första stycket* framgår att förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna D eller DE är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för persontransporter. För att undantaget ska bli aktuellt krävs vidare att körkort med förarbehörighet D eller DE är utfärdat första gången före den 10 september 2008.

I *andra stycket* framgår att förare som innehar eller har innehaft ett svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna C eller CE är undantagna från kravet att ha ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter. För att undantaget ska bli aktuellt krävs

att körkort med förarbehörigheten C eller CE är utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Undantagen i första och andra styckena kommer således även att omfatta t.ex. förare som vid tidpunkten för när lagen börjar att tillämpas saknar sitt körkort med någon av nu nämnda förarbehörighet därför att körkortet är återkallat men som vid ett senare tillfälle erhåller ett nytt körkort med förarbehörigheten. Detsamma gäller förare vars körkort har utfärdats före det att lagen börjat att tillämpas men som fått det återkallat därefter och som åter erhållit sin förarbehörighet. Avgörande för att undantaget ska bli aktuellt är således att förarens körkort med den aktuella förarbehörigheten har blivit utfärdat första gången före det att lagen börjar att tillämpas.

Av *tredje stycket* framgår att med svenskt körkort jämställs körkort som utfärdats i en annan stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Det innebär att en utländsk förare kan komma att inneha körkort med förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E.

Paragrafen har fått sin lydelse efter synpunkter från *Lagrådet*.

Godstransporter

3 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 5.2 a i) i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.2.2.

I paragrafen anges att förare från och med 18 års ålder får utföra gods-transporter med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 1 §, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning av "normal längd".

4 §

Paragrafen motsvarar artikel 5.2 b i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.2.2.

I paragrafen anges att förare från och med 21 års ålder får utföra gods-transporter med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 2, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Kompetensen har förvärvats genom en förkortad grundutbildning.

Persontransporter

5 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 5.3 a ii) i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.2.3.

I paragrafen anges att förare från och med 21 års ålder får utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 1 §, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning motsvarande 280 timmar. En

sådan förare kan utföra persontransporter oavsett körsträckans längd eller trafikslag. Prop. 2007/08:10

6 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 5.3 a i) i yrkesförardirektivet och behandlas i artikel 7.2.3.

Vissa typer av persontransporter kräver inte att föraren alltid måste ha genomgått en grundutbildning av normal längd för att erhålla ett yrkeskompetensbevis utan det ska räcka med en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 §, motsvarande 140 timmar. Av paragrafen framgår att en förare från och med 21 års ålder får utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE om fordonet används för transporter i sådan linjetrafik där linjens längd inte överstiger 50 kilometer om han eller hon erhållit ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för sådana fordon enligt 4 kap. 2 §, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens.

7 §

Paragrafen motsvarar artikel 5 b i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.2.3.

I paragrafen framgår att en förare från och med 23 års ålder får utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE om han eller hon har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 4 kap. 2 § för sådana fordon genom en förkortad utbildning, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Från och med 23 års ålder föreligger inte någon begränsning i vare sig körsträcka eller typ av persontransport när den grundläggande kompetensen erhållits genom den kortare utbildningen.

4 kap. Grundläggande kompetens

Utbildning

1 §

Paragrafen motsvarar artikel 3.1 a i), 6.1 a samt avsnitt 2.2.1 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.4.1, 7.4.2. och 7.4.6.

I *första stycket* framgår att en förare kan förvärva sin grundläggande kompetens genom att delta vid en grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt 8 kap.

Av *andra stycket* framgår att med grundutbildning åsyftas här en utbildning som motsvarar 280 timmar. Enligt avsnitt 2.2.1 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet framgår att längden på grundutbildningen ska uppgå till minst 280 timmar och varje elev ska körträna minst 20 timmar. Vidare framgår att utbildningen ska avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska enligt 6 kap. 1 § ett yrkeskompetensbevis utfärdas vilket utvisar att föraren innehar grundläggande kompetens för det transportslag han eller hon genomgått utbildning för.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 1.

2 §

Paragrafen motsvarar artikel 3.2, 6.2 samt avsnitt 3 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.4.1, 7.4.3 och 7.4.6.

I *första stycket* framgår att en förare kan förvärva sin grundläggande kompetens genom att delta vid en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Av *andra stycket* framgår att utbildningen ska avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska enligt 6 kap. 1 § ett yrkeskompetensbevis utfärdas vilket utvisar att föraren innehar grundläggande kompetens för den yrkestrafik han eller hon genomgått utbildning för.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 1.

Körträning**3 §**

Paragrafen motsvarar delvis avsnitten 2.2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet. Den behandlas i avsnitt 7.4.4.

Av *första stycket* framgår att den som deltar vid grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens ska körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Med grundutbildning avses här även den förkortade grundutbildning enligt 2 § och de kompletterade grundutbildningarna enligt 4 §. För att det ska vara frågan om körträning under grundutbildning ska denna ske under uppsikt av en lärare hos den som får bedriva utbildningsverksamhet enligt denna lag.

Körträning får ske utan att aspiranten innehar förarbehörighet för fordonet som används i grundutbildningen. I *andra stycket* erinras dock om att vid sådana situationer gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen (1998:488).

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 1.

Utvidgning eller ändring av transportverksamhet**4 §**

Paragrafen motsvarar artikel 5.5 i yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.4.5 och 7.4.6.

Av *första stycket* framgår att en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 1 eller 2 § för godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter behöver endast genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Detsamma gäller vid det omvända förhållandet om en förare utvidgar eller ändrar av sin verksamheten från persontransporter till godstransporter. Enligt avsnitt 2.2.1 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet framgår att utbildningslängden för den kompletterande utbildningen är 70 timmar varav fem timmar ska utgöra körträning när föraren genom en grundutbildning av normal längd innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Av bilagans avsnitt 3 framgår att den förkortade kompletterade grundutbildningen ska uppgå till 35 timmar varav två och en halv timme ska utgöra körträning när föraren genom en

förkortad grundutbildning innehar ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Prop. 2007/08:10

Av *andra stycket* framgår att de kompletterande grundutbildningarna ska avslutas med prov. Vid godkänt resultat ska enligt 6 kap. 1 § ett yrkeskompetensbevis utfärdas vilket utvisar att föraren innehar grundläggande kompetens för den yrkestrafik han eller hon genomgått utbildning för.

Nu behandlade möjlighet till kompletterande grundutbildning omfattar inte förare som är undantagna från kravet att förvärva ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens på grund av en hävdvunnen rättighet. Om en sådan förare avser att utvidga eller ändrar sin transportverksamhet så får det ske genom att han eller hon förvärvar denna grundläggande kompetens enligt 1 eller 2 §.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 1.

5 kap. Fortbildning

1 §

Paragrafen motsvarar artiklarna 3.1. b, 7 och 8 i yrkesförardirektivet samt behandlas i avsnitt 7.5.1.

I *första stycket* framgår att förare som innehar ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens, antingen förvärvat genom en grundutbildning motsvarande 280 timmar eller genom en förkortad grundutbildning motsvarande 140 timmar eller genom någon av de kompletterande grundutbildningarna samt förare som har en hävdvunnen rätt att framföra gods- eller persontransporter under förvärvsmässiga förhållanden ska genomgå fortbildning. Fortbildningen ska ske hos någon som får bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap.

Enligt *andra stycket* ska ett nytt yrkeskompetensbevis utfärdas efter att fortbildningen genomförts av föraren (jfr 6 kap. 1 §).

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap 1 § 2.

Tider

2 §

Paragrafen motsvara artikel 8.2 a i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.5.2.

Enligt paragrafen ska en förare som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens, oavsett genom vilken typ av grundutbildning, genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

3 §

Paragrafen motsvarar artikel 8.2 b i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.5.2.

I de fall föraren har en hävdvunnen rätt att utföra transporter enligt 3 kap. 2 § ska han eller hon genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag denna lag börjar tillämpas. För persontransporter innebär det att fortbildningen måste genomgå före den 10 september 2015 för att han eller hon ska ha rätt att fortsättningsvis få utföra sådana transporter.

Förare som utför godstransporter ska ha genomgått fortbildningen före den 10 september 2016 för att han eller hon ska få fortsätta utföra sådana transporter.

4 §

Paragrafen motsvarar artikel 8.3 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.5.2.

Enligt paragrafen ska en förare som har genomgått en första fortbildning därefter genomgå en ny fortbildning inom fem år. För att föraren ska behålla sin yrkeskompetens krävs att den nya fortbildningen äger rum före utgången av den giltighetstid som omfattar yrkeskompetensbeviset för fortbildning.

5 §

Paragrafen motsvarar artikel 8.4 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.5.2.

Enligt paragrafen ska förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning kunna återgå till att utföra gods- eller persontransporter efter att han eller hon genomgått en fortbildning. Det innebär t.ex. att förare som innehar ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens, och eventuellt fortbildning, men som har upphört att vara yrkesverksamma och som inte inom en femårsperiod uppfyllt kravet på att genomgå en fortbildningskurs måste genomgå en sådan innan han eller hon kan återgå till att utöva yrket igen. Detsamma gäller förare som omfattas av en hävdvunnen rätt att utföra gods- eller persontransporter men som inte skaffat sig ett yrkeskompetensbevis för fortbildning inom föreskriven tid.

Undantag

6 §

Paragrafen motsvarar artikel 8.5 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.5.2.

I de fall förare innehar ett giltigt yrkeskompetensbevis för fortbildning som avser godstransporter eller persontransporter så behöver han eller hon inte genomgå ytterligare fortbildning för en annan typ av transporter. En förutsättning är dock att yrkeskompetensbevisets giltighetstid inte löpt ut. Bestämmelsen tar sikte på situationer när en yrkesförare redan innehar den kompetens som krävs för att få utföra både gods- eller persontransporter antingen genom grundutbildning, hävdvunnen rättighet eller i en kombination av dessa men som enbart genomgått fortbildning för ett av transportslagen. Om föraren har ett giltigt yrkeskompetensbevis för fortbildning beträffande en viss typ av transportslag behöver denne inte genomgå ytterligare fortbildning under giltighetstiden.

6 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

Yrkeskompetensbevis

1 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 3, 6, 8 och 10 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitten 7.8.1 och 7.8.4.

Av *första stycket* framgår att när en förare har genomgått den utbildning som föreskrivs i denna lag ska den myndighet som regeringen bestämmer utfärda ett yrkeskompetensbevis. Det innebär att ett yrkeskompetensbevis ska utfärdas när en förare har genomgått någon form av grundutbildning och blivit godkänd genom därtill hörande prov. Ett yrkeskompetensbevis ska även utfärdas när föraren har genomgått en fortbildning. På beviset ska en gemenskapskod som följer av artikel 10 i yrkesförardirektivet anges. Ett yrkeskompetensbevis är giltigt fem år från den dag det utfärdades.

Enligt *andra stycket* framgår att myndigheten ska utfärda ett nytt yrkeskompetensbevis var gång föraren genomgått en fortbildning.

Av *tredje stycket* framgår att ett yrkeskompetensbevis endast får utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den förarbehörighet som beviset avser. När ett körkort är utfärdat i Sverige kan detta kontrolleras genom de uppgifter som finns i vägtrafikregistret. Beträffande förare som innehar ett EES-körkort eller i de mindre vanligt förekommande fallen när ett körkort är utfärdat i tredjeland bör det åligga föraren att inkomma med uppgifter som styrker körkortets giltighet.

Enligt *fjärde stycket* är ett yrkeskompetensbevis giltigt i fem år räknat från den dag som beviset utfärdades.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 3.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 10.1 i yrkesförardirektivet och behandlas i avsnitt 7.8.5.

Ett yrkeskompetensbevis som utfärdats för en förare i en annan stat inom EES ska gälla i Sverige enligt sitt innehåll.

Skyldighet att ha med sig bevis

3 §

Paragrafen behandlas i avsnitten 7.8.1 och 7.8.5.

Enligt *första stycket* ska en förare som omfattas av krav på att ha ett bevis om yrkeskompetens ha med sig beviset vid utförandet av gods- eller persontransporter. Enligt *punkten 1* är det frågan om ett giltigt yrkeskompetensbevis. I stället för ett sådant bevis följer av *punkten 2* att vissa förare skall ha med sig andra bevis om yrkeskompetens som godkänts av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer med stöd av 13 kap 1 § 4. Det är frågan om förare som inte är medborgare i en stat inom EES och som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES. En sådan förare måste dessutom ha med sig en handling som styrker förarens identitet.

7 kap. Utbildningsort

1 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 9 i yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.6.

Av paragrafen framgår att en förare som är svensk medborgare eller som är medborgare i en annan stat inom EES ska inhämta den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i Sverige. Det innebär att sådana förare ska genomföra sin grundutbildning i Sverige.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 9 i yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.6.

Enligt paragrafen får en förare som inte är medborgare i en stat inom EES inhämta sin grundläggande kompetens i Sverige om han eller hon är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige. Detsamma gäller om föraren har beviljats ett svenskt permanent uppehållstillstånd eller svenskt arbetstillstånd.

3 §

Paragrafen motsvara delvis artikel 9 i yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.6.

Av paragrafen framgår att förare som avses i 1 eller 2 § får genomgå utbildning i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i Sverige. Detsamma gäller om föraren inte är permanent bosatt i Sverige men arbetar här i landet. Förare som bor i en annan medlemsstat än den han eller hon arbetar i har således en valmöjlighet när det gäller i vilket land utbildningen ska ske. Så är fallet t.ex. med en förare som är bosatt i Sverige men anställd av ett danskt transportföretag och utför transporter i Danmark. Eller en förare som är medborgare i ett tredjeland, bosatt i Finland och som arbetar i Sverige för ett svenskt företag.

8 kap. Utbildare för yrkeskompetens

1 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 6, 7 och avsnitt 5.1 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet samt behandlas i avsnitt 7.7.1.

Av paragrafen framgår att utbildningsverksamhet enligt lagen endast får bedrivas av den som har tillstånd.

2 §

Paragrafen motsvarar delvis artikel 6, 7 och avsnitt 5.1 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet samt behandlas i avsnitt 7.7.1.

Av *första stycket* framgår de grundläggande krav som ställs på den som vill bedriva utbildningsverksamhet. Ett tillstånd får beviljas en utbildare som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna

i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. Ett tillstånd får förenas med villkor. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter som avser ansökan om och förutsättningarna för att få bedriva utbildningsverksamhet.

Av *andra stycket* framgår att tillstånd meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 5.

3 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.1.

Av bestämmelsen framgår att gymnasieskolan, kommunal vuxenutbildning eller en fristående skola med motsvarande utbildning där eleven går en nationell kurs som har varit föremål för samråd mellan de myndigheter som regeringen bestämmer inte är skyldig att ha tillstånd för att bedriva utbildningsverksamheten. Denna nationella kurs måste ha varit föremål för samråd med den myndighet som regeringen bestämmer.

9 kap. Tillsyn

1 §

Paragrafen berörs i avsnitt 5.2.2 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.9.

Av paragrafen framgår att den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över den utbildningsverksamhet som bedrivs enligt lagen och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 7.

2 §

Paragrafen berörs i avsnitt i 5.2.2. i bilaga 1 till yrkesförordirektivet och behandlas i avsnitt 7.9.

Genom bestämmelsen införs en skyldighet för den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet att på begäran av tillsynsmyndigheten lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen. De handlingar som utbildaren kan komma att behöva tillhandahålla är t.ex. kursmaterial eller prov men även dokument som innehåller uppgifter om utbildningsverksamheten i övrigt.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 7.

3 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.9.

Av paragrafen framgår att den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet ska till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar i sin verksamhet. Det är frågan om viktigare förändringar som t.ex. när verksamheten påbörjas eller läggs ned. Kortare avbrott behöver inte anmälas. Om verksamhetens omfattning ändras så är även det en sådan förändring som bör anmälas.

Bemyndigande som rör paragrafen behandlas i 13 kap. 1 § 6.

1 §

Paragrafen motsvarar delvis avsnitt 5.2 i bilaga 1 till yrkesförorddirektivet och behandlas i avsnitt 7.7.2.

Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla tillstånd att bedriva utbildning för yrkeskompetens. Detta kan enligt *punkten 1* bli aktuellt om utbildningen bedrivs i strid med 8 kap. 2 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. En sådan utbildare ska anses vara olämplig att bedriva utbildningsverksamhet. Är utbildarens ekonomiska förhållanden eller omständigheterna i övrigt sådana att denne inte bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet enligt sin tidigare beviljade ansökan så att kravet på god utbildning tillgodoses kan återkallelse av tillståndet bli aktuellt. En utbildare ska enligt punkt 1 även anses olämplig om verksamhet i övrigt bedrivs på ett otillfredsställande sätt, t.ex. om utbildaren vägrar att låta personal vid myndighet som utövar tillsyn över verksamheten närvara och granska att utbildningen fungerar väl (jfr avsnitten 5.2.2 och 5.2.3 i bilaga 1 till yrkesförorddirektivet).

Enligt *punkten 2* kan återkallelse även bli aktuellt om det inte bedrivits någon utbildning hos utbildaren de senaste 12 månaderna.

Enligt *punkten 3* ska tillståndet återkallas om den som bedriver utbildning begär det.

2 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.7.2.

Den myndighet som regeringen bestämmer får i stället för att återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning meddela en varning. Det förutsätts dock att den som bedriver utbildningen kan antas rätta till felet eller bristen.

11 kap. Ansvarsbestämmelser**1 §**

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.10.

Av *första stycket* framgår att förare som uppsåtligen utför gods- eller persontransporter utan att vara berättigad till det döms till böter. Till att börja med är det frågan om transporter som är förvärvsmässiga dvs. inte utförs i privat regi. Kretsen av ansvarssubjekt omfattar till att börja med förare som uppsåtligen utför gods- eller persontransport och som inte innehar en hävdvunnen rätt att utföra sådana transporter eller saknar den grundläggande kompetens och utbildning som föreskrivs i denna lag. För t.ex. förare som saknar en hävdvunnen rätt gäller således att han eller hon måste genomgå en grundutbildning och klara det prov som krävs för att undgå straffansvar. Kretsen av ansvarssubjekt omfattar vidare förare som innehaft ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens eller en hävdvunnen rättighet att utföra gods- eller persontransporter men som uppsåtligen utför sådana transporter utan att inom föreskriven tid ha genomgått den fortbildning som föreskrivs (jfr 5 kap. 2–5 §§). Det innebär att en förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens måste ha genomgått sin första fortbildning inom

fem år från den dag då beviset utfärdades för att undgå straffansvar. För en förare som omfattas av en hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § gäller att han eller hon måste genomgå den första fortbildningen inom sju år från den dag då lagen började att tillämpas för aktuellt transportslag för att undgå straffansvar. Sedan föraren har genomgått sin första fortbildning måste han eller hon härefter genomgå återkommande fortbildningar senast vart femte år, före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning, för att undgå straffansvar (jfr 5 kap. 2–5 §§). Kretsen av ansvarssubjekt omfattar även förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som saknar den kompetens och utbildning som föreskrivs enligt denna lag (jfr 2 kap. 1 § andra stycket). Påföljden är böter.

Enligt *andra stycket* kan den som i sin transportverksamhet uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en förare som inte är berättigad att utföra gods- eller persontransporter ådömas straffansvar enligt denna lag. Påföljden är böter. Det är främst frågan om arbetsgivare eller uppdragsgivare vilka anlitar förare som saknar den yrkeskompetens som följer av lagen. Dessa torde många gånger vara juridiska personer. Juridiska personer kan inte enligt svensk rätt bli föremål för straffansvar. Om överträdelsen har begåtts inom en juridisk person får det prövas, med tillämpning av principerna om företagaransvar, vem som är att anse som gärningsman (jfr t.ex. prop. 2005/06:59 s. 56–59).

2 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.10.

Av *första stycket* framgår att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att ha med sig sitt yrkeskompetensbevis eller annat bevis som styrker yrkeskompetensen när han eller hon utför transporter kan dömas till ansvar. Bestämmelsen träffar även en förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som inte har med sig annat bevis som visar att han eller hon innehar den kompetens som transporten kräver (jfr 2 kap. 1 § andra stycket, 6 kap. 3 § 2 och 13 kap. 1 § 4). Påföljden är penningböter.

Av *andra stycket* framgår att en förare inte ska dömas till ansvar om det före färden har gjorts en anmälan om att beviset förstörts eller kommit bort, tex. till polisen eller till den myndighet som utfärdar yrkeskompetensbevis. En sådan anmälan kan göras av föraren själv eller någon annan t.ex. dennes arbetsgivare.

12 kap. Överklagande

1 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.11.

Av *första stycket* framgår att vissa beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Av punkten 1 följer att ett beslut att inte bevilja någon tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 § får överklagas. Detsamma gäller enligt punkten 2 ett beslut om att återkalla ett tidigare meddelat tillstånd

att bedriva utbildning enligt 10 kap. 1 §. Av punkten 3 framgår att även beslut om varning som meddelats enligt 10 kap. 2 § får överklagas.

Av *andra stycket* framgår att provningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 §

Av paragrafen framgår att ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, gäller omedelbart om inte något annat förordnas.

13.kap. Bemyndiganden

1 §

I paragrafen behandlas bemyndiganden och undantag.

Av *första stycket* framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter för att fullgöra den skyldighet som yrkesförardirektivet förutsätter.

Med stöd av bemyndigandet i *punkten 1* är det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att närmare precisera vad grundutbildningen för att erhålla grundläggande kompetens ska innehålla. Bemyndigandet tar sikte på grundutbildning av normal längd (4 kap. 1 §) men också när fråga är om den förkortade grundutbildningen (4 kap. 2 §) eller någon av de kompletterande grundutbildningarna (4 kap. 4 §). Bemyndigandet gör det möjligt att införliva artiklarna 3.1, 3.2, och 5.5 som rör grundutbildningen samt avsnitten 1, 2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet som behandlar vad utbildningen närmare ska omfatta beroende på vilken typ av grundutbildning det är frågan om. Av nämnda bestämmelser i bilagan framgår vidare vad körträningen ska omfatta beroende på vilken typ av grundutbildning det är frågan om och hur den ska genomföras. Bemyndigandet gör det möjligt att även införliva direktivets bestämmelser om körträning. Genom bemyndigandet i punkten är det vidare möjligt att införliva det som i artiklarna 3.1 och 3.2 rör anordnande av prov som är obligatoriskt för att kunna erhålla grundläggande kompetens samt avsnitt 1 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet som har betydelse för provs utformning och omfattning (jfr avsnitten 2.1 och 3 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet). Bemyndigandet behandlas i avsnitten 7.4.2–7.4.6.

Enligt 5 kap. 1 § ska föraren med vissa mellanrum genomgå en fortbildning. Bemyndigandet i *punkten 2* gör det möjligt att införliva artiklarna 3.1 b och 7 samt avsnitten 1 och 4 i bilaga 1 till yrkesförardirektivet om fortbildningens struktur, innehåll och längd. Bemyndigandet behandlas i avsnittet 7.5.2.

Med stöd av bemyndigandet i *punkten 3* är det möjligt att införliva bestämmelserna om yrkeskompetensbevis i artiklarna 6 och 8 i yrkesförardirektivet samt gemenskapskod i artikel 10 i yrkesförardirektivet. Bemyndigandet i punkten 3 gör det även möjligt att meddela föreskrifter som införlivar bilaga 2 till yrkesförardirektivet och som preciserar hur yrkeskompetensbeviset för förare ska se ut. Bemyndigandet behandlas i avsnitten 7.8.1, 7.8.3 och 7.8.4.

Bemyndigandet i *punkten 4* om att andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ ska godtas gör det möjligt att införliva artikel 10.3 i yrkesförordirektivet. Bemyndigandet innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att andra bevis om yrkeskompetens kan godtas i Sverige. Det är här frågan om sådana intyg som enligt yrkesförordirektivet ska jämföras med yrkeskompetensbevis. Förare som inte är medborgare i en stat inom EES (tredjelandsmedborgare) men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg ska kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i denna lag. Beträffande förare som utför godstransporter kan det enligt artikel 10.3.a i yrkesförordirektivet antingen vara frågan om förartillstånd som avses i förordningen (EG) nr 484/2002 eller ett yrkeskompetensbevis försett med gemenskapskod om en medlemsstat valt att använda sig av ett sådant bevis som komplement till förartillståndet. Beträffande förare som utför persontransporter kan det enligt artikel 10.3.b i yrkesförordirektivet vara frågan om gemenskapskoden på ett gemenskapskörkort, om han innehar detta körkort, eller ett yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II till direktivet och som är försett med motsvarande gemenskapskod. Det kan även vara frågan om ett nationellt bevis vars giltighet medlemsstaterna ömsesidigt erkänner på sina respektive territorier. Bemyndigandet 4 har utformats efter påpekanden från *Lagrådet*. Bemyndigandet behandlas i avsnitt 7.8.5.

Av 8 kap. 2 § framgår att den myndighet som regeringen bestämmer får under där angivna förutsättningar besluta om tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt denna lag. Bemyndigandet i *punkten 5* gör det möjligt att meddela föreskrifter om vad som krävs av en utbildare och dennes utbildningsverksamhet enligt artikel 6.1 a, 6.2 och 7 samt avsnitt 5 i bilaga 1 till yrkesförordirektivet för att få tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförare. Bemyndigandet tar således sikte på krav som bl.a. kommer att ställas på utbildningsprogram, lärares kvalifikationer och verksamhetsområde. Bemyndigandet behandlas i avsnitt 7.7.1.

Enligt 9 kap. 3 § ska förändringar i en utbildares verksamhet anmälas till tillsynsmyndigheten. Bemyndigandet i *punkten 6* gör det möjligt att närmare föreskriva om vad för förändringar som ska anmälas. Bemyndigandet behandlas i avsnitt 7.9.

Bemyndigandet i *punkten 7* gör det möjligt att meddela föreskrifter om tillsyn. Bemyndigandet behandlas i avsnitt 7.9.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Se avsnitt 8.

10.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

5 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.8.2.

En ny *punkt f* har lagts till paragrafen. Av den ny bestämmelsen framgår att i fråga om personuppgifter ska vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning även i fråga om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att erhålla sådan kompetens. Bestämmelsen träffar till att börja med både förare som har kompetens att utföra yrkestransporter med stöd av en hävdvunnen rättighet och förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis som stöd för sin kompetens. Vidare omfattar bestämmelsen förare som genomgår utbildning för att få den yrkeskompetens som krävs enligt lagen om yrkesförarkompetens, tex. delkurser vid fortbildning.

Ikraftträdande

Se avsnitt 8.

10.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

17 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 7.12.

Punkten 1 har ändrats. En buss som är inrättad för fler än sjutton personer, inklusive föraren, får hyras ut till den som har ett giltigt yrkeskompetensbevis som avser persontransporter och som har utfärdats i Sverige enligt 6 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens. Detsamma gäller den som har ett sådant giltigt yrkeskompetensbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES enligt 6 kap. 2 § lagen om yrkesförarkompetens.

Ikraftträdande

Se avsnitt 8.

Sammanfattning av betänkandet Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109)

Prop. 2007/08:10
Bilaga 2

Utredningen om förarkrav lade i november 2005 fram betänkandet *Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109)*. I betänkandet lämnades förslag om hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG1, fortsättningsvis kallat yrkesförardirektivet, skall genomföras i svensk rätt.

I betänkandet föreslås att en ny lag införs som behandlar krav på kompetens en förare som utför gods- respektive persontransporter skall inneha för att ha rätt att utföra sådana transporter. Vidare föreslås att körkortslagen (1998:488) ändras och förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E införs i svensk rätt.

Tillämpningsområde

Den nya lagen skall tillämpas på förare som

- är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och andra medborgare anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES, och
- utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Undantagna är bl.a. förare som utför transporter i statliga eller kommunala funktioner tillskydd för staten och medborgarna.

En förare bör för att få framföra fordon som omfattas av lagens tillämpningsområde ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd *grundläggande kompetens* och *fortbildning*. Föraren skall också uppfylla vissa ålderskrav.

Hävdvunnen rätt

Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens skall de förare vara som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna

1. D1, D1E, D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller
2. C1, C1E, C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Med svenskt körkort jämställs i sammanhanget körkort utfärdat i en annan stat inom EES.

Transporter

Godstransporter

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten C eller CE skall från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med sådana fordon. Har föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens skall denne från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarebehörigheten C1 eller C1E. En förare som förvärvat yrkeskompetensbevis för den snabbförvärvade grundläggande kompetensen skall från och med 21 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarebehörigheten C eller CE.

Persontransporter

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten D eller DE skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon. Har föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten D eller DE skall denne från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon, om fordonet används för transporter i linjetrafik och om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för den snabbförvärvade grundläggande kompetensen skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med fordon som kräver förarebehörigheten D1 eller D1E. En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten D eller DE skall från och med 23 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon.

Grundläggande kompetens

En förare skall förvärva grundläggande kompetens genom att delta i utbildning hos en utbildare för yrkesförarkompetens. Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis utfärdas. Grundutbildningen motsvarar som huvudregel 280 timmar. En förare som innehar körkort får om särskilda förhållanden föreligger förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning som motsvarar 140 timmar (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

I grundutbildningen ingår viss körträning med det fordon som utbildningen avser. Yrkesförarelevnen skall avlägga det avslutande provet inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov.

Fortbildning

En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning och en förare med hävdvunnen rätt skall genomgå

fortbildning. Det skall ske inom fem år från den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades eller, för förare med hävdvunnen rätt, inom fem år från den dag då lagen börjar tillämpas. Sedan förarna har genomgått sin första fortbildning skall de genomgå fortbildning vart femte år under giltighetstiden av yrkeskompetensbeviset.

En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att yrkesmässigt utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildningskurs. En fortbildningskurs skall omfatta 35 timmar. Kursen får delas upp i delkurser omfattande minst sju timmar. Enskilda moment i kursen kan innefatta simulatorträning eller distansundervisning.

Yrkeskompetensbevis m.m.

Vägverket skall utfärda yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått utbildning som föreskrivs. I beviset skall gemenskapskoden anges. Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Den förare som är medborgare i ett land utanför EES och är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs.

En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens bör ha med sig erforderliga handlingar. Det kan vara yrkeskompetensbeviset, eller annat bevis i förening med en handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis skall handlingarna överlämnas för kontroll.

Utbildare m.m.

De utbildningscentrum som avses i yrkesförardirektivet skall benämnas utbildare för yrkesförarkompetens. Med utbildare för yrkesförarkompetens avses den fysiska eller juridiska person som tillhandahåller grundutbildning eller fortbildning för yrkesförarkompetens. Utbildningsverksamheten bör få bedrivas endast av den utbildare som har tillstånd. Tillstånd får beviljas en utbildare om denne med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att kravet på god utbildning blir tillgodosett och i enlighet med ansökan. Tillståndet får förenas med villkor. En gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning bör inte vara skyldig att ha tillstånd. En utbildare skall ha en godkänd chef, som ansvarar för att den tillståndspliktiga verksamheten bedrivs på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

Ett tillstånd kan återkallas. Detsamma gäller ett beslut om godkännande av chef.

En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES skall erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i landet. Om föraren inte är med-

borgare i en stat inom EES men anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES skall han eller hon erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet. Alla dessa förare skall också genomgå fortbildning i Sverige om de är permanent bosatta i landet eller arbetar här.

Tillsyn

Vägverket bör utöva tillsyn över utbildningsverksamheten enligt lagen om yrkesförarkompetens. När det gäller tillsynen över provverksamheten vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning skall Vägverket samråda med Statens skolverk. Statens skolverk utövar tillsyn över utbildningen vid dessa utbildningsanstalter i övrigt.

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet att utbildaren skall ha myndighets tillstånd för sin verksamhet bör kunna dömas till böter. En förare som inte har med sig föreskrivet bevis om sin yrkeskompetens och därmed bryter mot bestämmelserna bör dömas till penningböter. Det bör gälla oavsett om handlingen var uppsåtlig eller oaktsam. Föraren bör dock inte dömas till straff om han eller hon gjort anmälan om att beviset förstörts eller kommit bort.

Överklagande

Ett beslut av förvaltningsmyndighet bör få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt lagen, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna, bör gälla omedelbart om inte något annat förordnats i beslutet.

Bemyndiganden

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör få meddela ytterligare föreskrifter i vissa avseenden. Vägverket ansvarar för fullgörandet av uppgifter i enlighet med den nya lagstiftningen. Undantag bör gälla för de områden där uppgifterna faller på Statens skolverk.

Förslag till lag om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för yrkesförare av vissa motorfordon. Vidare innehåller lagen bestämmelser om utbildare för yrkesförarkompetens.

2 § Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

2 kap. Tillämpningsområde

1 § Denna lag skall tillämpas på förare som

1. är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och andra medborgare anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES, och

2. utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Undantag

2 § Denna lag skall inte tillämpas på förare av fordon

1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer per timme,

2. som används av eller står under kontroll av försvarsmakt, civilförsvar, räddningstjänst, brandförsvaret eller ordningsmakt,

3. som används i samband med besiktning eller inspektion som utförs av myndighet eller besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet,

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

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

6. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,

7. som används vid övningskörning eller körträning enligt körkorts-författningarna eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag,

8. som används utan förvärvssyfte för persontransport eller gods-transport, för eget bruk, eller

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

3 kap. Förarkrav

1 § En förare skall för att få framföra fordon i enlighet med 2 kap. 1 § ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens eller fortbildning som föreskrivs i denna lag. Föraren skall också uppfylla ålderskraven i lagen.

Undantag på grund av hävdvunna rättigheter

2 § Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens är de förare som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna 1. D1, D1E, D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller

2. C1, C1E, C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Med svenskt körkort i första stycket jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom EES.

Godstransporter

3 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 1 § för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

4 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 2 § för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten C1 eller C1E får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

5 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 2 § för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

Persontransporter

6 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 1 § för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

7 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 2 § för snabbförvärvad grundläggande kompetens för

1. fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,

2. fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

8 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 2 § för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Prop. 2007/08:10 Bilaga 3

Gemensamma bestämmelser

9 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 1 eller 2 § för fordon som kräver en av förarbehörigheterna C1, C1E, C eller CE, är inte skyldig att förvärva ytterligare yrkeskompetensbevis för att få utföra godstransporter med ett fordon som kräver någon annan av dessa behörigheter. Det sagda gäller under förutsättning att de åldersgränser som anges i 3–5 §§ iakttas.

Vad som sägs i första stycket gäller på motsvarande vis för persontransporter och yrkeskompetensbevis för fordon som kräver förarbehörigheterna D1, D1E, D eller DE samt under förutsättning att de åldersgränser som anges i 6–8 §§ iakttas.

4 kap. Grundläggande kompetens

Utbildning

1 § En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos sådan utbildare för yrkesförarkompetens som avses i 9 kap. 1 §.

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 7 kap. 1 § utfärdas.

2 § En förare som innehar körkort får om särskilda förhållanden föreligger förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 7 kap. 1 § utfärdas.

Körträning

3 § Den som körtränar enligt denna lag är inte skyldig att inneha förarbehörighet för fordonet.

Den som körtränar utan förarbehörighet skall dock inneha körkortstillstånd som avses i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) och uppfylla kraven enligt 4 kap. 2 och 4 §§ körkortslagen.

4 § Körträning skall ske under uppsikt av en lärare vid en utbildare för yrkesförarkompetens.

Utvidgning eller ändring av transportverksamhet

5 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 1 eller 2 § för godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter är endast skyldig att genomgå de delar av

utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Detsamma gäller vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter.

Prop. 2007/08:10
Bilaga 3

5 kap. Fortbildning

1 § En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1 eller 2 § och en förare med hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå fortbildning.

Efter genomgången fortbildning skall ett yrkeskompetensbevis enligt 7 kap. 1 § utfärdas.

Tider

2 § En förare som förvärvat yrkeskompetensbevis skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

3 § En förare som omfattas av hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag denna lag börjar tillämpas.

4 § En förare som har genomgått sin första fortbildning enligt 2 eller 3 § skall här efter genomgå fortbildning vart femte år under giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

5 § En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att yrkesmässigt utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildning.

Undantag

6 § En förare som utför godstransporter eller persontransporter och som genomgått en fortbildning är inte skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

6 kap. Dispens

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning. Undantag får förenas med villkor.

7 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

Yrkeskompetensbevis

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer skall utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset skall gemenskapskoden anges.

2 § Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Prop. 2007/08:10
Bilaga 3

Andra bevis om yrkeskompetens

3 § Den förare som inte är medborgare i en annan stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i denna lag.

Skyldighet att medföra bevis

4 § En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens skall ha med sig

1. yrkeskompetensbevis, eller
2. annat bevis enligt 3 § och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis skall handlingarna överlämnas för kontroll.

8 kap. Utbildningsort

1 § En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES skall erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i Sverige

2 § En förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES skall erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet.

3 § En förare som avses i 1 eller 2 § skall genomgå fortbildning i Sverige om denne är permanent bosatt i Sverige eller arbetar här i landet.

9 kap. Utbildare för yrkesförarkompetens

1 § Med en utbildare för yrkesförarkompetens avses en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller grundutbildning eller fortbildning för yrkesförarkompetens.

2 § Utbildningsverksamhet enligt denna lag får bedrivas endast av den som har tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillstånd får beviljas en utbildare som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses.

Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisas på en nationellt fastställd

kurs som har varit föremål för samråd med den myndighet som regeringen bestämmer är inte skyldig att ha tillstånd.

Prop. 2007/08:10
Bilaga 3

3 § En utbildare skall ha en godkänd chef, som ansvarar för att verksamheten bedrivs på det sätt som sägs i 2 § andra stycket.

Frågor om godkännande som chef prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

10 kap. Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer skall utöva tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag.

2 § Om en tillsynsmyndighet begär det skall en tillståndshavare lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

11 kap. Återkallelse m.m. av tillstånd eller godkännande

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla ett tillstånd för en utbildare för yrkesförarkompetens om

1. utbildaren visar sig vara olämplig att bedriva sådan verksamhet,
2. utbildningsverksamheten bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt,
3. undervisning inte bedrivits under de senaste tolv månaderna, eller
4. utbildaren begär det.

2 § Om myndigheten finner att den som har godkänts som chef är olämplig får godkännandet återkallas. Detsamma gäller om verksamheten inte bedrivs på det sätt som sägs i 9 kap. 2 § andra stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

Varning

3 § Myndigheten får istället för att återkalla ett tillstånd eller godkännande meddela varning om utbildaren eller chefen kan antas rätta till felet eller bristen.

12 kap. Straffbestämmelser

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 9 kap. 2 § första stycket döms till böter.

2 § En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 7 kap. 4 § döms till penningböter.

Föraren skall inte dömas till straff om föraren gjort en anmälan till den myndighet som regeringen bestämmer om att beviset förstörts eller kommit bort.

13 kap. Överklagande m.m.

Prop. 2007/08:10

Bilaga 3

1 § Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, gäller omedelbart om inte något annat förordnats i beslutet.

14 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall meddela ytterligare föreskrifter om

1. grundläggande kompetens,
2. prov,
3. fortbildning,
4. dispens,
5. bevis om yrkeskompetens,
6. gemenskapskod,
7. utbildare för yrkesförarkompetens,
8. chef hos utbildare för yrkesförarkompetens, och
9. tillsyn.

1. Denna lag träder i kraft den 10 september 2006.

2. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D1, D1E, D och DE skall tillämpas från och med den 10 september 2008.

3. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C och CE skall tillämpas från och med den 10 september 2009.

Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488) att 2 kap. 5 § skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

Föreslagen lydelse

2 kap.

5 §

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

C1 för tung lastbil och personbil med totalvikt mellan 3,5 och 7,5 ton, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

C1E för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet C1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att släpfordonet inte är tyngre än dragbilen.

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

D1 för buss med en största längd av åtta meter avsedd för högst 16 passagerare, och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss

D1E för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet D1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att

släpfordonet inte är tyngre än dragbilen. Prop. 2007/08:10
Bilaga 3

E för släpfordon, oavsett vikt
och antal.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Vägtrafikregistrets ändamål och innehåll

5 §

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik-ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik-ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens eller skall

*genomgå utbildning för att erhålla
sådan kompetens.*

Prop. 2007/08:10
Bilaga 3

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål samt för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 10 september 2006.

Förteckning över remissinstanserna som har yttrat sig över betänkandet Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109)

Riksdagens ombudsmän (JO), Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Örebro, Åklagarmyndigheten, Försvarsmakten, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmarknadsverket (AMS), Konkurrensverket, Räddningsverket, Statens skolverk, Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Sundsvall kommun, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Lunds Tekniska Högskola, Sveriges kommuner och Landsting, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Näringslivets regelnämnd (NNR), Trafikpolisernas samarbetsorganisation, Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkesmässig trafik (LAKY), Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport), Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega), SEKO – Facket för Service och Kommunikation, Biltrafikens Arbetsgivarförbund (BA), Bussarbetsgivarna (BuA), Transportgruppen, Skånetrafiken, Storstockholms lokaltrafik, Västtrafik, Lernia AB, AB svensk Bilprovning, Trafikövningsplatserna (TÖP), Riksutbildarna, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Trafikutbildarnas riksorganisation (TR), Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA), Sveriges Transportindustriförbund, Speditörförbund, Connex, Börje Jönssons Åkeri AB, Scania, Trafikcenter och Kommunala Företagens Samorganisation (KFS).

Förslag till lag om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon. Vidare innehåller lagen bestämmelser om utbildning för yrkesförarkompetens.

2 § Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

3 § I denna lag avses med EES-stater staterna i Europeiska unionen samt de övriga stater som omfattas av EES-avtalet.

4 § I denna lag avses med

godstransporter: körningar med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) när gods transporteras,

persontransporter: körningar med fordon som kräver förarbehörigheterna D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) när personer transporteras.

Med gods- eller persontransporter enligt första stycket skall också avses körningar som sker utan gods eller personer om körningen utgör ett led i den aktuella transporten.

5 § Med begreppet permanent bosättning avses i denna lag bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår

1. till följd av personlig och yrkesmässig anknytning, eller

2. om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där han bor.

En person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den till vilken han har personlig anknytning och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera stater skall dock anses vara permanent bosatt i den stat till vilken han har personlig anknytning under förutsättning att han regelbundet återvänder dit. Detta villkor behöver

¹ 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, Celex 32003L0059).

dock inte uppfyllas om personen bor i en stat för att genomföra en tidsbegränsad uppgift.

Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt medför inte att den permanenta bosättningen ändras.

2 kap. Tillämpningsområde

1 § Denna lag skall tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som och utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Detsamma gäller andra medborgare som är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES och som utför sådana gods- eller persontransporter på väg i Sverige.

2 § Av 7 kap. följer att lagens bestämmelser om utbildning av yrkesförare även tillämpas på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i en annan EES-stat än Sverige.

3 § I denna lag jämställs förarbehörigheten

- C1 med förarbehörigheten C,
- C1E med förarbehörigheten CE,
- D1 med förarbehörigheten D, samt
- D1E med förarbehörigheten DE.

Undantag

4 § Denna lag skall 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 försvarsmakt, civilförsvar, räddningstjänst, brandförsvaret eller ordningsmakt,
3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,
4. som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet,
5. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,
6. som används vid övningskörning eller körträning enligt körkortsförfattningarna eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag,
7. som används utan förvärvssyfte för persontransport eller gods-transport, för eget bruk, eller
8. som används för att transportera material och utrustning som föraren skall använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

3 kap. Förarkrav

1 § En förare skall för att få framföra fordon i enlighet med 2 kap. 1 § ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis genom grundutbildning och fortbildning som föreskrivs i denna lag. Föraren skall också uppfylla ålderskraven i 3–7 §§.

Hävdvunna rättigheter

2 § Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens är de förare som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna

1. D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller
2. C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Med svenskt körkort jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Godstransporter

3 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon om kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 18 års ålder utföra gods-transporter med sådana fordon.

4 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

Persontransporter

5 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

6 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

7 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

4 kap. Grundläggande kompetens

Utbildning

1 § En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt i 8 kap.

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

2 § En förare som innehar körkort med förarbehörighet B får förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning om

1) han eller hon innehar förarbehörigheten C, CE, D eller DE och har lång tids körvana av fordon med den förarbehörighet som grundutbildningen avser,

2) han eller hon har erfarenhet av sådant fordon som grundutbildningen avser, eller

3) andra särskilda förhållanden föreligger (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Körträning

3 § Den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens skall körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Sådan körträning får ske utan att förarbehörighet för fordonet innehas. Den som körtränar utan förarbehörighet skall dock inneha körkortstillstånd som avses i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) och uppfylla ålderskraven enligt 4 kap. 2 och 4 §§ körkortslagen

4 § Körträning som sker under grundutbildning skall ske under uppsikt av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt denna lag.

Utvidgning eller ändring av transporverksamheten

5 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 1 eller 2 § för godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter behöver endast genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Motsvarande gäller vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter.

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Prövningsmyndighet

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer får pröva frågor om förkortad grundutbildning enligt 2 § och kompletterande grundutbildning enligt 5 §.

5 kap. Fortbildning

1 § En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1, 2 eller 5 § och en förare med hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå fortbildning hos den som får bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens enligt i 8 kap.

Efter genomgången fortbildning skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Prop. 2007/08:10
Bilaga 5

Tider

2 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

3 § En förare som omfattas av hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag denna lag börjar att tillämpas.

4 § En förare som har genomgått sin första fortbildning enligt 2 eller 3 § skall härefter genomgå fortbildning vart femte år före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

5 § En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildning.

Undantag

6 § En förare som utför gods- eller persontransporter och som genomgått en fortbildning är inte skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under den tid som ett yrkeskompetensbevis om fortbildning är giltigt.

6 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

Yrkeskompetensbevis

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

Myndigheten skall 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 förarbehörighet som beviset avser.

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

2 § Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Andra bevis om yrkeskompetens

3 § Den förare som inte är medborgare i en annan stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall kunna visa att han

eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i denna lag.

Prop. 2007/08:10
Bilaga 5

Skyldighet att medföra bevis

4 § En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens skall ha med sig

1. ett giltigt yrkeskompetensbevis, eller
2. annat bevis enligt 3 § och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis skall handlingarna överlämnas för kontroll.

7 kap. Utbildningsort

1 § En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES skall erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i Sverige.

2 § En förare som inte är medborgare i en stat inom EES kan erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige. Detsamma gäller om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd har utfärdats här i landet.

3 § En förare som avses i 1 eller 2 § kan genomgå fortbildning i Sverige om denne är permanent bosatt i Sverige eller arbetar här i landet.

8 kap. Utbildning för yrkeskompetens

1 § Utbildningsverksamhet enligt denna lag får endast bedrivas av den som har tillstånd.

2 § Tillstånd får beviljas den (fysisk eller juridisk person) som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. Tillståndet får förenas med villkor.

Tillstånd meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

3 § Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisas på en nationellt fastställd kurs som har varit föremål för samråd med myndighet som regeringen bestämmer är inte skyldig att ha tillstånd.

9 kap. Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

2 § Om en tillsynsmyndighet begär det skall den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

3 § Den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet skall till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar i verksamheten.

10 kap. Återkallelse m.m.

Återkallelse

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens om den som bedriver utbildning

1. visar sig vara olämplig att driva verksamheten genom att utbildningsverksamheten bedrivs i strid mot 8 kap. 2 § eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt,
2. inte bedrivit undervisning de senaste 12 månaderna, eller
3. begär det.

Varning

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer får i stället för att återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

11 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som utför gods- eller persontransporter utan att vara berättigad till det enligt denna lag döms till böter.

Till samma straff döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en förare som inte är berättigad att utföra gods- eller persontransport enligt denna lag.

2 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 3 § första stycket döms till penningböter.

Föraren skall inte dömas till straff om en anmälan har gjorts före färden om att beviset förstörts eller kommit bort.

12 kap. Överklagande m.m.

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol

1. beslut att inte bevilja förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 §,
2. beslut att inte bevilja kompletterande grundutbildning enligt 4 kap. 5 §
3. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 1 §,

4. beslut att återkalla tillstånd att bedriva utbildning enligt 10 kap. 1 §, samt

5. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.

Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, gäller omedelbart om inte något annat förordnas.

13 kap. Bemyndiganden

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 5 §,
 - körträning enligt 4 kap. 3 och 4 §§,
 - anordnande av prov enligt 4 kap. 1–2 och 5 §,
 - provs omfattning och utformning,
2. innehållet i fortbildningen enligt 5 kap. 1 §,
3. tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,
4. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,
5. andra bevis om yrkeskompetens enligt 6 kap. 3 §
6. förändringar i utbildningsverksamheten som skall anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och
7. tillsyn.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela undantag från krav på körkorttillstånd, viss uppfylld ålder och innehav av viss förarbehörighet enligt 4 kap. 3 §.

1. Denna lag träder i kraft den XXX XXX.

2. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D och DE skall tillämpas från och med den 10 september 2008.

3. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C och CE skall tillämpas från och med den 10 september 2009.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik- ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, *eller*

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik- ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, *eller*

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (XX:XX) om yrkesförarkompetens eller skall

¹ Senaste lydelse 2006:303.

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

genomgå utbildning för att erhålla sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den xxx xxx xxx.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (1998:492) om biluthyrning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

En buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren får endast lämnas ut till den som innehar

1. ett sådant bevis på yrkeskompetens som avses i artikel 5.2 andra stycket c i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och som inte är äldre än fem år, eller

2. ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren (körvaneintyg).

1. ett giltigt bevis om yrkeskompetens som avses i 6 kap. 1 och 2 §§ lagen (XX:XX) om yrkesförarkompetens, eller

Denna lag träder i kraft den 10 september 2008.

Förteckning över remissinstanserna som har yttrat sig över utkastet till lagrådsremiss

Riksdagens ombudsmän (JO), Svea hovrätt, Göteborgs tingsrätt, Kammarrätten i Jönköping, Länsrätten i Örebro, Åklagarmyndigheten, Forsvarsmakten, Rikspolisstyrelsen, Arbetsmarknadsverket (AMS), Konkurrensverket, Räddningsverket, Statens skolverk, Vägverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Sundsvall kommun, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Lunds Tekniska Högskola, Sveriges kommuner och Landsting, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Näringslivets regel-nämnd (NNR), Trafikpolisernas samarbetsorganisation, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport), Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega), SEKO – Facket för Service och Kommunikation, Biltrafikens Arbetsgivarförbund (BA), Bussarbets-givarna (BuA), Transportgruppen, Skånetrafiken, Storstockholms lokaltrafik, Västtrafik, Lernia AB, AB svensk Bilprovning, Trafikövningsplatserna (TÖP), Riksutbildarna, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Trafikutbildarnas riksorganisation (TR), Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA), Sveriges Transportindustriförbund, Speditörförbund, Connex, Börje Jönssons Åkeri AB, Scania, Trafik-centeroch Svenska Kommunalarbetarförbundet.

Förslag till lag om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare som utför transporter med vissa motorfordon (yrkesförarkompetens). Vidare innehåller lagen bestämmelser om utbildning för sådan kompetens.

2 § Grundläggande bestämmelser om behörighet att framföra motorfordon finns i körkortslagen (1998:488). Ytterligare bestämmelser om behörighet att framföra fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

3 § I denna lag avses med EES-stater staterna i Europeiska unionen samt de övriga stater som omfattas av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

4 § I denna lag avses med

godstransporter: körningar med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488) och som sker med gods,

persontransporter: körningar med fordon som kräver förarbehörigheterna D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen och som sker med passagerare.

Med gods- eller persontransporter enligt första stycket avses också körningar som sker utan gods eller passagerare om körningen utgör ett led i sådana transporter.

5 § Med permanent bosättning avses i denna lag bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår

1. till följd av personlig och yrkesmässig anknytning, eller

2. om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där han eller hon bor.

En person som har yrkesmässig anknytning till en annan plats än den som han eller hon har personlig anknytning till och som därför omväxlande bor på olika platser i två eller flera stater skall dock anses vara permanent bosatt i den stat som han eller hon har personlig anknytning till under förutsättning att han eller hon regelbundet återvänder dit. Detta

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 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

villkor behöver dock inte uppfyllas om personen bor i en stat för att genomföra en tidsbegränsad uppgift.

Studier vid universitet eller annan utbildningsanstalt medför inte att den permanenta bosättningen ändras.

2 kap. Tillämpningsområde

1 § Denna lag skall tillämpas på förare som är medborgare i en EES-stat och som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C, CE, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Lagen skall också tillämpas på andra medborgare om de är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES och som utför sådana gods- eller persontransporter på väg i Sverige.

2 § Av 7 kap. följer att lagens bestämmelser om utbildning av yrkesförare och om yrkeskompetensbevis även tillämpas på förare som utför gods- eller persontransporter på väg i en annan EES-stat än Sverige.

3 § I denna lag jämställs förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E i rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort² enligt följande:

- C1 med förarbehörigheten C,
- C1E med förarbehörigheten CE,
- D1 med förarbehörigheten D, och
- D1E med förarbehörigheten DE.

Undantag

4 § Denna lag skall 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, räddningstjänsten eller polisen,
3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,
4. som är nya eller ombyggda och ännu inte har 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,
7. som används för eget bruk utan förvärvssyfte för persontransport eller godstransport, eller
8. som används för att transportera material och utrustning som föraren skall använda i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

² Jfr EGT L 237, 24.8.1991 s. 1, Celex 31999L0439.

3 kap. Förarkrav

1 § För att få framföra ett fordon med gods- eller persontransporter skall en förare enligt denna lag ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren skall också uppfylla ålderskraven i 3–7 §§.

Hävdvunna rättigheter

2 § Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för persontransporter är förare som innehar eller har innehaft svenskt körkort med förarbehörigheterna D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008.

Förare som innehar eller har innehaft svenskt körkort med förarbehörigheterna C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009 är undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens för godstransporter.

Med svenskt körkort jämställs körkort som utfärdats i en annan stat inom EES. Ett sådant körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Godstransporter

3 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

4 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE får från och med 21 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

Persontransporter

5 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

6 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

7 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

Utbildning

1 § En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt 8 kap.

Grundutbildningen skall uppgå till 280 timmar och avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

2 § En förare kan förvärva grundläggande kompetens genom att delta i en förkortad grundutbildning hos den som får bedriva utbildning enligt 8 kap. (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Grundutbildningen skall uppgå till 140 timmar och avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Körträning

3 § Den som deltar i grundutbildning för att förvärva grundläggande kompetens skall körträna med sådant fordon som kompetensen avser. Körträningen skall ske under uppsikt av en lärare hos den som bedriver utbildningsverksamhet enligt denna lag.

Vid körträning med någon som inte har förarbehörighet för fordonet gäller bestämmelserna om övningskörning i 4 kap. körkortslagen (1998:488).

Utvidgning eller ändring av transporverksamheten

4 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för godstransporter enligt 1 eller 2 § och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter behöver endast genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Motsvarande gäller vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter.

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

5 kap. Fortbildning

1 § En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1, 2 eller 4 § och en förare med hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå fortbildning hos den som får bedriva utbildningsverksamhet för yrkesförarkompetens enligt 8 kap.

Efter genomgången fortbildning skall ett yrkeskompetensbevis enligt 6 kap. 1 § utfärdas.

Tider

2 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

3 § En förare som omfattas av hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå sin första fortbildning inom sju år från den dag denna lag börjar att tillämpas.

4 § En förare som har genomgått sin första fortbildning enligt 2 eller 3 § skall därefter genomgå fortbildning vart femte år före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

5 § En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildning.

Undantag

6 § En förare som utför gods- eller persontransporter och som genomgått en fortbildning för ett av transportslagen är inte skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under den tid som yrkeskompetensbeviset för fortbildning är giltigt.

6 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

Yrkeskompetensbevis

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

Myndigheten skall 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 förarbehörighet som beviset avser.

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

2 § Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Andra bevis om yrkeskompetens

3 § Den förare som inte är medborgare i en annan stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i denna lag.

Skyldighet att ha med sig bevis

4 § En förare som omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens skall vid utförandet av gods- eller persontransporter ha med sig:

1. ett giltigt yrkeskompetensbevis, eller
2. annat bevis enligt 3 § och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis skall handlingarna överlämnas för kontroll.

7 kap. Utbildningsort

1 § En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES skall få den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i Sverige.

2 § En förare som inte är medborgare i en stat inom EES skall få den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat i Sverige. Detsamma gäller om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd har utfärdats här i landet.

3 § En förare som avses i 1 eller 2 § får genomgå fortbildning i Sverige om denne är permanent bosatt i Sverige eller arbetar här i landet.

8 kap. Utbildning för yrkeskompetens

1 § Utbildningsverksamhet enligt denna lag får endast bedrivas av den som har tillstånd.

2 § Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. Tillståndet får förenas med villkor.

Tillstånd meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

3 § Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven går en nationell kurs som har varit föremål för samråd mellan de myndigheter som regeringen bestämmer är inte skyldig att ha tillstånd.

9 kap. Tillsyn

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

2 § Om en tillsynsmyndighet begär det skall den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet lämna tillträde till driftsstället med till-

hörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

Prop. 2007/08:10
Bilaga 7

3 § Den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet skall till tillsynsmyndigheten anmäla förändringar i verksamheten.

10 kap. Återkallelse m.m.

Återkallelse

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens om

1. den som bedriver utbildning inte följer 8 kap. 2 § eller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen eller i övrigt bedriver undervisningsverksamheten på ett otillfredsställande sätt,
2. undervisning inte bedrivits de senaste 12 månaderna, eller
3. den som bedriver utbildning begär det.

Varning

2 § Den myndighet som regeringen bestämmer får i stället för att återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning för yrkesförarkompetens meddela varning om det kan antas att felet eller bristen rättas till.

11 kap. Ansvarsbestämmelser

1 § Den som utför gods- eller persontransporter utan att vara berättigad till det enligt denna lag döms till böter.

Till samma straff döms den som i sin transportverksamhet uppsåtligen eller av oaktsamhet anlitar en förare som inte är berättigad att utföra gods- eller persontransport enligt denna lag.

2 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 6 kap. 4 § första stycket döms till penningböter.

Föraren skall inte dömas till straff om en anmälan har gjorts före färdens om att beviset förstörts eller kommit bort.

12 kap. Överklagande m.m.

1 § Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,
2. beslut att återkalla tillstånd att bedriva utbildning enligt 10 kap. 1 §, och
3. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.

Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har Prop. 2007/08:10
meddelats med stöd av lagen, gäller omedelbart om inte något annat Bilaga 7
förordnas.

13 kap. Bemyndiganden

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. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,
4. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,
5. andra bevis om yrkeskompetens enligt 6 kap. 3 §,
6. förändringar i utbildningsverksamheten som skall anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och
7. tillsyn.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

2. Denna lag tillämpas första gången den 10 september 2008 på förare som utför persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D och DE.

3. Denna lag tillämpas första gången den 10 september 2009 på förare som utför godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C och CE.

Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter skall vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafikärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning, eller

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (XX:XX) om yrkesförarkompetens eller skall genomgå utbildning för att få sådan kompetens,

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

¹ Senaste lydelse 2006:303.

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt Prop. 2007/08:10
Bilaga 7

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2008.

Förslag till lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning

Härigenom föreskrivs att 17 § lagen (1998:492) om biluthyrning skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

17 §

En buss som är inrättad för fler än sjutton personer inklusive föraren får endast lämnas ut till den som innehar

1. ett *sådant bevis på yrkeskompetens som avses i artikel 5.2 andra stycket c i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och som inte är äldre än fem år*, eller

2. ett intyg om minst ett års tjänstgöring som förare av buss i yrkesmässig trafik eller motsvarande erfarenhet under de senaste fem åren (körvaneintyg).

1. ett *giltigt bevis på yrkeskompetens om persontransporter som avses i 6 kap. 1 och 2 §§ lagen (XX:XX) om yrkesförarkompetens*, eller

Denna lag träder i kraft den 10 september 2008.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2007-08-28

Närvarande: f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

Kompetens hos yrkesförare

Enligt en lagrådsremiss den 28 juni 2007 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om yrkesförarkompetens,
- 2.lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
- 3.lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Jonas Ragell.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Förslaget till lag om yrkesförarkompetens

2 kap. 4 §

I paragrafen anges undantag från lagens tillämpningsområde. Enligt punkten 7 skall lagen inte tillämpas på förare av fordon ”som används för eget bruk utan förvärvssyfte för persontransport eller godstransport”. Den föreslagna bestämmelsen implementerar direktivets artikel 2 f, enligt vilket – med en kanske missvisande kommatering – undantaget avser ”fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor, för eget bruk”. Andra språkversioner talar t.ex. om ”vehicles used for non-commercial carriage of passengers or goods, for personal use”, ”véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés”, ”Fahrzeugen, die für die nichtgewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken eingesetzt werden”, ”køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring og varetransport i privat øjemed”.

Det är visserligen oklart om avsikten är att persontransporter för att undantas skall vara icke-kommersiella och godstransporter ske för eget bruk (eller avse varor för eget bruk), som några av versionerna kan antyda, eller om begreppen icke-kommersiell och för eget bruk skall avse bägge kategorierna, som den föreslagna lagtexten anger. Att tala om en ”icke-kommersiell persontransport för eget bruk” framstår emellertid som så främmande, att en rimlig tolkning måste anses vara att undantaget i direktivet avser dels icke-kommersiell persontransport som även kan omfatta andra än föraren själv, dels transport av gods för eget bruk. Uttrycket ”för eget bruk” måste dock anses vara väsentligt snävare än ”i privat øjemed”, ”zu privaten Zwecken”, ”dans des buts privés” osv. För att åstadkomma en rimlig tolkning och undvika en alltför snäv utformning av undantaget förordar Lagrådet att undantaget formuleras så:

3 kap. 2 §

I paragrafen görs vissa undantag från kravet på yrkeskompetens när det gäller s.k. hävdvunna rättigheter. I det remitterade förslaget föreslås sådana undantag gälla för förare som ”innehar eller har innehaft” svenskt körkort med viss angiven behörighet utfärdat när det gäller persontransporter före den 10 september 2008 och när det gäller godstransporter före den 10 september 2009 (se punkterna 2 och 3 i lagens övergångsbestämmelser). Förslaget avviker från artikel 4 i yrkesförorddirektivet som kräver att föraren ”innehar” ett sådant körkort.

Förslaget, som i denna del överensstämmer med utredningens förslag, är långtgående och innebär att ett äldre körkort, även om det skulle vara återkallat vid den tidpunkt då lagen skall börja tillämpas, kan utgöra grund för undantag från kravet på yrkeskompetens, i kombination med ett nytt körkort.

I remissen åberopas som skäl för detta ställningstagande bl. a. skäl 11 i yrkesförorddirektivet. Det är emellertid att märka att det av den engelska versionen tydligt framgår att det krävs kontinuitet i innehavet av körkort (genom användandet av uttrycket ”since before the date”). Anmärkas kan vidare att man i den danska och finska lagstiftning som genomförts för att implementera nu aktuellt direktiv synes ha utgått från att s.k. hävdvunna rättigheter endast kan uppkomma för det fall det föreligger ett giltigt körkortsinnehav vid den tidpunkt då kraven på yrkesförarkompetens för första gången kommer att aktualiseras, d.v.s. den 10 september 2008 eller den 10 september 2009.

Lagrådet förordar att paragrafen anpassas till direktivet och att orden ”innehar eller har innehaft” ändras till endast ”innehar”.

För att göra det lättare att förstå skillnaderna mellan första och andra styckena bör dessutom styckena utformas på ett likformigt sätt och lämpligen inledas med orden: ”Förare som innehar ett svenskt körkort med”.

6 kap. 3 §

Förare som är medborgare i en stat inom EES förutsätts ha yrkeskompetensbevis som är utfärdat av en stat inom EES. I fråga om förare som är medborgare i annan stat men som är anställd eller anlitas av ett företag som är etablerat inom EES anges i stället att föraren skall kunna visa att han eller hon har den kompetens och utbildning som anges i lagen. Meddelas sådan utbildning som avslutas med godkänt prov skall emellertid enligt den föreslagna lagen ett yrkeskompetensbevis utfärdas alldeles oavsett medborgarskap. Avsikten synes i stället vara, enligt direktivets artikel 10.3 b, att förare som inte är EES-medborgare men som anlitas av ett företag inom EES skall kunna förlita sig på bevis om utbildning och kompetens som antingen utfärdats i tredje land (dvs. av stat utom EES) eller utfärdats inom EES men inte är ett yrkeskompetensbevis i direktivets och den föreslagna lagens mening,” ett nationellt bevis vars giltighet medlemsstaterna ömsesidigt erkänner på sina territorier”.

Något sådant beslut om ömsesidigt erkännande eller någon sådan överenskommelse är, enligt vad som framkommit vid föredragningen, inte bekant. Prop. 2007/08:10 Bilaga 8

Direktivets krav borde kunna uppfyllas redan genom att bestämmelsen i stället anger att regeringen (eller myndighet som regeringen bestämmer, jfr den i remissen föreslagna bestämmelsen i 13 kap. 1 § 5) får bestämma att även andra bevis om yrkeskompetens kan godtas i Sverige.

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 september 2007.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, statsråden Olofsson, Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Torstensson, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors och Björling.

Föredragande: statsrådet Torstensson

Regeringen beslutar proposition 2007/08:10 Kompetens hos yrkesföreare.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om yrkesförarkompetens	13 kap. 1 §	32003L0059
