

Gällande rätt

18 Internationell utblick

I detta kapitel redovisar utredningen några internationella rättsakter och gällande författningar som utgör grunden för författningsförslagen, och som utredningen har att utgå från vid sina överväganden. Här framgår också något om diskussionen kring förarutbildningen i Europa under de senaste åren.

18.1 Ålders- och kompetenskrav vid internationella vägtransporter – bestämmelser som gäller i Sverige

18.1.1 Utbildningskrav för yrkesförare inom FN:s ekonomiska kommission för Europa

Vissa ålders- och kompetenskrav för förare finns redan i vad som brukar kallas AETR¹, dvs. den europeiska överenskommelsen av den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter.

Enligt artikel 1 j) AETR avses med förare en person som, oavsett om han uppbär lön eller ej, kör fordonet även om det sker under kortare tid liksom den som befordras med fordonet för att vara tillgänglig som förare om så behövs. Av artikel 5.1 i AETR framgår att 18 år skall vara den lägsta åldern för förare vid godstransporter för fordon som – i förekommande fall inklusive släpvagnar eller påhängsvagnar – har en högsta tillåtna vikt av högst 7,5 ton. För övriga fordon skall lägsta åldern för förare vid godstransporter vara 21 år, eller 18 år om föraren har visst bevis på yrkeskompetens. Förare som anlitas för persontransporter skall enligt artikel 5.2 AETR ha fyllt 21 år. Om körningen sträcker sig utanför en radie av 50 kilometer från den ort där fordonet normalt är stationerat skall föraren även uppfylla ett av de villkor som räknas upp i artikeln.

¹ UNECE European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR). Publicerad i SÖ 1973:53, ändrad 1983:58 och 1992:40.

Föraren skall i minst ett år ha arbetat med godstransporter som förare av fordon med en högsta tillåtna vikt överstigande 3,5 ton (artikel 5.2 a). Föraren skall 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 i överenskommelsen, förutsatt att en behörig myndighet bedömer att föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet (artikel 5.2. b). Föraren skall slutligen inneha ett av en fördragsslutande part godkänt bevis på yrkeskompetens som styrker fullgjord utbildning för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg (artikel 5.2.c).

18.1.2 Utbildningskrav för yrkesförare inom EG

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. I direktivet anges att man vid fastställande av miniminivå för sådan utbildning bör ta hänsyn till de olika förutsättningar som råder för gods- respektive persontransporter på väg. Enligt artikel 1 är kravet innehav av körkort samt att man genomgått den utbildning som nämns i bilagan till direktivet. Det innebär ett krav på kunskap om fordonet och om transporter med fordonet samt erfarenhet från att köra last- eller passagerarfordon.

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, men också till flexibilitet utan att dess grundläggande syfte undermineras. 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 avsnitt III Besättning i Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 finns bestämmelser om förarens lägsta ålder m.m. för gods- transporter respektive persontransporter. Bestämmelserna omfattar även krav att föraren under vissa förutsättningar skall ha bevis på

yrkeskompetens, som är godkänt av en medlemsstat. Beviset skall styrka fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter respektive persontransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.

Av 3 kap. 2 § förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (kör- och vilotidsförordningen) framgår hur kraven på yrkeskompetens skall uppfyllas i Sverige, och att Vägverket skall utfärda yrkeskompetensbevis till förare som uppfyller kraven.

Bestämmelserna 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 i 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 anges att Vägverket är behörig myndighet att bedöma om föraren genom detta arbete har fått tillräcklig erfarenhet.

18.1.3 Förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Enligt 1 § förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter skall bl.a. artiklarna 1 och 5–12 AETR gälla som svensk förordning i den lydelse som de engelska och franska originaltexterna har efter senare ändringar. I 6 § förordningen anges att med behörig myndighet enligt AETR avses för Sveriges del Vägverket. Enligt 7 § samma förordning skall kraven på yrkeskompetens i artikel 5.1 b andra strecksatsen och 5.2. andra stycket c i AETR för Sveriges del 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 gymnasieskola, fristående gymnasieskola eller komvux där eleven undervisats på en nationellt fastställd kurs vars innehåll varit föremål för samråd enligt 8 kap. 4 § körkortsförordningen (1998:980). Vägverket skall också utfärda ett bevis på yrkeskompetens till förare som uppfyller det nämnda kravet. Ytterligare bestämmelser härom finns i Vägverkets föreskrifter

(VVFS 1994:6) om utbildning för speciell yrkeskompetens för förare av fordon vid vissa gods- eller persontransporter.

18.2 Yrkesförardirektivet

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 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (yrkesförardirektivet) föregicks av förhandlingar om direktivets innehåll mellan medlemsstaterna och i Europaparlamentet. Ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbildning av yrkesförare för gods- eller persontransporter på väg lades fram av kommissionen den 2 februari 2001². I dokumentet finns en motivering när det gäller bl.a. utbildningssituationen i medlemsstaterna, den grundläggande utbildningens längd och innehåll, vidareutbildning, tillgodoräknande av viss utbildning, införande av gemenskapskod på körkortet och godkännande av kursprogram. Utredningens redogörelse nedan är i tillämpliga delar hämtad från direktivförslaget motivering. När utredningen redogör eller återger för begrepp och detaljer utgår den dock från det slutgiltiga direktivet. Argumentationen i det följande är således inte i sin helhet kommissionens. Resonemangen ger dock en översiktlig bild av de överväganden som legat till grund för direktivet.

18.2.1 Strävan att harmonisera bestämmelser om yrkesutbildning

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter innehåller bestämmelser om yrkesutbildning.

Av artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 framgår bl.a. följande.

1. Lägsta ålder för förare skall vid godstransporter vara 18 år för fordon som – i förekommande fall inklusive släpvagnar eller påhängsvagnar – har en högsta tillåtna vikt av högst 7,5 ton. För övriga fordon skall lägsta föraråldern vara 21 år vid gods-

² KOM(2001) 56 slutlig 2001/0033 (COD).

transporter. Den lägsta åldern skall dock även i detta fall vara 18 år om föraren har ett sådant bevis på sin yrkeskompetens som är godkänt av en medlemsstat och som styrker fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter på väg, i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för förare vid vägtransporter.

2. Förare som anlitas för persontransporter skall 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, skall 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.
- 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.

Förare av fordon vid vägtransporter behöver dock inte uppfylla villkoren i punkt 2 andra stycket a–c om de har utövat detta arbete i minst ett år före den 1 oktober 1970.

Det som angetts innebär bl.a. att de yrkesförare av gods-transportfordon (lastbilar) som är under 21 år skall 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 (bussar) innebär artikel 5 i förordningen att ett yrkeskompetensbevis är obligatoriskt för bussförare med körningar som sträcker sig utanför en radie av 50 km från den ort där fordonet normalt är stationerat. Undantag föreligger i Sverige för den förare som har skaffat sig körvana i ett år och har bevis om denna yrkeskompetens utfärdad av Vägverket.

I rådets direktiv 76/914/EEG fastställs innehållet i utbildningen för att erhålla ett yrkeskompetensbevis. I första stycket i bilagan till det direktivet anges att den ”utbildning som leder till intyg om yrkeskompetens skall omfatta åtminstone följande ämnen, 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 skall avläggas för att ett körkort skall kunna utfärdas. Andra moment har blivit föråldrade.

18.2.2 Utbildningssituationen i medlemsstaterna

Av kommissionens förslag framgår bl.a. följande. Följden av den nuvarande regleringen är att det i egentlig mening inte finns några krav på att förarna skall genomgå en yrkesutbildning. Det bekräftas av faktiska förhållanden. I de flesta stora medlemsstater är det endast ett fåtal yrkesförare som genomgår en sådan utbildning (5–10 procent). Endast Nederländerna och Frankrike har infört ett generellt krav på att förarna skall genomgå en grundläggande yrkesutbildning. I Nederländerna måste alla yrkesförare inneha yrkeskompetensintyg. Frankrike, där cirka en tredjedel av yrkesförarna innehar yrkeskompetensintyg, införde år 1995 krav på att förarna skall ha genomgått en minimiutbildning. Detta skedde etappvis (till en början för godstransporter för annans räkning, därefter för godstransporter för egen räkning och slutligen för persontransporter) och genom avtal med sektorn.

18.2.3 Grundläggande utbildning

Förslaget till yrkesförardirektiv innebar att yrkesutbildningen för att erhålla ett yrkeskompetensbevis skulle behållas. Samtidigt skulle antalet undantag minska och man skulle göra det mera lockande att genomgå en sådan utbildning genom att snabbare ge förarna behörighet att framföra tyngre fordon. Det ansågs önskvärt att samtliga yrkesförare så småningom kunde få en sådan utbildning.

I det färdiga direktivet blev yrkesutbildningen inget absolut villkor för att erhålla ett yrkeskompetensbevis. I stället stannade man för två alternativ för förvärvande av grundläggande kompetens. Det

första avser både deltagande i utbildning och genomfört prov (utbildningsalternativet). Det andra alternativet gäller endast prov (provalternativet).

Att nu kräva att alla nya yrkesförare skall genomgå en fullständig grundläggande utbildning för att erhålla yrkeskompetensintyget har bedömts skapa problem på arbetsmarknaden. Därför får medlemsstaterna införa ett system för att i snabbare tempo förvärva grundläggande kompetens. Denna skall ha samma innehåll som den fullständiga grundläggande utbildningen, så som den definieras i bilaga till direktivet, och skiljer sig endast i fråga om kursernas längd.

Den fullständiga grundläggande utbildningens *längd* uppgår till totalt 280 timmar (8 veckor om 35 timmar). Utbildningen för att i snabbare tempo förvärva den grundläggande kompetensen uppgår totalt till 140 timmar (4 veckor om 35 timmar). Frankrike, som införde en grundläggande minimiutbildning år 1995, har goda erfarenheter på området och antalet yrkesförare som väljer att följa en fullständig grundläggande utbildning har ökat sedan dess. Underliggande faktorer såsom hierarkin mellan förarna antas ha lett till dessa positiva effekter.

Innehållet i de två typerna av grundläggande utbildning, den fullständiga utbildningen och snabbförvärd grundläggande kompetens, finns i en bilaga till direktivet, *se bilaga 3*. De tre delarna är

1. Avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelserna
2. Tillämpning av bestämmelser
3. Hälsa, vägtrafiksäkerhet och miljösäkerhet, service och logistik.

Kraven i bilagan är *minimikrav*. Medlemsstaterna kan därför fastställa en högre utbildningsstandard eller införa specifika punkter med hänsyn till den nationella situationen. Arbetsmarknadens parter måste naturligtvis ta del i diskussionerna i frågan.

Utbildningens längd har inte fastställts i detalj för varje punkt eller varje ämne i bilagan. När det gäller körträning har ett minsta antal körtimmar fastställts, 20 timmar för utbildning för grundläggande kompetens och 10 timmar för den snabbförvärd grundläggande kompetensen.

De yrkesförare som redan är verksamma när direktivet träder i kraft undantas från kraven att genomgå denna grundläggande utbildning (hävdivunna rättigheter). De måste däremot uppfylla det generella kravet om att följa en fortbildningskurs vart femte år.

18.2.4 Fortbildning

Redan genom kommissionens förslag fastställdes i direktivtexten förutom den grundläggande utbildningen även principerna för fortbildningen. En yrkesförare kan naturligtvis inte utöva sitt yrke på bästa vis utan att under lång tid få någon vidareutbildning. I samtliga medlemsstater ändras bestämmelserna allt oftare. Det är viktigt att yrkesförarna får möjlighet att fräscha upp sina kunskaper och att hålla sig à jour med utvecklingen. Det finns samtidigt ett behov av att öva de praktiska färdigheterna, särskilt när det gäller framförandet av fordon, t.ex. för att rationalisera bränsleförbrukningen och för att betona vikten av trafiksäkerhet och den roll som yrkesförare spelar när det gäller detta (jämför direktivets artikel 7).

Den obligatoriska fortbildningen skall pågå i fem dagar (35 timmar) var femte år, vilket motsvarar en utbildningsdag per år. Detta skall betraktas som ett absolut minimum. Kursen skall fördelas på perioder om minst sju timmar.

Frankrikes erfarenheter från kravet på vidareutbildning är mycket positiva, både när det gäller kvantitativa effekter (särskilt trafiksäkerheten) och när det gäller mottagandet från parterna på arbetsmarknaden.

18.2.5 Tillgodoräknande av ämnen

Kommissionen föreslog att en person som har avslutat den grundläggande utbildningen för förare av fordon för godstransporter och som senare vill uppfylla direktivets krav för persontransporter (eller omvänt) inte skall behöva upprepa de gemensamma ämnena i den grundläggande utbildningen. En sådan bestämmelse finns också i direktivet (artikel 5.5). Föraren behöver alltså inte upprepa de gemensamma delarna i den grundläggande kompetensen utan endast de delar som är specifika för den nya kompetensen.

18.2.6 Godkännande av kursprogram

Enligt bedömningen i kommissionens förslag skulle införandet av krav på grundläggande utbildning och vidareutbildning komma att få direkta och omfattande konsekvenser för utbildningskapaciteten i medlemsstaterna. Med undantag för Nederländerna och Frankrike finns det för närvarande kapacitet att utbilda cirka 5–10 procent av de nya förare som varje år vill erhålla ett yrkeskompetensbevis. Den nya grundläggande minimiutbildningen och fortbildningen kommer att kräva en avsevärd ökning av kapaciteten. Bilagan till direktivförslaget innehåller därför kriterier som utbildningsorganen kan använda sig av för att godkänna kursprogrammen. På detta sätt kan medlemsstaterna själva, med utgångspunkt i fastställda kriterier, besluta om hur yrkesutbildningen skall utformas för att undvika att tillfälliga brister uppstår i utbildningskapaciteten.

18.2.7 Synpunkter på direktivförslaget i Sverige

Vägverket, Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Svenska Transportarbetareförbundet och Svenska Åkeriförbundet bereddes tillfälle att yttra sig över förslaget. Vägverket och Svenska Transportarbetareförbundet tillstyrkte i allt väsentligt förslaget. Biltrafikens Arbetsgivareförbund angav att man inte har något att erinra mot förslaget. Dåvarande Utbildningsdepartementet hade vissa synpunkter på förslaget och framhöll bl.a. att man vill ha en modell som låg bättre i linje med det svenska utbildningssystemet. Sverige borde välja det alternativ till tillämpning av direktivet som innebär att utbildningen är frivillig och att förarnas kunskapsnivå kontrolleras med hjälp av ett prov. Utbildningssystem mål- och resultatstyrning syftade till att föraren uppnådde vissa kunskaper men inte *hur* han eller hon uppnådde dem.

18.2.8 Sammanfattning och diskussion

För närvarande finns tre EG-rättsakter som rör utbildning av fordonsförare. Det är rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter som även innehåller regler om utbildning av vissa förare mellan 18 och 21 år. Vidare föreligger rådets direktiv av den 29 juli 1991 om körkort (91/439/EEG), i vilket de villkor som är förknippade med

föraryrket inte beaktas särskilt. Det är inte heller fallet i föreliggande förslag till nytt körkortsdirektiv³. Kommissionen har bl.a. därför velat skapa en rättsakt med särskilda krav för yrkesförare, dvs. det yrkesförardirektiv som utredningens arbete gäller.

Förslaget innebar att den som skall vara verksam som yrkesförare måste ha förvärvat grundläggande kompetens för att utöva yrket. Alla verksamma yrkesförare skulle dessutom under en fortbildningskurs om 35 timmar vart femte år delta i fortbildning, som skulle anpassas till bl.a. den enskilde förarens behov. Förslaget innehöll bestämmelser om hävdvunna rättigheter, vilket innebar att förare som redan var yrkesverksamma när direktivet började tillämpas skulle undantas från kravet på grundläggande utbildning. Förslaget innehöll även bestämmelser om kunskapskontroller m.m. I åtminstone dessa delar finns intentionerna från förslaget kvar i det gällande direktivet.

Svensk rätt har inga särskilda regler om utbildning för yrkesförare utöver bestämmelserna i rådets förordning om harmonisering av viss social lagstiftning och reglerna avseende körkort. Svenska författningsbestämmelser måste införas fullt ut i enlighet med det nya direktivet. EG-lagstiftning av det här slaget kräver en utökning av utbildningskapaciteten i Sverige liksom i andra medlemsstater. Det gäller särskilt vidareutbildningen av förare.

18.3 Förslaget till nytt körkortsdirektiv

Hösten 2003 överlämnade kommissionen ett förslag till ett nytt körkortsdirektiv. Förslaget innebar att det nuvarande direktivet, revision av det nu gällande direktivet 91/439/EEG om körkort⁴ skulle revideras på viktiga punkter. Syftet med förslaget till revision var främst att förbättra körkortets skydd mot förfalskningar, att säkerställa fri rörlighet för EU-förare och att förbättra trafik-säkerheten.

Här följer exempel på några sådana viktiga ändringar och betydelsen av dessa för svenskt vidkommande:⁵

³ KOM(2003) 621 slutlig.

⁴ EGT L 237, 24.8.1991, s. 1.

⁵ Regeringskansliets faktagromemoria 2003/04:FPM62 av den 11 februari 2004.

- a) körkortens utseende harmonieras genom att plastkort blir standard. Syftet med ändringen är att det skall bli lättare att förse ett plastkort med skydd mot förfalskning, inkluderande möjlighet att förse korten med ett mikrochip.
- b) giltighetstiderna för körkort harmoniseras. Alla körkorts-handlingar skall förnyas regelbundet. Dessutom skall körkorts-behörigheten i vissa fall omprövas regelbundet.
- c) tidsperioderna för medicinska kontroller av yrkesförare harmoniseras. För svensk del innebär de nya kraven att medicinsk prövning måste genomföras med tätare intervaller för personer med s.k. tunga behörigheter. Körkortsutbyte och medicinsk prövning skall enligt direktivförslaget göras vart femte år för alla yrkesförare, i stället för vart tionde år som för närvarande gäller i Sverige för dem som har fyllt 45 år och har tunga behörigheter. Sverige har starkt ifrågasatt om tätare takt i utbytet av körkortshandlingar och tätare medicinska kontroller är motiverat av trafiksäkerhetsskäl.
- d) nödvändiga åtgärder skall vidtas av medlemsstaten för att försäkra sig om att den som ansöker om nytt körkort inte redan har körkort i exempelvis en annan medlemsstat. Sådana kontroller företas redan i dag i Sverige, när så är möjligt, eftersom körkort och inte får utfärdas för den som redan har ett körkort i en annan EES-stat. Ytterligare gemensamma system för informationsutbyte mellan medlemsländerna förordas också.
- e) en ny körkortskategori införs för mopeder. Vidare föreslås en höjning av minimiåldern för att få köra de mest kraftfulla motorcyklarna och vissa andra ändringar av körkortskategorierna och behörighetskraven i syfte att höja trafiksäkerheten.
- f) en rad förändringar föreslås för att förbättra trafiksäkerheten och nya körkortskategorier införs. Hit hör körkortskategorierna C1, dvs. motorfordon för godstransporter med en vikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och inte är konstruerad för mer än 8 passagerare utöver föraren. Vidare föreslås körkortskategorin D1 för motorfordon för högst 16 passagerare som inte är längre än 8 meter. E-behörighet (tung släpvagn) skall kunna kombineras även med dessa nya

behörigheter, dvs. C1, C1E, D1 och D1E föreslås som obligatoriska behörighetsalternativ för medlemsstaterna. Minimialdern för C1 och C1+E föreslås vara 18 år, för C och CE 21 år, för D1 och D1+E 21 år samt för D och DE 24 år. Dessa minimialdrar gäller dock endast för förare som inte har yrkesförarkompetens enligt yrkesförardirektivet. Förare kan således berättigas till körkort med dessa behörigheter i yngre åldrar i enlighet med yrkesförardirektivet. För Sveriges del innebär förslaget till körkortsdirektiv fyra nya obligatoriska körkortskategorier och värdet av att införa dessa kategorier har ifrågasatts av Sverige.

- g) Vissa minimikrav på utbildning och kvalifikationer införs för förarprövare. Sverige har sett positivt på införandet av gemensamma kompetenskrav för förarprövare, innehållande grundutbildning och återkommande fortbildning. Såsom förebild åberopas den modell som föreskrivs i yrkesförardirektivet.

Förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort behandlas fortfarande i Bryssel. Förslaget behandlades således i EU-nämnden den 1 oktober 2004. Rådet fattade, i avvaktan på Europaparlamentets första läsning, beslut om gemensam inriktning den 7 oktober 2004. Rådets beslut innebar flera ändringar i förhållande till kommissionens ursprungliga förslag men överensstämde med detta i de viktigaste dragen. Europaparlamentet behandlade förslaget i en första läsning den 23 februari 2005. Vid behandlingen antogs närmare hundratalet ändringsförslag, varav närmare hälften helt eller delvis stämmer överens med rådets ändringar. Några kvarstående nyckelfrågor är⁶

1. ordningen för utbyte av gamla, men ännu existerande körkortsmodeller,
2. ålder och utbildning för körkort A i visst fall, samt
3. hur tunga släpvagnar som får köras med B-körkort.

⁶ Uppgifterna gäller ett modifierat förslag aktuellt i juni 2005.

19 Nationell rätt

19.1 Allmänt om yrkestrafikregleringen

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 transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter. Direktivet 96/26/EG omfattar och ersätter bl.a. direktivet 77/796/EEG som gäller bl.a. ömsesidigt erkännande av behörighetsbevis.¹Innehållet i direktivet 96/26/EG presenteras i regeringens proposition *En reformerad yrkestrafiklagstiftning*, prop. 1997/98:63 s. 48 ff. Yrkestrafikregleringen gäller krav på transportföretagen.

19.2 Rådets direktiv 96/26/EG

Av direktivets ingress framgår att det ansågs nödvändigt att föreskriva införandet av gemensamma regler för rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella vägtransporter. Vidare var syftet att höja utbildningsnivån och därigenom bidra till en sanering av marknaden och till förbättrad service i användarnas, transportföretagens och samhällsekonominns intressen samt till en ökad trafiksäkerhet. Reglerna om rätten att yrkesmässigt bedriva nationella och internationella vägtransporter borde därför, enligt ingressen i direktivet, innehålla krav med avseende på gott anseende, ekonomiska resurser och yrkesmässig kompetens. De

¹ Rådets direktiv 77/796/EEG av den 12 december 1977 om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis avseende yrkesmässigt bedrivande av vägtransporter och om åtgärder för att främja det effektiva utövandet av etableringsfriheten på detta område.

krav på yrkesmässig kompetens som ställs i direktivet avser möjligheterna för fysiska eller juridiska personer att kunna tillträda transportbranschen på likartade villkor.

Yrkesförordningen reglerar inte fysiska eller juridiska personers tillträde till transportnäringen, utan skall tillämpas på personer, förare, som utför transporter på allmän väg inom gemenskapen med fordon för vilka det krävs innehav av körkort av särskilt angivna kategorier eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt (jämför artikel 1).

19.3 Svensk yrkestrafiklagsstiftning

19.3.1 Förutsättningar för yrkesmässig trafik

Viktiga bestämmelser om utbildningen av ansvariga för utövningen av 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. Det är således avgörande i vilken omfattning fordonet ställs till förfogande för transport. Rent tillfälliga körningar omfattas inte. Dock utgör körning där ett fordon ställs till förfogande för en enda uppdragsgivare på grund av avtal yrkesmässig trafik (se närmare SOU 1996:93 s. 150). Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2004 s. 385 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 skall 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 måste kunna utgöra yrkesmässig trafik, om det är utrett att det är fråga om en planerad yrkesmässig verksamhet som är avsedd att bedrivas även fortsättningsvis.

Yrkesmässig trafik får bedrivas bara av den som har trafik-tillstånd (2 kap. 1 § första stycket YTL). Dessa tillstånd kan meddelas antingen för persontransporter av olika slag, eller för godstrafik. Ett trafiktillstånd för transporter kan avse linjetrafik,

taxitrafik, beställningstrafik med buss eller godstrafik (1 kap. 3 § YTL). Hos juridiska personer skall det finnas en eller flera personer som har ett särskilt ansvar för verksamhetens utövning. Ansvaret gäller att verksamheten utövas i enlighet med gällande regler och god branschsed samt på ett trafiksäkert sätt. Dessa benämns trafikansvariga (2 kap. 3 § första stycket YTL). En sådan skall även finnas för utomlands bosatta näringsidkare som driver tillståndspliktig verksamhet i Sverige (paragrafens andra stycke).

Vem som skall vara trafikansvarig i juridiska personer av olika slag framgår av 2 kap. 4 § YTL. I 2 kap. 5 § YTL finns bestämmelser om tillståndsprövningen. Tillståndet får bara ges till den som uppfyller vissa där uppräknade krav, bl.a. yrkeskunnande.

19.3.2 Särskilt om kraven på yrkeskunnande

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

Härtill finns ett viktigt tillägg i 2 kap. 8 § andra stycket YTL som främst avser transportföretag etablerade i andra EG-länder. Kravet på yrkeskunnande skall 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. Kraven vid skriftligt prov m.m. återspeglas även i Vägverkets föreskrifter när det gäller yrkeskunnandet för yrkesmässig trafik (VVFS 2001:51). I dessa finns närmare bestämmelser om de kunskapskrav som ställs. Ämnena är juridik, olika aspekter på företagets ledning, tekniska normer och driftsförhållanden samt trafiksäkerhet. Till tekniska normer och driftsförhållanden räknas bestämmelser om transport av farligt gods, beräkningar av fordons maximala last, färdplanering för att uppnå god transportekonomi, kännedom om miljöpåverkan m.m. När det gäller trafiksäkerhet behandlar föreskrifterna betydelsen av att följa

arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter och behörighetskrav för förare. Vidare skall tillståndssökanden känna till nollvisionens betydelse för det egna trafiksäkerhetsarbetet, betydelsen av säkerhetskontroller av fordon, utrustning och last samt alkoholens, drogernas och läkemedlens påverkan på körförmågan.

I 2 kap. 5 § YTF finns dock 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 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 och 74/562/EEG. Vägverket har även meddelat föreskrifter om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik, VVFS 2001:200. Sammantaget innebär det 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 få helt eller delvis undantag från kravet på ett godkänt prov².

Det är länsstyrelsen i respektive län som kontrollerar den yrkesmässiga trafiken. Länsstyrelserna handlägger även frågor som gäller ifrågasatt yrkestrafiktillstånd p.g.a. exempelvis allvarliga brott mot trafikreglerna. Se närmare rådets förordning 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Tillämpningsföreskrifter till denna finns numera i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Kraven på yrkeskompetens i förordningen 3820/85 skall 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 gymnasieskola, komvux eller en fristående skola i vissa fall. Vägverket skall utfärda yrkeskompetensbevis till förare som uppfyller kraven vid det skriftliga provet. Dessa regler framgår av 3 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

I YTL finns bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter eller i enskilda

² Jämför Regeringsrättens avgörande, RÅ 1992 ref. 70.

fall medge undantag (8 kap. 1–3 §§). Med stöd av 8 kap. 1 § YTL har exempelvis regeringen föreskrivit att vissa typer av transporter inte skall anses utgöra yrkesmässig trafik samt att viss cabotagetrafik får bedrivas utan tillstånd enligt YTL (se närmare 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 i 8 kap. 2 § 4 att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter. Författningskommentaren anger att paragrafen skall jämföras med 24 § yrkestrafiklagen (1988:263)³.

Motsvarande paragraf i den tidigare gällande yrkestrafiklagen (24 §) omfattade ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om *behörighet och utbildning* för fordonsbesättningar vid vägtransporter. Bestämmelsen motiverades av att EG-förordningen nr 3820/85 och den nya lydelsen av AETR innehöll vissa bestämmelser om lägsta ålder för förarbiträden och konduktörer⁴. EG-direktiv 76/914/EEG innehöll vidare minimikrav på utbildning för vissa förare av vägtransportfordon som var strängare än dåvarande körkortslagens (1977:477) bestämmelser om förarbehörighet och förarprov. Syftet var enligt propositionen att det klart skulle framgå att regeringen fick meddela föreskrifter om särskilda ålderskrav för förarbiträden och konduktörer och om behörighets- och utbildningskraven för förare. Bemyndigandet borde enligt föredragande statsrådets mening lämpligen införas i yrkestrafiklagen.

När det gäller kravet på yrkeskunnande finns viss rättspraxis som fortfarande bedöms vara av betydelse för bedömningen om sökanden har sådana kunskaper.⁵ Regeringsrätten har funnit att en sökande av tillstånd till beställningstrafik med buss hade inhämtat ett motsvarande yrkeskunnande, trots att denne inte hade genomgått föreskriven kurs. Regeringsrätten ansåg att en på annat sätt visad kompetens utgör ett fullgott alternativ till anvisad utbildning. Det är enligt Regeringsrättens mening inte fråga om en möjlighet att i exceptionella undantagsfall medge dispens från ett bestämt utbildningskrav⁶.

³ Prop. 1997/98:63 s. 135.

⁴ Regeringens proposition 1991/92:131 om vissa normgivningsbemyndiganden på vägtransportområdet, m.m. s. 8.

⁵ Jämför M. Ericsson, *Trafikkomentarer*, 2 uppl., s. 666 f., Carlshamn Tryck & Media, Karlshamn 2004.

⁶ Regeringsrätten avgörande RÅ 1992 ref. 70.

I fråga om juridiska personer och näringsidkare bosatta utomlands skall prövningen avse den eller de som är trafikansvariga (2 kap. 6 § första stycket YTL). Andra delar av prövningen, än den som gäller yrkeskunnandet, kan dock avse andra personer än trafikansvariga såsom exempelvis personer i företagsledningen.

Bestämmelserna måste vad gäller juridiska personer förstås så att det är den eller de trafikansvariga som skall 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 trafiktillstånd avser naturligtvis hela lämplighetsprövningen denne.

19.3.3 Krav på förarbehörighet i vissa fall

I 3 kap. 10 och 11 §§ YTL finns bestämmelser om krav på förarbehörighet i vissa fall. Med förarbehörighet avses i 10 § krav på innehav av körkort i viss kategori för att föra traktortåg och tung terrängvagn i yrkesmässig trafik. Av den i sammanhanget intressanta 11 § framgår att ett utländskt körkort inte medför rätt för någon annan än medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerat 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. Paragrafen innebär att medborgare i länder utanför EES är hänvisade till 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.

19.3.4 Internationella vägtransporter

För den yrkesmässiga internationella vägtrafiken finns bestämmelser i YTL. 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 tillståndplikt även för 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 trafik tillstånd (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 YTF. För att få utföra internationella transporter krävs gemenskapstillstånd i kombination med förartillstånd i vissa fall. Förartillstånd kan utfärdas för förare som är medborgare i tredje land. 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 EEG/881/92 och EEG/3118/93, båda ändrade genom förordningen EG/484/2002.

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 även 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).

19.4 Biluthyrningslagen

Reglerna för biluthyrning är av intresse eftersom den som hyr ut bilar skall kontrollera utbildningskrav i viss omfattning. Bestämmelser om biluthyrning finns i lagen (1998:492) om biluthyrning (BUL) och förordningen (1998:780) om biluthyrning (BUF). Regleringen påminner om de bestämmelser som finns för yrkesmässig trafik. Bestämmelserna om biluthyrning är dock inte lika detaljerade. Lagstiftningen gäller yrkesmässig uthyrning av bilar och terrängmotorfordon utan förare för kortare tid än ett år (1 § BUL). Med bilar förstås bl.a. lastbilar och bussar, se närmare 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 här den körkortsbehörighet som föraren behöver för att köra fordonet. När det gäller tyngre bussar har även andra krav ställts. Dessa bestämmelser motiveras av trafiksäkerhetsskäl. Den gränsdragning som används i förordningen EEG/3820/85 har bedömts vara ändamålsenlig (jämför prop. 1997/98:63 s. 107). I 17 § BUL anges därför att en buss som är inrättad för fler än sju 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 utövar alltså tillsyn över att tillståndshavaren bedriver verksamheten enligt gällande bestämmelser (19 § BUL). Den som uppsåtligen 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 (20 § BUL). Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i bl.a. 16 § eller 17 § döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

19.5 Körkortslagstiftningen

Körkortslagen (1998:1276), KKL, och körkortsförordningen (1998:980), KKF, är tämligen omfattande och detaljerade. Här skall endast kortfattat refereras något av innehållet. Bestämmelserna finns i 1–4 kap. KKL och 4 kap. KKF.

19.5.1 Förarbehörighet och utfärdande av körkort

Körkortsförfattningarna innehåller bestämmelser om behörigheten att köra bl.a. motorfordon och handlingar som ger sådan behörighet (körkort). Kravet på körkort innebär att bl.a. lastbil och buss får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil skall föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet. För övningskörning gäller dock särskilda bestämmelser.

Förarbehörighet anges i körkort med beteckningen C för tung lastbil och personbil med en totalvikt över 3,5 ton samt enbart lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar. På motsvarande sätt anges D för buss och enbart lätt släpfordon kopplat till buss. E är behörigheten för släpfordon, oavsett vikt och antal.

Körkort får 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.

I 1 kap. 3 § KKL finns en definition av begreppet permanent bosättning som är av betydelse för att bestämma bl.a. för vem körkort kan utfärdas. 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 trafik-säkerheten.

19.5.2 Allmänna krav för övningskörning

Krav på den som övningskör

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 skall normalt ha uppnått en ålder av 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, 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.

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

Uppsikt under övningskörning

Övningskörning skall ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser, samt är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola. För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall 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 om sökandens körkort under de tre senaste åren har varit återkallat enligt 4 kap. 6 § andra och tredje stycken KKL. Det gäller om körkortet har varit återkallat enligt 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller 5 kap. 3 § 2–4 om den sammanlagda spärrtid som under de senaste åren bestämts överstiger tre månader. Detsamma gäller beslut om återkallelse tills vidare med beslut om viss giltighetstid. Vid övningskörning skall det på lämpligt sätt anges att fordonet används för övningskörning, och den som har uppsikt över körningen skall följa med i bilen vid den körandes sida.

19.5.3 Övningskörning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning

Krav på den som övningskör

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. Övningskörning med fordon som kräver behörigheten BE, C eller D får 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. Det betyder att något krav på innehav av körkort inte ställs för övningskörning med dessa fordon, men att vissa färdigheter skall vara uppnådda.

Uppsikt under övningskörning

Övningskörning skall ske under uppsikt av en person som har egenskaper och kompetens som liknar dem som en godkänd trafiklärare eller utbildningsledare skall ha. Vissa skillnader föreligger dock. De krav som ställs är vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Vidare skall 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 enligt vad som anges i 4 kap. 6 § andra och tredje styckena körkortslagen (jämför ovan gällande utbildningsledare och trafiklärare). Den som har uppsikt över övningskörningen anses som förare. Vid övningskörning skall den som har uppsikt över övningskörningen följa med i bilen vid den körandes sida eller ha kontakt i samma trafiksituation med den som övningskör. Ett fordon som används vid övningskörning skall slutligen vara försett med en skylt som anger detta.

19.5.4 Körträning

Om den som har körkort träffar avtal om att träna körning med den typ av fordon som körkortet gäller för med någon som driver trafikskola, anses den som har uppsikt över körningen som förare. Utan hinder av 2 kap. 1 § och 2 § KKL får körträning med körkortspliktigt eller traktorkortspliktigt fordon ske under utbildning på en nationellt fastställd kurs i gymnasieskola, komvux eller motsvarande utbildning i fristående skola om körträningen ingår som ett moment i utbildningen. Den som har uppsikt över körträningen anses som förare. Vid körträning skall det på lämpligt sätt anges att fordonet används för körträning.

19.6 Lagstiftning om transport av farligt gods

Den som bedriver verksamhet där det ingår att utföra transporter skall enligt 10 a § lagen (1982:821) om transport av farligt gods ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Detsamma gäller den som till någon annan lämnar farligt gods för transport eller som för egen räkning transporterar sådant gods. Av 10 b § samma lag framgår att säkerhetsrådgivaren har till uppgift att verka för att olyckor i samband med transporterna förebyggs. Säkerhetsrådgivaren skall upprätta och överlämna en rapport till ledningen för verksamheten om en olycka inträffat som inneburit skador av visst slag, eller ett tillbud inträffat som inneburit en allvarlig risk för en sådan olycka. Ledningen skall lämna upplysningar om händelsen i den omfattning och till den myndighet som regeringen föreskriver. Säkerhetsrådgivaren skall ha den kompetens som är nödvändig för uppgifterna. Av 10 c § lagen om transport av farligt gods följer att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om krav på kompetens hos och uppgifter för säkerhetsrådgivare.

Av 12 § framgår att för tillsynen äger tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel och transportanordningar.

Myndigheten har vidare rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. Polismyndigheterna skall slutligen lämna den handräckning som behövs för tillsynen. Av 16 a § lagen om transport av farligt gods följer att vid förundersökning rörande brott i vissa fall får åklagare eller

polismyndighet som leder undersökningen begära hjälp av Tullverket samt ge en tulltjänsteman i uppdrag att genomföra en viss åtgärd under förundersökningen, om det är lämpligt med hänsyn till omständigheterna. Om det finns anledning att anta att brott enligt första stycket har förövats, har vidare en tulltjänsteman samma befogenhet som tillkommer polisman att hålla förhör och vidta andra åtgärder enligt 23 kap. 3 § fjärde stycket rättegångsbalken. En tulltjänsteman får slutligen företa tvångsåtgärder vid brott mot denna lag i samma utsträckning som gäller för polisman enligt 23 kap. 8 § samt 24 och 26—28 kap. rättegångsbalken.

Enligt 19 § förordningen (1982:923) om transport av farligt gods är Räddningsverket behörig myndighet enligt bilagorna till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) för utbildning och kompetens för fordonsförare och säkerhetsrådgivare.

19.7 Lagstiftning om arbetsmiljö

För transportbranschen gäller självfallet den arbetsmiljölagstiftning som är generellt tillämplig för att förebygga ohälsa och olycksfall i arbetet samt även i övrigt uppnå en god arbetsmiljö. I kap. 7 är Arbetsmiljöverkets uppgifter beskrivna och några av de iakttagelser som gjorts inom trafikområdet återgivna.

Enligt 3 kap. 2 § första stycket arbetsmiljölagen (1977:1160) skall arbetsgivaren vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. En utgångspunkt skall därvid vara att allt sådant som kan leda till ohälsa eller olycksfall skall ändras eller ersättas så att risken för ohälsa eller olycksfall undanröjs. Av andra stycket i samma paragraf framgår att arbetsgivaren skall beakta den särskilda risk för ohälsa eller olycksfall som kan följa av att arbetstagaren utför arbete ensam.

Till det som arbetsgivaren skall göra hör enligt 3 kap. 2 a § första stycket arbetsmiljölagen att systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö. Han skall vidare utreda arbetsskador, fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart skall tidsplaneras.

Av 3 kap. 3 § första stycket arbetsmiljölagen framgår också att arbetsgivaren skall se till att arbetstagaren får god kännedom om de

förhållanden under vilka arbetet bedrivs, och att arbetstagaren upplyses om de risker som kan vara förbundna med arbetet. Arbetsgivaren skall vidare förvissa sig om att arbetstagaren har den utbildning som behövs och vet vad han har att iaktta för att undgå riskerna i arbetet. Arbetsgivaren skall även se till att endast arbetstagare som har fått tillräckliga instruktioner får tillträde till områden där det finns en påtaglig risk för ohälsa eller olycksfall. I 3 kap. 7 § arbetsmiljölagen finns slutligen bestämmelser om samordning av skyddsåtgärder i vissa fall.

19.8 Lagstiftning om konkurrens och upphandling

Utbildning för yrkesförare tillhandahålls redan i dag på en marknad och inköpen uppgår till betydande värden. Utbildningsvolym kan väntas öka när yrkesförardirektivets föreskrifter genomförts i Sverige. Det är viktigt att en effektiv konkurrens kan upprätthållas till nytta för konsumenterna. Konkurrensverket tillämpar för detta syfte konkurrenslagen (1993:20)⁷. Kommunerna och deras bolag samt staten är stora köpare av tjänster och entreprenader. Offentliga aktörer såsom beställare har att iaktta bl.a. lagen (1992:1528) om offentlig upphandling, LOU⁸. Tillsynsmyndighet enligt denna lag är Nämnden för offentlig upphandling, NOU. De kommunala inköpen dominerar och uppskattas årligen omsätta mycket stora belopp⁹. Här skall översiktligt behandlas några viktiga principer i den svenska lagstiftningen när det gäller konkurrens och upphandling.

I konkurrenslagen finns föreskrifter om två viktiga förbud mot konkurrensbegränsning. Av 6 § första stycket denna lag framgår att normalt är avtal mellan företag förbjudna om de har till syfte att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt eller om de ger ett sådant resultat. Vidare är enligt 19 § första stycket konkurrenslagen missbruk från ett eller flera företags sida av en dominerande ställning på marknaden förbjudet. På tala av Konkurrensverket kan domstolen i vissa fall förbjuda en företagskoncentration om denna medför påtagligt skadliga effekter på konkurrensen. Konkurrensverket tillämpar även konkurrens-

⁷ Regeringens proposition *Ny konkurrenslagstiftning*, prop. 1992/93:56 och Näringsutskottets betänkande, bet. 1992/93:NU17.

⁸ Prop. 1992/93:88, bet. 1992/93:FiU5.

⁹ Konkurrensverkets skrift *Offentlig upphandling och konkurrens*, s. 2.

bestämmelserna i artikel 81 och 82 EG-fördraget¹⁰. Dessa tillämpas om handeln mellan EU:s medlemsstater påverkas. Företag som bryter mot förbunden i konkurrenslagen kan få betala konkurrens-skadeavgift. I sammanhanget bör nämnas att konkurrenslagen kompletteras av lagen (2005:590) om insyn i vissa förbindelser m.m. Syftet med den nya lagen är att genomföra det s.k. transparensdirektivet¹¹ i svensk rätt. Direktivet syftar i sin tur till att understödja tillämpningen av såväl konkurrens- som statsstöds-reglerna¹² i EG-fördraget.

LOU trädde i kraft den 1 januari 1994. Ett syfte med reglerna om upphandling är att etablera och utveckla den inre marknaden inom EU. Tanken är att om handeln med varor och tjänster underlättas uppkommer konkurrens mellan företagen som medför att priser sjunker och kvaliteten ökar. Upphandling skall således göras med utnyttjande av de konkurrensmöjligheter som finns och även i övrigt genomföras affärsmässigt. Anbudsgivare, anbuds-sökande och anbud skall behandlas utan ovidkommande hänsyn (1 kap. 4 § LOU). Såsom *upphandlande enhet* anses bl.a. statliga, kommunala och andra myndigheter, samt beslutande församlingar i kommuner och landsting (1 kap. 5 § LOU). LOU bygger i allt väsentligt på EG-direktiv för sådana upphandlingar som överstiger vissa tröskelvärden. Dessa värden ändras över tid och varierar från en bransch till en annan. Direktupphandling är tillåten enbart i ett begränsat antal undantagsfall. LOU kompletteras av lagen (1994:615) om ingripande mot otillbörligt beteende avseende offentlig upphandling.

¹⁰ Fördraget om upprättandet av Europeiska Gemenskapen, konsoliderad version publicerad EGT C 325/33, 24.10.2002.

¹¹ EG-kommissionens direktiv 80/723/EEG av den 25 juni 1980 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstaterna och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet, senast ändrat genom direktiv 2000/52/EG.

¹² Regeringens proposition 2004/05:140 *Genomförande av transparensdirektivet* och näringsutskottets betänkande, bet. 2004/05:NU16.

20 Genomförande av yrkesförorddirektivet

20.1 Något om förhållandet mellan EG-rätten och svensk rätt

I lagen (1994:1500) med anledning av Sveriges anslutning till Europeiska unionen behandlas förhållandet mellan EG-rätten och svensk rätt. Denna lag utgår från att EG-rätten måste införlivas i sin helhet och gälla i Sverige med de rättsverkningar som tillkommer gemenskapsrätten. Det gäller bl.a. de rättsprinciper som EG-domstolen utvecklat eller kan komma att utveckla i fråga om företrädesrätt, direkt tillämplighet, direkt effekt m.m.¹ EG-rättens företrädesrätt har dessutom erkänts i svensk rättspraxis.

20.2 Villkor för genomförandet av EG-direktiv

I utredningens uppdrag ingår att lämna förslag om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG. Ett direktiv riktar sig normalt till medlemsstaten. Direktivet skall vara bindande för medlemsstaten med avseende på det resultat som skall uppnås. Resultatet skall uppnås inom en bestämd tid men medlemsstaten får bestämma form och tillvägagångssätt. Dessa förutsättningar framgår av artikel 249 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, ofta benämnt EG-fördraget. Skyldigheter som följer av ett direktiv skall alltså kunna genomföras i det befintliga nationella rättssystemet på ett sätt som passar den nationella strukturen, under förutsättning att man uppnår den verkan som är syftet med direktivet. I princip måste ett direktiv också genomföras genom en rättsligt bindande åtgärd. Ett undantag där ett EG-direktiv kan anses uppfyllt utan att regler tas in i nationell lagstiftning är om medlemslandet kan visa att det

¹ Ulf Bernitz, *Sverige och Europarätten*, Stockholm 2002, s. 106 f.

finns någon allmän författnings- eller förvaltningsrättslig regel som kan tillämpas. Härutöver krävs också att:

- regeln är tvingande för nationell myndighets tillämpning
- regeln är klar och tydlig om det är fråga om en skyddsregel för enskilda
- regeln kan åberopas vid domstol².

Det har det ansetts tillräckligt att en fast rättspraxis föreligger som överensstämmer med direktivets innehåll. Införlivandet får inte ske med hjälp av administrativ praxis som kan ändras.³ Ett direktiv kan inte heller genomföras genom uttalanden i förarbeten⁴.

Efter den s.k. implementeringstiden kan bestämmelser i exempelvis ett direktiv som inte har införlivats korrekt och grundar rättigheter för enskilda ha direkt effekt⁵. Det innebär att om en domstol i ett medlemsland skulle finna att en nationell bestämmelse strider mot en EG-bestämmelse som har direkt effekt skall domstolen inte tillämpa den nationella bestämmelsen i målet⁶. Dessutom är medlemsländernas domstolar skyldiga att tolka nationell rätt mot bakgrund av EG-rätten även när det gäller direktivbestämmelser som inte har direkt effekt⁷. Om medlemsstaterna inte genomför direktivet inom den bestämda tiden eller inte genomför dessa på ett fullgott sätt kan de bli skadeståndsskyldiga.⁸

Ett EG-direktiv har inte som syfte att göra medlemsstaternas lagstiftning identisk. Syftet är i stället att harmonisera lagstiftningen länderna emellan⁹. En medlemsstat kan därför anses ha genomfört ett direktiv om det redan finns nationell lagstiftning m.m. som på ett klart och precist sätt säkerställer tillämpningen av direktivet. EG-direktiv får i princip genomföras genom det som på

² Mål 29/84 kommissionen mot Västtyskland, Rec. 1985 s. 1661 och Birgitta Nyström, *EU och arbetsrätten*, Elanders Gotab, Stockholm 2002, s. 66.

³ Se t.ex. mål 102/79, kommissionen mot Belgien, Rec. 1980 s. 1473.

⁴ Mål 143/83, kommissionen mot Danmark, Rec. 1985 s. 427, som gällde överträdelse av likalönsdirektivet.

⁵ Se t.ex. mål 8/81, Becker./Finanzamt Münster-Innenstadt, Rec. 1982 s. 53.

⁶ Se t.ex. målen 26/62, Van Gend en Loos, Rec. 1963 s. 3 och 6/64, Costa./Enel, Rec. 1964 s. 1141. I inhemsk rättspraxis, Regeringsrättens avgöranden RÅ 1996 ref. 50, Upplands lokaltrafik., och RÅ 1997 ref. 82 I och II, S.Ö. Buss resp. Ankarcrona.

⁷ S t.ex. EG-domstolens dom den 13 november 1990, mål C 106/89, Marleasing, Rec s. I-4135.

⁸ Jämför EG-domstolens dom i målen C-6/90 och C-9/90, Francovich, REG 1, s. 5357. Jämför Maria Fritz m.fl., *När tar EG-rätten över?*, förlaget Juridik & Samhälle, Borås 1996, s. 22 f.

⁹ Jämför Anders Hagsgård, *EG-rätten i nationell rättstillämpning*, Juristförlaget, Stockholm 1996, s. 29.

arbetsrättens område kallas semidispositiv lagstiftning, dvs. bestämmelser som kan frångås genom förpliktelser i kollektivavtal. När det gäller direktiv som är avsett att skapa rättigheter för enskilda måste dock de nationella bestämmelserna vara precisa och tydliga, och de personer som berörs måste ha möjlighet att få kännedom om dessa och kunna göra gällande sin rätt inför domstol¹⁰. En metod som tillämpats är att göra bestämmelserna ”dispositiva med EG-spärr”. Det betyder att avvikelser från lagens bestämmelser genom kollektivavtal inte får innebära mindre förmånliga regler för arbetstagarna än vad som följer av direktivet¹¹.

Sammanfattningsvis innebär utredningens uppdrag om genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG att förslag bör lämnas om att införliva direktivet på ett fullständigt och riktigt sätt i svensk lagstiftning.

20.3 Nya rättsakter från EU införs i EES av EES-kommittén¹²

EES står för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. EES-avtalet är ett omfattande avtal mellan Europeiska unionen (EU) dess medlemsländer och Efta-länderna Norge, Island och Liechtenstein. EES är ett utvidgat och förstärkt frihandelsområde och det närmaste samarbete som EU har med andra länder. EES-länderna rådfrågas när kommissionen utarbetar nya lagförslag som rör samarbetet och införlivar delar av den lagstiftning som EU-länderna beslutat om i rådet. Genom EES-avtalet skapas en gemensam rättslig ordning som är identisk med EU:s på de områden som avtalet omfattar.

I EES finns två skilda beslutsorgan. I EES-rådet möts ministrar från EES-ländernas regeringar minst två gånger per år och i den gemensamma EES-kommittén möts tjänstemän varje månad. De rättsakter som antas inom EU efter att EES-avtalet har trätt i kraft och som omfattas av EES-avtalet integreras i EES genom enskilda beslut av EES-kommittén. Beslut i kommittén fattas med enhällighet där EU och Efta-länderna har var sin röst. Under beslutsprocessen i EU informerar och samråder EU med de tre Efta-länderna.

¹⁰ A. Hagsgård s. 30 f.

¹¹ B. Nyström, *EU och arbetsrätten*, Elanders Gotab, Stockholm 2002, s. 68 f., jämför 2 § fjärde stycket lagen (1982:80) om anställningsskydd.

¹² Uppgifter från riksdagens webb-plats EU-upplysningen.

Till skillnad från EU har avtalsparterna inom EES inte överfört någon lagstiftningsrätt till något EES-organ. De beslut som EES-kommittén fattar blir därför bindande för ett Efta-land först efter det att konstitutionella krav har uppfyllts (vanligen parlamentariskt godkännande). Om ett Efta-land skulle välja att inte införa en ny rättsakt har EU rätt att frånta Efta-landet rättigheter i EES-avtalet. Detta har dock aldrig skett. Det finns också EES-organ för parlamentariskt samarbete (EES gemensamma parlamentariskerkommitté) och för samarbete mellan näringslivets och arbetsmarknadens parter (EES rådgivande kommitté).

EEA Joint Committee har vad avser yrkesförorddirektivet ännu inte fattat något beslut om att detta direktiv skall omfattas av EES-avtalet. Detta väntas ske tidigast under januari månad 2006.¹³ För Norge, Island och Liechtenstein kan ett annat datum för ikraftträdande komma att bestämmas än det som gäller för EU-stater.

20.4 Genomförandekommittéer följer tillämpningen av EG-direktiv

Artikel 12 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG föreskriver att kommissionen skall biträdas av en kommitté.

Av *Statskontorets rapport 2000:20 C*¹⁴ framgår att användandet av s.k. genomförandekommittéer inte är någon nyhet. Från att ha introducerats redan år 1962 i de ramförordningar på vilka den gemensamma jordbrukspolitiken vilar har dessa med åren blivit allt vanligare. Dessa kommittéer brukar även hänvisas till som ”kommittologikommittéer” eller ”verkställighetskommittéer”.

För att i någon mån reglera bruket av genomförandekommittéer kräver EG-fördragets artikel 202 att vissa i förväg fastställda principer skall följas. Detta innebär i huvudsak att regler för samarbetet mellan kommissionen och genomförandekommittéerna formaliserats som fem olika förfaranden. Strukturellt indelades dessa i tre huvudtyper; förfarandet med *rådgivande kommittéer* (I), förfarandet med *förvaltningskommittéer* och förfarandet med *föreskrivande kommittéer*. De två senare indelades i sin tur i två olika varianter (IIa/IIb och IIIa/IIIb). Gemensamt för de tre

¹³ Uppgiften lämnad av Samferdselsdepartementet i Oslo.

¹⁴ En expertstudie av svenska departements och myndigheters ansvar för antagande av gemenskapslagstiftning. Appendix III till rapporten *Fem år i EU*.

förfaranden som rådets beslut 1999/468/EG bygger på är att kommissionen skall presentera varje åtgärd den har för avsikt att besluta för en kommitté bestående av "företrädare för medlemsstaterna" med en representant från kommissionen som ordförande. Inom en tidsfrist som bestäms av frågans angelägenhet skall denna kommitté sedan lämna ett yttrande. Något förenklat uttryckt utgörs skillnaden mellan de olika förfarandena av den omfattning i vilken kommitténs yttrande skall vara bindande för kommissionen.

Minst ingripande för kommissionen är det s.k. rådgivande förfarandet (beslutets artikel 3). Detta kräver av kommissionen att den skall "ta största hänsyn" till det yttrande som kommittén lämnat och sedan, efter det att kommissionen beslutat åtgärden i fråga, underrätta kommittén om det sätt på vilket dess yttrande beaktats.

I jämförelse med det rådgivande förfarandet har det s.k. förvaltningsförfarandet (beslutets artikel 4) konstruerats för att säkerställa en mer långtgående kontrollmöjlighet utan att för den skull förhindra ett snabbt agerande. I princip förväntas kommissionen på eget ansvar omedelbart anta den åtgärd man anser lämplig. Skulle det dock visa sig att genomförandekommittén inte delar kommissionens bedömning (dvs. negativt yttrande) har rådet möjlighet att inom en viss tid och med kvalificerad majoritet ersätta den av kommissionen antagna åtgärden med en annan.

Mest ingripande från kommissionens sida är det s.k. föreskrivande förfarandet (beslutets artikel 5). När detta används krävs i princip att genomförandekommittén ger kommissionen sitt uttryckliga stöd (dvs. positivt yttrande). Skulle den åtgärd kommissionen föreslår inte vara förenlig med kommitténs yttrande eller inget yttrande lämnas måste kommissionen utan dröjsmål presentera sitt förslag för rådet. Om rådet motsätter sig förslaget måste det omprövas. Skulle rådet däremot förhålla sig passivt får kommissionen, för att undvika en situation där ett problem förblir olöst, gå vidare och själv anta den åtgärd man föreslagit. Enligt såväl förvaltningsförfarandet som det föreskrivande förfarandet skall kommittén, för att fastställa sitt yttrande, använda sig av samma kvalificerade majoritetsbeslut som rådet (i rådets beslut 1999/468/EG hänvisas till EG-fördragets artikel 205.2). Den av kommissionen tillsatte ordföranden får inte rösta. I synnerhet med tanke på att alla kommittémedlemmar utom ordföranden är regeringsrepresentanter ger den uppriktighet med vilken

kopplingen görs till rådets röstningsregler anledning att likna de kommittéer som styrs av dessa förfaranden vid "mini-ministerråd".

Vad gäller det rådgivande förfarandet förutsätts att man skall kunna enas om ett yttrande utan omröstning. Om det skulle visa sig nödvändigt kan dock ett röstningsförfarande med enkel majoritet tillämpas. Framför allt med tanke på de skilda möjligheter de erbjuder att kontrollera kommissionen kan det dessutom uppmärksammas att rådets beslut EG/99/468 för första gången uppställer vissa kriterier för valet av förfarande. I sista stund enades man dock inom rådet att dessa skall ha "en icke bindande karaktär" och därför endast vara "vägledande". Trots att det därmed är mycket osäkert vilken betydelse kriterierna kommer att få finns det ändå anledning att kort förklara deras innebörd. Tidsperioden skall fastställas i varje grundläggande rättsakt och får inte överstiga tre månader från den dag då rådet underrättats. Tidsperioden skall fastställas i varje grundläggande rättsakt och får inte överstiga tre månader från det att förslaget mottagits. Kriterierna för valet av det rådgivande förfarandet är negativt bestämda, dvs. så att det endast skall användas om inte ett av de andra två förfarandena skall användas.

Mest tydligt formulerade är kriterierna för valet av förvaltningsförfarandet. Så förklaras att detta bör användas "för antagandet av förvaltningsåtgärder som t.ex. tillämpningen av den gemensamma jordbrukspolitik och den gemensamma fiskepolitiken eller genomförandet av program med betydande budgetkonsekvenser".

Vad beträffar kriterierna för valet av det föreskrivande förfarandet förklaras att detta bör användas för åtgärder "med allmän räckvidd som är avsedda att tillämpa bestämmelser som utgör del av de viktigaste grunddragen i grundläggande rättsakter, inbegripet åtgärder som gäller skydd av människors, djurs eller växters hälsa eller säkerhet". Det poängteras dessutom att detta är det förfarande som bör användas i de fall då "det i en grundläggande rättsakt bestäms att vissa bestämmelser som inte utgör del av de viktigaste grunddragen i akten kan anpassas eller uppdateras inom ramen för ett genomförandeförfarande". Sammantaget innebär de vägledande kriterierna, i den utsträckning de kommer att följas, att det föreskrivande förfarandet också är det vilket i framtiden kommer att användas i flest samarbetsområden.

För körkortslagstiftningen i gemenskapsrätten finns en genomförandekommitté¹⁵ som har föreskrivande uppgifter när det gäller bl.a. bilagorna till körkortsdirektiven. Denna kommitté har sammanträtt under februari 2005 i syfte att vidga verksamheten till yrkesförordirektivet. Kommissionen förutser följaktligen ett fortsatt arbete i en föreskrivande kommitté även vad gäller yrkesförordirektivets bilagor.

20.5 Behandlingen av direktivet i de nordiska länderna

20.5.1 Allmänt

De nordiska länderna har påbörjat ett arbete med direktivets införlivande: Det gäller såväl EU-länderna Danmark och Finland som EES-länderna Island och Norge. Några färdiga lösningar inkluderande författningsförslag föreligger inte i något land ännu.

I Island, Norge och Sverige utgår man för närvarande från att det är klocktimmar som avses när man talar om timmar i direktivet. För Finlands del lutar man åt att det bör vara klocktimmar för körträningen och undervisningstimmar för teorilektionerna.

20.5.2 Island

Utredningen har haft kontakter med Vägtrafikdirektoratet i Reykjavik som har lämnat information om förberedelserna för att genomföra direktivet i Island. Det finns obligatoriska såväl teoretiska som praktiska moment inom körkortsutbildningen. Någon motsvarighet till den svenska gymnasieutbildningen för godstransporter finns inte. I stället handhas trafikantutbildningen av auktoriserade körskolor som följer utbildningsplaner som är bestämda av ansvarig myndighet. Utbildningen finansieras av privata medel. Flera av de ämnen som är förtecknade i direktivet ingår redan i befintlig körkortsutbildning. Syftet med direktivet antas inte vara att öka utbildningsnivån lika mycket i de stater som har utbildning med obligatoriska moment som motsvarar direktivets krav. Direktivet torde i stället innebära att alla stater efter genomförandet skall ha en jämförbar nivå på sin utbildning. Detta blir inget stort problem för Islands del.

¹⁵ Committee on driving licenses.

När det gäller körkortsutbildningen betalar i dagsläget ca 80 procent av eleverna själva för denna. För de övriga 20 procenten kan det vara fråga om långtidsarbetslösa vars körkortsutbildning finansieras genom motsvarigheten till en arbetsmarknadspolitisk åtgärd. Redan anställda personer i ett transportföretag kan få körkortsutbildningen betald av företaget. När det gäller bussförare finns ett överskott vintertid och ett underskott sommartid. För lastbil är det en mera jämn balans mellan efterfrågan och tillgången på förare.

För närvarande föredras utbildningsalternativet. Den process eleven genomgår under utbildningen är viktig för att denne skall bli en bra förare.

Det är oklart vilket användningsområde som är avsett för den snabbförvärvade kompetensen. Samtidigt är det utbildningsinnehåll som beskrivs i direktivet inte så omfattande. Utbildningen borde vara möjlig att klara på betydligt kortare tid än 280 timmar.

Fortbildningen är ett naturligt inslag för anställda förare. För förare som inte är anställda är det tänkbart att fackföreningen eller föraren själv får betala för nödvändig fortbildning. En särskild fråga är hur man bör förfara om föraren har gjort ett uppehåll i sitt yrke.

När det gäller utbildningscentrum är det de krav som är uppställda i direktivet som det ligger närmast till hands att använda. Den aktör som får vara utbildningscenter kan vara vem som helst som motsvarar kraven. Det är dock naturligt att det är körskolor som ansöker om att få denna status. De lärare som finns på körskolorna har en tvåårig universitetsutbildning. Läraren måste dessutom ha haft körkortsbehörighet i två år på samtliga de behörigheter som denne utbildar på.

Det är att föredra om gemenskapskoden framgår på körkortet.

20.5.3 Norge

Utredningen har haft kontakt med bl.a. företrädare för Samferdselsdepartementet och Statens vegvesen (Vegdirektoratet) som har lämnat upplysningar om förberedelserna för att genomföra direktivet i Norge. I samband med dessa kontakter har huvudsakligen följande framkommit.

De flesta körkortsleverna utbildas på trafikskola/körskola, och även här är delar av körkortsutbildningen för tunga fordon obligatorisk. Kostnaden finansieras privat eller såsom en arbets-

marknadsåtgärd. Försvaret utbildar också unga förare för tunga körkortsbehörigheter. För ett fåtal elever finns även möjlighet att finansiera studier på gymnasienivå med studiestöd/studiemedel. Endast cirka fem procent av eleverna får sin utbildning vid landets gymnasieskolor. Det finns ett nyrekryteringsbehov när det gäller bussförare. Även när det gäller godstransporter är det vanskligt att i en god konjunktur få fram ett tillräckligt antal förare för transportbranschens behov.

Statens vegvesen har i oktober 2005 presenterat en rapport gällande valet av modell för förvärvandet av grundläggande kompetens¹⁶. På de fakta som nu föreligger bedöms utbildningsalternativet vara att föredra, men valet bedöms vara svårt.

Provalalternativet för med sig en relativt omfattande utbildning. Detta alternativ anses också ge en bra kompetens. Proven i provalalternativet anses däremot onödigt omfattande. Dessa prov kan innebära ett hinder för elever som har svårt att uttrycka sig skriftligt.

Till skälen för utbildningsalternativet hör att utbildningstiden innebär en mognadsprocess för förarelever. Det anses viktigt att undervisningen för den grundläggande kompetensen ordnas så att förarna inte i onödan får olika utbildningsnivåer, eller att en viss förarkategori diskrimineras. Erfarenheter från körkortsutbildningen tyder på att kvaliteten har höjts genom de obligatoriska momenten. Konkurrensaspekter talar för att närliggande stater skall ha likartade system för att förvärva kompetensen. Till nackdelarna hör kostnaderna för ett sådant alternativ.

Frågan om det behöver finnas ett alternativ för snabbförvärvad kompetens står öppen tills vidare.

En eventuell sänkning av bussföraråldern har hittills inte övervägts närmare. Förareleverna slutar gymnasiet vid 18 år (det år eleven fyller 19) eller 19 år. Det är visserligen vanskligt att låta unga köra buss yrkesmässigt, men det skall ändå vara ett väsentligt moment i utbildningen att lära föraren att uppträda på rätt sätt i sitt yrke.

En obligatorisk fortbildning fordrar ändrad lagstiftning. Det behöver övervägas vilka utbildningscenter som skall få bedriva fortbildningsverksamheten. För närvarande bedöms att inget regelrätt prov behöver utföras. En fortbildningskurs bör få delas upp i den utsträckning direktivet medger.

¹⁶ Rapporten *Yrkestransportdirektivet Grundläggande kompetanse. Valg av modell*.

För närvarande utgår man från de krav på ett utbildningscentrum som följer av direktivets bilaga I avsnitt 5. Körskolorna/trafikskolorna bedöms klara att ta hand om denna yrkeskompetensutbildning. De körlärare som finns vid körskolorna i dag har en tvåårig högskoleutbildning. När det gäller möjliga utbildningscentrum så är de allra flesta företag inom transportsektorn mycket små. De behöver därför assistans med både utbildningen och fortbildningen av andra aktörer. Ett problem som följer av systemet med utbildningscentrum är att tillsynen kan falla på olika myndigheter. Den naturliga tillsynsmyndigheten är olika beroende på om det är en aktör inom skolväsendet eller en aktör inom transportväsendet som är utbildningscentrum.

20.5.4 Finland – arbetsgruppens utredning

Utredningen har haft kontakt med Kommunikationsministeriet i Helsingfors. Ministeriet har lämnat upplysningar om behandlingen i ministeriet av förslagen från en partssammansatt arbetsgrupp gällande genomförandet av direktivet.

Undervisningsministeriet i Finland tillsatte den 8 augusti 2003 en arbetsgrupp för yrkesförardirektivet. Uppgiften var att utreda konsekvenserna av EU-direktivet för utbildningen av yrkesförare i Finland. Arbetsgruppen svenska namn var: "Arbetsgruppen för behandling av verkställandet av direktivet om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon." Arbetsgruppen skulle

1. behandla direktivets konsekvenser för förarutbildningen på nationell nivå
2. lägga fram förslag till behövliga ändringar i det gällande förarutbildningssystemet samt
3. förslag till verkställande av direktivet.

Arbetsgruppen har lagt fram förslag angående tillämpning av direktivet på nationell nivå den 15 mars 2005. Av förslagets svenska sammanfattning framgår bl.a. följande.

Körkortsutbildningen för de olika fordonskategorierna enligt direktivet om förarkompetens har i Finland omfattat kraven enligt rådets gällande direktiv om minimikrav på utbildning för vissa förare av vägfordon (76/914/EEG). Det har dock inte tidigare varit obligatoriskt att skaffa sig särskild utbildning för föraryrket, utan

kravet har endast varit körkort som berättigar till framförande av bil. I och med direktivet är kravet för yrkesutövning grundläggande yrkeskompetens, som måste upprätthållas genom fortbildning. Syftet med de nya gemenskapsreglerna har bedömts vara att med hjälp av utbildning säkra förarens yrkeskompetens med tanke på såväl tillträdet till yrket som den fortsatta yrkesutövningen. Reglerna gäller alla förare oberoende av om de utövar yrket för egen eller någon annans räkning som självständiga yrkesutövare eller arbetstagare. I Finland berör skyldigheterna enligt direktivet ca 80 000–90 000 personer, vars yrke är att framföra tunga fordon.

Arbetsgruppen anser att blivande yrkesförare kan skaffa sig den yrkeskompetens som direktivet kräver antingen genom att avlägga en grundläggande yrkesexamen som ingår i utbildningssystemet eller en yrkesexamen. I samband med dessa examina skall de blivande yrkesförarna genomföra de prov som förutsätts av direktivet och som genomförs i etapper. Alternativt kan de fullgöra ett utbildningsavsnitt som är definierat som en del av en examen och som omfattar bara de delar som yrkesförardirektivet kräver, dvs. en studieperiod på 280 timmar. I samband med denna skall de blivande yrkesförarna genomföra de prov som direktivet förutsätter. Bägge sätten ger den grundläggande yrkeskompetens som avses i direktivet och som i framtiden är ett krav för att få bedriva transportverksamhet.

En examensdel skall också kunna fullgöras i ett snabbare tempo och längden på studieperioden skall då vara 140 timmar jämte proven. Den snabbare ordningen behövs främst i sådana situationer där arbetslivet snabbt behöver få nya förare. Utbildningen ger i fråga om unga förare begränsade rättigheter i de olika fordonsklasserna. I godstrafik kan personer som fyllt 21 år och i persontrafik personer som fyllt 23 år skaffa sig snabbförvärvad yrkeskompetens för vilken körkortskategori som helst. De rättigheter att utöva yrket som då erhålls skall i vissa fall innehålla begränsningar avseende ålder och fordon som får framföras. Denna begränsande faktor avskrivs när föraren fyller antingen 21 eller 23 år.

Ett av syftena med direktivet om förarkompetens är att harmoniera förarutbildningen i medlemsstaterna. Utbildningen skall dock anpassas till de nationella utbildnings- och examenssystem som redan finns. Målet är enligt arbetsgruppen mening i främsta hand att bygga upp ett fungerande system som baserar sig på det yrkesutbildningssystem som redan finns i Finland och att även annan pågående utbildning av förare beaktas.

Utbildningen skaffas hos en utbildningsanordnare som har beviljats utbildningstillstånd. De behöriga myndigheterna att bevilja utbildningstillstånd föreslås vara Utbildningsstyrelsen (UBS) och Fordonsförvaltningscentralen (AKE). Utbildningsstyrelsen och Fordonsförvaltningscentralen föreslås båda svara för övervakningen av utbildningen för grundläggande kompetens och för provarrangemangen i fråga om de utbildningscenter som de godkännt. Myndigheterna skall godkänna utbildningsanordnarna på en skriftlig begäran, till vilken fogas utbildningsprogrammet (undervisningsinnehåll, plan för genomförande, undervisningsmetoder), en utredning av lärarnas kompetens, platserna där kurserna hålls, läromedel, fordonspark till förfogande och villkor för deltagande i kurserna. Vardera myndigheten godkänner utbildningscentren inom sitt eget verksamhetsområde. För att säkerställa en enhetlig tillämpning av bestämmelserna utformas gemensamma grunder för godkännande. Utbildningsstyrelsen fastställer innehåll och krav gällande all grundläggande förarutbildning enligt yrkesförorddirektivet. Utbildningen enligt direktivet inlemmas således i det nationella examenssystemet.

Tillsynen över förarkompetensutbildningen samt anordnandet av proven skall i fråga om de utbildningscenter som Utbildningsstyrelsen godkänner i fristående examina vara en uppgift för examenskommissionen/-kommissionerna inom transportbranschen. I fråga om examina enligt examensgrunderna skall tillsynen vara en uppgift för de organ som svarar för yrkesproven. Fordonsregistercentralen skall svara för tillsynen över utbildningen för förarkompetens och anordnandet av proven för bilskolornas och försvarsmaktens del. Dessutom ansvarar Fordonsregistercentralen för alla utbildningsprogram som godkänns som fortbildning. Utbildningen övervakas genom tillsynsbesök.

Registermyndigheten upprätthåller ett register över dem som innehar ett kompetensbevis samt svarar för anteckningarna på körkortet och/eller kompetenskorten. Som avslutning på en utbildning eller på en sådan mer omfattande del av en utbildning som varar i mer än sex månader och som genomförs i samband med en yrkesutbildning hålls ett skriftligt eller muntligt prov (som kan genomföras i etapper). Muntliga prov kan genomföras endast av grundad anledning, t.ex. på grund av dyslexi. Enligt förslaget ges intyg om godkänd utbildning

- för bilskolornas och försvarsmaktens del av Fordonsförvaltningscentralen eller av de organ som utsetts av denna,
- för de utbildningscentrers del som undervisningsförvaltningen godkänt av examenskommissionen/-kommissionerna inom transportbranschen i fråga om fristående examina och av de förvaltningsorgan som svarar för yrkesproven i fråga om examina enligt läroplansgrunderna.

Utifrån intyget ger registermyndigheten föraren ett yrkeskompetenskort eller en anteckning om yrkeskompetens på körkortet. Som sådana intyg räknas också de intyg om grundexamina och yrkesexamina som motsvarar bestämmelserna.

Arbetsgruppen föreslår också att man i Finland inför den möjlighet som direktivet ger att sänka åldersgränsen för busschaufförer vid inhemska transporter. En sänkt åldersgräns ger möjlighet att inleda utbildningen för persontransporter också i samband med studierna för en yrkesinriktad grundexamen i ungdomsutbildningen. En sänkning av åldersgränsen är en möjlighet som erbjuds i direktivet om yrkeskompetens och som det är motiverat att införa redan tidigare enligt en snabbare tidtabell än den som gäller de övriga delarna i direktivet. Nuvarande praxis, som innebär att den enda valmöjligheten är godstransporter, tilltalar inte alla som är intresserade av transportbranschen. Att utbildningen för persontransporter blir tillgänglig via yrkesutbildningen ökar de ungas intresse för förarutgifter och underlättar rekryteringen då det lokalt förekommer brist på förare för persontransporter. Anordnarna av yrkesutbildning har förberett sig på att starta busschaufförutbildning för unga genom försöksverksamhet och genom att avsätta nya resurser för att starta verksamheten.

Arbetsgruppen föreslår att försvarsmaktens förarutbildning ordnas så att den fyller de krav som direktivet om yrkeskompetens ställer på förarutbildningen. Man bör enligt arbetsgruppen genom nationella åtgärder se till att förarutbildningen vid försvarsmakten ger den yrkeskunskap som direktivet förutsätter. Arbetsgruppen menar att också antalet förare som är villiga att gå försvarsmaktens förarutbildning ökar om detta mål realiserar.

De nya förarna för persontransporter skall ha den utbildning som direktivet förutsätter från september 2008 och förarna för godstransporter från september 2009. Det är skäl att förbereda sig

inför denna situation redan tidigare. Arbetsgruppen föreslår att utbildningsvolymerna för grundläggande förarutbildning och fortbildning av förare ökas enligt branschens behov från 2007. Med nuvarande utbildningsvolymerna är det inte möjligt att fylla de arbetskraftsbehov som bl.a. arbetsmarknadsorganisationerna, undervisningsförvaltningen och arbetskraftsförvaltningen kalkylerar med i sina utredningar. Även direktivets ikraftträdande ökar utbildningsbehovet. Ökningen av utbildningsvolymerna bör ske genom en utökning och omfördelning av resurserna och genom att den utbildning enligt direktivet som genomförs som examensdelar breddas.

Eftersom en fungerande transportbransch är av stor betydelse för att så gott som hela samhället skall fungera, finner arbetsgruppen det viktigt att, när arbetslivets behov av arbetskraft är exceptionellt stort, undervisningsministeriet och arbetsministeriet beviljar finansiering i synnerhet för utbildning som ger förarkompetens. Arbetsgruppen anser att främst grundexamensutbildningen till yrket som bl.a. busschaufför bör utökas. Förarutbildningen har den senaste tiden utvecklats så att yrkesutbildningsanordnarna har haft möjlighet att få stödpengar för utveckling av viss grundexamensutbildning.

Bestämmelserna skall på busschaufförer tillämpas två år och på lastbilschaufförer tre år efter ikraftträdandet den 10 september 2006 (dvs. den 10 september 2008 respektive den 10 september 2009). De författningsändringar som behövs för verkställandet av direktivet bereds i Finland under 2005 och regeringspropositionerna planeras avlätna våren 2006.

20.5.5 Finland – utbildningen för yrkesförare

Kommunikationsministeriet har lämnat dessa ytterligare uppgifter om yrkesförarutbildningen.

Befintlig körkortsutbildning

I Finland varierar antalet obligatoriska teori- och körlektioner beroende på vilken behörighet föraren redan har och vilken behörighet denne vill komplettera med. Av tradition är C-behörigheten grundläggande och den kan tas tillsammans med B-

behörigheten från 18 års ålder. Det finns en treårig yrkesutbildning på gymnasieelever som innehåller körkortsutbildning.

Körkort med förarbehörighet C erhålls vanligen efter att eleven deltagit i utbildning vid bilskola. Eleven själv betalar för denna utbildning. I yrkesutbildningen är antalet platser 650 st. för antagna elever som läser för att få bl.a. C-behörighet. Utbildningen startar under det året då eleven fyller 16 år och eleverna är 18 eller 19 år när utbildningen avslutas och körkortet utfärdas. De som antas som lastbilsförare m.m. i Försvarsmakten har i allmänhet redan en civil C-behörighet. Under sin utbildning tar ofta de värnpliktiga soldaterna en CE-behörighet som, på vissa villkor, kan bytas mot ett körkort med civil CE-behörighet vid värnpliktstidens slut (drygt 2 000 elever per år). Utbildning direkt för civil CE-behörighet och för D-behörighet sker inom ramen för yrkesutbildning för vuxna (total cirka 1 400 elever per år). Det motsvarar cirka hälften av körkortet med dessa behörigheter. Den andra hälften erhåller förarna på grund av erfarenhet som heltidsförare. Har man sådan erfarenhet kan man avlägga förarprov direkt för att få körkortet. Utbildningen bekostas av samhället då körkortet tas i samband med yrkesutbildning. I bilskolor täcks kostnaderna i sista hand av eleverna själva. Det gäller både i fråga om körkortsutbildning och en 280 timmar lång yrkesutbildning.

För att eleven skall kunna genomföra provalalternativet behöver han eller hon undervisning. Provalalternativet är inte bra för unga förare som inte har någon erfarenhet av att manövrera tunga fordon. Det är lättare att tillgodose dessa förares behov av träning genom en obligatorisk utbildning.

Det varierar hur körkortsutbildningen finansieras. I yrkesutbildning finns ca 650 platser, varav hälften är vikta för chaufförer med tidigare erfarenhet och hälften är reserverade för dem utan sådan erfarenhet. Försvarsmakten har en viktig roll i körkortsutbildningen på framför allt lastbil. Härutöver finns även en privatfinansierad körkortsutbildning i körskola. Denna betalar i regel eleven själv.

Särskilt om snabbförvärvad kompetens

När det gäller den nya utbildningens längd så är normalutbildningen enligt direktivet 280 timmar vilket är en betydande och dyrbar utbildningsinsats. Tillgången på bussförare i Finland är för liten i förhållande till behoven.

Arbetsgruppen som lämnade förslag om genomförandet ansåg att det snabbare utbildningsalternativet borde stå öppet för användning. Hittills har inte bestämts någon kvalifikation av villkoren för att få den snabbare utbildningen i stället för utbildningen som eleven genomgår på normal tid. Den snabbförvärvade kompetensen kan dock komma att betalas av förareleven medan den utbildning som förvärvas på normal tid i stället betalas av staten. På så sätt blir det en naturlig tröskel till att ta i anspråk den snabbförvärvade kompetensen.

Särskilt om lägsta åldern för bussförare

Inom bussbranschen finns en önskan om att den lägsta åldern för yrkesförare av buss sänks. Det som framför allt talar emot en sådan utveckling är trafiksäkerhetsskäl. Om man skulle inlåta sig på att sänka till 18 år kan det endast vara aktuellt för elever som har gått den treåriga yrkesutbildningen. Traditionellt har C-behörigheten varit en förutsättning för att ta D-körkort. Det finns planer på att ändra denna ordning så att förare med endast B-behörighet kan ta D-körkort. En sådan förändring skulle kunna locka fler kvinnor till bussföraryrket.

Vid jämförelsen med en taxiförarens yrkessituation bör beaktas att arbetsuppgifterna är andra än en bussförarens motsvarande uppgifter. Passagerarna i bussen har en återhållande verkan på bussförarens beteende i trafiken. Den långa utbildningen har också effekter på förarens uppträdande i trafiken privat och på privatlivet i övrigt. Om åldersgränsen för bussförare sänks blir det möjligt att ha en yrkesutbildning även för unga blivande bussförare. Eleven kan då börja utbildningen redan vid 16 års ålder och ha möjlighet att börja köra buss då man har gått den treåriga utbildningen. Det anses föreligga en brist på både buss- och lastbilsförare och denna brist riskerar bara att bli värre redan i en nära framtid.

Prov efter fortbildningen

Det är inte planerat att utbildningscenter skall ha prov efter fortbildningskurser. Fortbildningen kommer att kunna bedrivas i en rad olika former och det blir därför svårt att sätta upp regler för en sådan provverksamhet. Den som bör hålla reda på fortbildningens resultat är arbetsgivaren eller föraren själv.

Utbildningscentrum för grundutbildning respektive fortbildning

Det bör ställas något strängare krav på grundutbildningscentrum än på fortbildningscentrum. Det finns redan i dag ett antal aktörer som anordnar fortbildning för yrkesförare och denna struktur bör kunna användas för att förmedla sådan fortbildning som avses i direktivet. Dessa aktörer klarar dock inte alltid de krav som ställs på en trafikskola. De lärare som finns på trafikskolorna har ett och ett halvt års utbildning för trafiklärare utöver gymnasieutbildning.

På vilken handling skall gemenskapskoden föras in?

Frågan om gemenskapskoden skall införas på körkortet eller på en särskild handling bör bedömas med utgångspunkt från förarens önskemål. Denne skall själv kunna välja på vilken handling gemenskapskoden för hans yrkeskompetens skall framgå. Det ser inte ut som att informationen får plats i kolumn 12 tillsammans med annan information.

20.5.6 Danmark

Frågan om direktivets genomförande i Danmark har under hösten 2005 överförts till Transport- och Energiministeriets ansvarsområde. Ministeriet har delegerat frågan till Faerdselstyrelsen. Faerdselstyrelsen anser f.n. att en obligatorisk utbildning är det bästa alternativet. En grundutbildning för yrkesförare finns redan även om den inte är obligatorisk. Den finansieras delvis av offentliga medel och delvis privat. Riktlinjer är under utarbetande inom innebärande att undervisningen skall bedrivas på samma sätt i hela landet. Det finns regler i avtal mellan trafikhuvudmän och entreprenörer om tre dagars fortbildning. En fortbildningskurs om

fem dagar bör få delas upp i den utsträckning som direktivet medger det. Det är inte avsett att ha olika krav för utbildningscenter beroende på om de bedriver grundutbildning eller om de bedriver fortbildning

20.6 Behandlingen av direktivet i några länder i övrigt

20.6.1 Estland

I Estland avser man att påbörja ett arbete under slutet av år 2005 för att anpassa befintlig ordning för yrkesförarutbildningen till direktivets krav. Befintlig lagstiftning skall anpassas till yrkesförardirektivets krav. Planeringen avser ett system som bygger på nuvarande utbildning och som omfattar en obligatorisk utbildning som avslutas med ett prov som motsvarar den genomgångna utbildningen. Man kan tänka sig ett system med snabbförvärvad kompetens för att motverka bristen på yrkesförare. Det finns också planer på att sänka åldern för bussförare, dock endast i reguljär stads- och förortstrafik med hänsyn till trafiksäkerhetsaspekterna. Det råder också en brist på bussförare i Estland. Eftersom medelåldern bland befintliga förare överstiger 45 år är det angeläget att göra yrket tillgängligt för unga. Det är också en förhoppning att arbetsgivare skall kunna knyta unga förare till företaget genom att finansiera deras grundutbildning. Av tekniska skäl avser man att använda sig av det fristående yrkeskompetensbeviset, utfärdat av en behörig myndighet.

20.6.2 Lettland

Enligt Vägtrafiksäkerhetsdirektoratet i Riga finns i Lettland sedan flera år ett system för yrkesförarutbildning. Systemet omfattar båda huvudalternativen enligt yrkesförardirektivet. Förareleverna får delta i en utbildning och genomföra ett prov. Kunskapsnivån utvecklas härigenom för förarna och det finns ingen diskussion om att ändra systemet. Det finns intresse för en utbildning som ger en snabbförvärvad kompetens eftersom en sådan utbildning kan antas bli billigare. Däremot pågår inget arbete för att sänka den lägsta ålder vid vilken bussförare kan börja i yrket. När det gäller hur föraren skall styrka sin yrkeskompetens anser man att förarna bör

ha färre handlingar att hålla reda på än nu. Därför föredrar man en ordning där yrkeskompetensen framgår av körkortet.

20.6.3 Tyskland

I Tyskland är inte beredningen av förslagen färdig. Enligt uppgifter från Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen är dock författningsförslag upprättade. Man avser att för förvärvande av grundläggande kompetens genomföra provalalternativet. Skälet är att man vill skydda de två frivilliga treåriga yrkesutbildningar som finns. Den snabbförvärvade kompetensen skall utgöra ett alternativ för att möjliggöra att äldre arbetstagare skall få möjlighet att bli förare i tung trafik. Vidare avser man att sänka den lägsta bussföraråldern i enlighet med artikel 5.3 a) yrkesförardirektivet. Det bör under alla förhållanden bli fallet för elever som genomgått en treårig yrkesutbildning. Inom ramen för utbildningen skall då en medicinsk-psykologisk bedömning göras av eleven. Yrkeskompetens avseende grundutbildning och fortbildning bör visas genom att den harmoniserade gemenskapskoden förs in på körkortet.

20.6.4 Storbritannien

I Storbritannien finns inga obligatoriska trafikantutbildningar. Det s.k. provalalternativet är därför mest tilltalande. Provalalternativ bedöms vara mera kostnadseffektivt. Dessutom kan man då etablera en utbildning som är nationellt reglerad till innehållet. På detta sätt bedöms fokus kunna läggas på kvaliteten i den kompetens som föraren förvärvar. För närvarande planeras ingen utbildning för en snabbförvärvad kompetens trots att transportbranschen är intresserad av en sådan utbildningsväg. Ambitionen är att yrkeskompetensen skall kunna framgå av körkortet. Utbyten skall ske vart femte år och i samband med detta uppdateras uppgifterna om yrkesförarkompetensen. Yrkesförarna bedöms tämligen enkelt kunna ta till sig en sådan rutin.

20.6.5 Frankrike

Det franska nuvarande systemet för förarutbildning utgör förebild för yrkesförardirektivets reglering. Utbildningen för förare i Frankrike inkluderar det lärande som bedrivs på varje arbetsplats, dvs. vid åkerier och bussföretag. I landet finns sedan 1995 ett system där undervisning i lektionsform kombineras med ett prov. Detta lämpar sig väl, särskilt för de yngre förarna på väg ut i arbetslivet. Vad gäller den snabbförvärvade kompetensen är det avsett att en sådan skall finnas vid sidan av den utbildning som sker i normal takt. Denna reserveras dock för vuxna som redan har körkort. Den snabbare utbildningen är avsedd att vara ett komplement till utbildningen i normal takt. Bussbranschen i Frankrike vill ha möjligheten att få tillstånd att köra buss yrkesmässigt från 18 års ålder. Statsmakterna har dock inte tagit ställning till detta krav ännu. Att notera gemenskapskoden på körkortet skulle i hög grad förenkla hanteringen, eftersom det då skulle finnas endast ett dokument för förarens kompetens. Frågan skall dock analyseras närmare. Det fordras dessutom att frågan behandlas såväl av Inrikesministeriet som av Transportministeriet.

20.7 Avslutande synpunkter

I Sverige finns mycket få obligatoriska moment i körkortsutbildningen till skillnad från vad som gäller i flera nordiska grannländer. För närvarande är de obligatoriska momenten i utbildningen av förare av motorfordon begränsade till den utbildning för handledare och elev som avses i 4 kap. 7 § 4 körkortslagen (1998:488), KKL. Inga obligatoriska teoretiska eller praktiska moment förekommer i övrigt i körkortsutbildningen. Det finns dock inga krav i EG-rätten på en viss minsta utbildningstid för att ta körkort. Vare sig nu gällande körkortsdirektiv 91/439/EG eller föreslaget körkortsdirektiv innehåller, så här långt, föreskrifter om obligatorisk körkortsutbildning.

När man bestämmer innehållet i den utbildning som skall svara mot yrkesförardirektivet bör man på många håll kunna dra nytta av befintlig obligatorisk utbildning. Andra stater som genomför direktivet bör kunna bygga vidare på den obligatoriska utbildningen och tillgodoräkna sig de moment som redan finns i denna och som motsvarar direktivets bestämmelser. För Sveriges del finns

ingen obligatorisk grundutbildning för förare i tung trafik. Den frivilliga utbildning som bedrivs för att erhålla körkortsbehörighet kommer därför att kompletteras med obligatoriska inslag för att erhålla den nya yrkeskompetensen. De kursplaner som i dag finns kan sannolikt behöva revideras för att exempelvis undvika dubbleringar.

I de nordiska grannländerna verkar utbildningsalternativet vinna störst anslutning för närvarande. I Finland planeras för att införa möjligheten att föraren förvärvar grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning. Man har redovisat argument för att komplettera en grundläggande kompetens som förvärvas i normal takt med den snabbförvärvade kompetensen.

I Danmark och Finland är inte körkorts- och yrkeskompetensutbildningen anförtrodd någon särskild aktör. I Norge och Island förefaller det som om trafikskolorna kommer att få hand om uppgiften. Hur utbildningen finansieras varierar också. I de nordiska grannländerna vilar finansiering av grundutbildningen ofta på ett offentligt åtagande medan fortbildningen finansieras av transportbranschens aktörer.

I dialogen med de nordiska grannländerna har framkommit att man anser att de sju timmar som ett fortbildningsavsnitt minst måste fortgå bör hänga samman. Vidare bör inte en fortbildningskurs avslutas med ett prov, som vid misslyckat resultat medför att föraren inte kan utöva sitt yrke. Om det visar sig nödvändigt bör däremot test på förarens kunskaper få förekomma, som inte har innebörden att fortbildningen är godkänd eller underkänd.

Körkortsbehörigheten D kan erhållas i Sverige först när föraren uppnått 21 år. Bussförare kan därför börja arbeta i yrket först då denna ålder uppnåtts. I Finland planerar man att sänka ålder för elever som genomgår en yrkesutbildning på gymnasienivå med hänvisning framför allt till ett stort behov av nya bussförare. Den ordning som är avsedd i Finland medger att bussförare efter viss påbyggnadsutbildning börjar arbeta redan vid en ålder av 18 år och några månader. Utvecklingen i Finland bör följas om man där vidtar en sådan åtgärd.

Transportbranchen

21 Myndigheter, organisationer och företag

21.1 Verksamheter som berörs av yrkesförordningen

Direktivet berör huvudsakligen två verksamhetsfält i arbetslivet, dels transportbranschen och dels utbildningen för yrkesförare. Transportbranschen delas i regel upp i en godstransportsektor och en persontransportsektor. Branschens organisationer liksom yrkesförordningens reglering följer en sådan uppdelning. Formerna för finansieringen av verksamheten, offentlig eller privat finansiering, varierar.

Till branschorganisationerna kan räknas framför allt egentliga intresseorganisationer inom respektive verksamhetsfält, men också arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. Branschens aktörer står enligt lagstiftning under tillsyn av myndigheter. Myndigheter och organisationer har i något eller flera sammanhang varit företrädare i kontakterna med utredningen.

21.2 Statens skolverk

I idén med det nuvarande utbildningssystemet ligger att staten anger nationella mål och ramar, men att detaljbestämmelser undviks och att kommunernas och skolornas frihet att utforma sitt eget arbete ska vara så stor som möjligt. Skollagen (1985:1100), läroplanerna, programmålen, kursplanerna och betygskriterierna är en del av de *nationella styrdokument* som ska styra verksamheterna.

Skollagstiftningen gäller i princip bara för de fristående skolorna när detta direkt framgår av särskilda bestämmelser i denna lagstiftning. Bestämmelserna finns i 9 kap. skollagen och förordningen (1996:1206) om fristående skolor.

Av förordningen (2002:1160) med instruktion för Statens skolverk (skolverksinstruktionen) framgår att Statens skolverk (Skolverket) är central förvaltningsmyndighet bl.a. för det

offentliga skolväsendet och för den av det allmänna anordnade förskoleverksamheten och skolbarnomsorgen i den utsträckning något annat inte är föreskrivet. I fråga om annan utbildning har Skolverket de uppgifter som följer av författningar eller särskilda bestämmelser.

Skolverkets roll i det svenska utbildningssystemet är bl.a. att ange mål för att styra, att informera för att påverka och att granska för att förbättra.

Till de mest centrala uppgifterna hör att Skolverket genom utbildningsinspektion skall granska kvaliteten i skolväsendet och ha tillsyn. Vidare åvilar det Skolverket att kontinuerligt se över kursplaner och betygskriterier (2 § 1 och 3 skolverksinstruktionen).

Skolverket skall såsom framgår av 3 § skolverksinstruktionen ha tillsyn över bl.a. det offentliga skolväsendet och utbildning vid sådana skolor med enskild huvudman (fristående skolor) som avses i 9 kap. skollagen. Skolverket granskar skolan och vuxenutbildningen på olika sätt. Genom utbildningsinspektion kan klargöras om, och hur väl, en verksamhet fungerar i förhållande till bestämmelserna i skollagen och läroplanerna. Skolverket uppmärksammar kommunen eller styrelsen i en fristående skola på områden som de behöver arbeta vidare med i sitt eget utvecklingsarbete.

21.3 Vägverket

Riksdag och regering bestämmer vilken inriktning Vägverkets arbete skall ha. Vägverket är enligt 1 § förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket (vägverksinstruktionen) central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. Verket skall vidare särskilt verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Slutligen enligt denna paragraf skall verket inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter.

Vägverkets verksamhet styrs även av de långsiktiga transportpolitiska målen, liksom av det årliga regleringsbrevet från regeringen.

Vägverkets ansvar och uppgifter anges även i 2 § förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket (vägverksinstruktionen). Till de värden som Vägverket särskilt skall verka för hör enligt paragrafen att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks, yrkestrafiken blir trafiksäker, miljöanpassad och effektiv samt bedrivs

under lika villkor mellan företagen. Vägverket ansvarar enligt 4 § vägverksinstruktionen även för bl.a.

1. frågor om trafik på väg och i terräng,
2. vägtrafikregistret,
3. frågor om körkort, förarutbildning och förarprov, och
4. frågor om yrkestrafik.

Vägverket utövar i dag tillsyn över utbildning och kunskapsprov inom såväl trafikskolornas utbildningsverksamhet som förarbevis-systemet. Tillsyn över förarprovsverksamheten gäller förordnanden som förrättare av förarprov.

För trafikskolornas del har Vägverket utarbetat föreskrifter och allmänna råd för tillsyn, Vägverkets föreskrifter om tillsyn över trafikskola (VVFS 1997:184). Tillsynen utförs genom tillsyns-samtal och tillsynsbesök. Syftet med dessa samtal är att eventuella missförhållanden skall uppdagas och rättas till på frivillig väg. Tillsynens otillräckliga omfattning har ifrågasatts i annat sammanhang.¹

21.4 Vägtrafikinspektionen

Vägtrafikinspektionen skall aktivt verka för ett säkert vägtransport-system där ingen omkommer eller skadas allvarligt. Vägtrafikinspektionen hör administrativt till Vägverket där chefen för inspektionen ansvarar för verksamheten gentemot styrelsen. Anslaget till verksamheten fastställs av regeringen. Det ansvar och de uppgifter som chefen för Vägtrafikinspektionen har framgår av 20 § vägverksinstruktionen.

Uppgifterna är enligt vägverksinstruktionen följande:

1. Att med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera sådana förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportsystemets utformning och funktion.
2. Att genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1 verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarligt skadad.

¹ Förarbevisutredningens betänkande *Säkra förare på moped, snöskoter och terrängjuling*, SOU 2005:45, s. 305.

3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

21.5 Arbetsmiljöverket

Arbetsmiljöverket har till uppgift att minska riskerna för ohälsa och olycksfall i arbetslivet och arbetar för att förbättra arbetsmiljön. Arbetsmiljöverket har identifierat riskfaktorer för personer med transportyrken. Hit hör pressade körtider, tunga lyft, ensidigt arbete, risker för hot och våld, rånrisk, omfattande organisationsförändringar och faror i trafiken.

Transportsektorn är en av Arbetsmiljöverkets sex prioriterade branscher för åren 2004–2006. Arbetsmiljöverkets mål med sina insatser är att stärka det systematiska arbetsmiljöarbetet inom branschen, så att ohälsa och skador bland de anställda minskar. Ökad säkerhet mot hot och våld inom taxi, kollektivtrafik – både buss och tåg – är ett annat syfte med insatserna, där verkets kravnivåer i takt med de ökade riskerna höjts under senare år. Det gäller bl.a. krav på fungerande larm och dubbelbemanning i utsatta miljöer. Även trafiksäkerheten beaktas och ingår som en del i det förebyggande arbetsmiljöarbetet inom transportsektorn. Kommande utbildning för grundläggande kompetens och fortbildning bör enligt Arbetsmiljöverket ge gedigna kunskaper om vanliga arbetsmiljörisker i transportbranschen och om arbetssätt som minskar riskerna för ohälsa och olycksfall. Arbetsmiljöverket genomförde den 23–25 maj 2005 trafiksäkerhetskampanjen ”Bra arbetsmiljö på väg” varvid 490 arbetsplatsbesök genomfördes hos företag i yrkestrafiken. Krav på förbättringar riktades mot sju av tio arbetsgivare.

21.6 Räddningsverket

Statens räddningsverk (Räddningsverket) är en statlig myndighet som bland annat genom förebyggande åtgärder arbetar för att minska antalet olyckor och skapa ett säkrare samhälle. Räddningsverket samverkar i denna uppgift med andra aktörer som arbetar

för säkerhet i samhället: andra myndigheter, kommuner och frivilligorganisationer. Den centrala förvaltningen och verkets ledning finns i Karlstad. Utbildningen genomförs vid våra skolor i Sandö, Rosersberg, Skövde och Revinge.

Räddningsverket svarar för operativ tillsyn bl.a. när det gäller skyldigheterna att ha säkerhetsrådgivare enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods. Räddningsverket ska bedriva tillsyn i enlighet med bestämmelserna om säkerhetsrådgivare vid transport av farligt gods på ett sådant sätt att säkerheten vid sådana transporter förbättras. Räddningsverkets tillsyn omfattar operativ tillsyn och tillsynsvägledning. Operativ tillsyn innebär tillsyn som riktas direkt mot ett objekt. Tillsynsvägledning innefattar uppföljning, utvärdering och stöd till andra tillsynsmyndigheter inom de områden där verket är central tillsynsmyndighet. Räddningsverkets tillsynsvägledning riktar sig till länsstyrelser, kommuner och polismyndigheter.

21.7 Näringslivets regelnämnd

Näringslivets regelnämnd (NNR) har som mål att begränsa myndigheternas uppgiftskrav på företagen och att verka för att regler som berör företagen är få, enkla och stabila. NNR försöker nå målen genom att samråda med myndigheterna innan de lägger nytt uppgiftslämnande på företagen, att samordna näringslivets granskning av konsekvensanalyser, att hålla nära kontakt med regeringen (bl.a. Simplexenheten vid Näringsdepartementet), riksdagen och EU-kommissionen, och att ta hjälp av och till myndigheterna förmedla den expertkunskap i olika frågor som medlemmarna har.

21.8 Godstransportbranschens organisationer

21.8.1 Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag (SÅ) är åkerinäringens branschorganisation. SÅ företräder cirka 10 000 medlemmar som tillsammans har 31 000 fordon. SÅ är regionalt organiserade i tolv åkeriföreningar. SÅ erbjuder medlemmarna bl.a. ett program för utbildning och vidareutveckling.

Svensk Handel har 14 000 medlemsföretag och i Svensk Handel ingår Svensk dagligvaruhandel som har som mål att tillgodose konsumenternas intressen. Föreningen för även dagligvaruföretagens talan gentemot myndigheter och politiker i konkurrensneutrala frågor. Nuvarande medlemmar är Axfood Sverige AB, BergendahlsGruppen AB, ICA Sverige AB och Coop Norden Sverige AB. Svensk Dagligvaruhandel organiserar även andra organisationer som direkt eller indirekt företräder en verksamhet med detaljhandelsförsäljning.

21.8.2 Arbetsgivareorganisationer

Biltrafikens Arbetsgivareförbund (BA), är ett av sju förbund inom TransportGruppen. Av uppgifter från Transportgruppen framgår bl.a. följande². Nya bestämmelser om yrkesförarens utbildning och kompetens kommer att beröra ett stort antal lastbilsförare. Det förbund som har flest företag med förare som berörs är BA. BA arbetar för att främja sina medlemmars intressen såsom arbetsgivare inom transportbranschen. Anslutna till förbundet är; billots-, hyrverks-, slamsugnings-, oljeskadesanerings-, speditjons-, transportförmedlings-, taxi-, terminal-, lagerhållnings-, trafikskole-, åkeri- och expressföretag. BA sluter kollektivavtal med Svenska Transportarbetareförbundet, Tjänstemannaförbundet HTF, Ledarna samt Svenska Civilingenjörsförbundet. Inom BA:s avtalsområde finns bl.a. Åkeriavtalet och Miljöavtalet som täcker 4 326 företag i Sverige. Dessa företag har totalt mer än 35 000 anställda förare. Ytterligare cirka 500 förare är anställda i företag inom TransportGruppens avtalsområden i övrigt. I dessa siffror ingår både organiserade och oorganiserade arbetstagar.

21.8.3 Fackliga organisationer

Buss- och lastbilsförare kan vara organiserade i ett flertal olika fackförbund. Svenska Transportarbetareförbundet, som organiserar många förare, har 30 lokalavdelningar och totalt drygt 73 000 medlemmar. Förbundets beslutande organ är kongressen,

² Transportgruppen uppgifter i juni 2005 om framför allt Biltrafikens arbetsgivareförbunds avtalsområde.

förbundsrådet och förbundsstyrelsen. Även Handelsanställdas förbund organiserar förare.

21.8.4 Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) är ett organ för samarbete mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. Cirka 17 000 företag med ungefär 100 000 anställda är anslutna till TYA. Till TYA:s uppgifter hör bl.a. att genomföra arbetsmiljö- och yrkesfortbildningskurser, specialanpassade till olika verksamhetsområden inom transportsektorn. Vidare arbetar TYA med att utveckla läromedel och fortbilda lärare. Slutligen skall TYA samla och sprida information om och till transportbranschen. TYA:s verksamhet finansieras genom en enhetlig serviceavgift relaterad till årslönesumman. Avgiften skall erläggas av samtliga arbetsgivare inom de aktuella avtalsområdena.

21.9 Godstransportföretag

21.9.1 Speditörer

Sveriges Transportindustriförbund är branschorganisation och organiserar godstransport- och logistikföretag i Sverige och representerar dessa inför myndigheter och organisationer. Förbundet har ca 130 medlemsföretag från flera arbetsfält på godstransportområdet.

DHL i Sverige har nära 4 000 anställda och ungefär 70 kontor, terminaler och stationer i landet. Verksamhet bedrivs inom tre affärsområden. DHL Express bedriver internationella och lokala express- och paketsändelser med flyg, på väg och järnväg.

Schenker AB utvecklar och producerar transporter samt logistik- och informationstjänster. Schenker AB:s verksamhet innebär möjligheter att kombinera olika transportsätt - bil, båt, flyg och tåg. Företaget har 4 200 anställda och samverkar med 300 åkerier.

21.9.2 Åkerier

Den svenska godstransportbranschen domineras helt av små företag. En mycket stor del av åkerierna har således bara ett fordon. Några åkerier är större och Sture Nilssons Åkeri Falkenklev AB har cirka 30 lastbilar och är transportör för DHL i framför allt Skåne och Blekinge. Företaget bedriver härutöver bl.a. beställningstransporter till Stockholm och Göteborg. Börje Jönsson Åkeri AB har många slags transporttjänster och bedriver särskilt specialleveranser med gods som är skrymmande, temperaturkänsligt eller ömtåligt. Företagets verksamhet omfattar även speditionstjänster.

21.10 Persontransportbranschens organisationer

21.10.1 Svenska Lokaltrafikföreningen

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) är läns- och lokaltrafikens branschorganisation. Föreningen uppgift är att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft så att fler väljer att åka tillsammans. Det sker huvudsakligen genom intressebevakning, information och opinionsbildning samt affärs- och marknadsutveckling.

SLTF:s högsta beslutande organ är årsstämman, som utser föreningens styrelse och lekmannarevisorer. Styrelsen utser verkställande direktör som leder föreningens arbete, vilket till största delen utförs av servicebolaget SLTF Service AB. SLTF har två medlemskategorier: aktiva medlemmar, de läns- och primärkommunala trafikhuvudmännen samt associerade medlemmar, de till branschen närstående leverantörer och konsulter. Verksamheten finansieras genom medlems- och serviceavgifter och genom egna intäkter i form av deltagaravgifter för kurser och konferenser. SLTF har enligt sin webbplats ca 35 medlemmar och därutöver ca dubbla antalet associerade medlemmar. SLTF är en av delägarna i Kollektivtrafikens Utbildningsorganisation, Kollega.

SLTF ordnar konferenser riktade till tjänstemän och förtroendevalda hos länstrafikbolagen och övriga medlemsföretag. Man arrangerar också kurser i aktuella ämnen. Tillsammans med Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) arrangerar föreningen vartannat år "Persontrafik" branschens mäsas och kongress. Föreningen arrangerar också konferenser tillsammans med andra intressenter till branschen.

SLTF handhar tillsammans med andra aktörer ett förarcertifieringssystem. Förarcertifieringen syftar till att höja bussförarnas kompetensnivå och statusen på föraryrket.

SLTF och Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) bedriver gemensamt ett projekt i syfte att göra den lokala och regionala kollektivtrafiken tryggare och säkrare för både resenärer och personal. I projektets första etapp har tagits fram dokumentet ”Policy för en trygg och säker kollektivtrafik”.

21.10.2 Svenska Bussbranschens Riksförbund

BR är intresseorganisation för den yrkesmässiga busstrafiken. Förbundet har närmare 500 medlemsföretag som bedriver olika former av busstrafik, såsom lokal och regional linjetrafik i och omkring tätorter, landsbygdstrafik, skolskjutsar, sjukresor, expressbusstrafik, flygbusstrafik samt turist- och beställningstrafik både inom och utom Sveriges gränser.

BR:s medlemsföretag har 11 400 bussar och 26 000 anställda. Förbundet företräder medlemsföretagens intressen i kontakterna med andra aktörer på området. BR arbetar för att främja det kollektiva resandet med buss, för rättvisa och sunda konkurrensförhållanden, god affärsetik och förbättrade villkor för bussföretagen. BR ger medlemsföretagen råd och service.

21.10.3 Svenska Taxiförbundet

Svenska Taxiförbundet företräder Sveriges taxiföretagare. Förbundets viktigaste uppgift är att bevaka branschens intressen genom att föra branschens talan i en dialog med andra aktörer. Avsikten är att förutsättningarna för att bedriva taxiverksamhet ska bli så goda som möjligt. Ett av målen är att konkurrens ska ske på lika villkor, vilket ställer krav på både taxinäringen och berörda myndigheter. Branschens interna kvalitetsarbete liksom en effektiv tillsyn genom såväl centrala myndigheter som poliskontroller på fältet är åtgärder som leder mot det målet.

Svenska Taxiförbundet arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Förbundet anser att taxiförarna alltid skall använda bilbälte, att taxibilarnas hastighet skall anpassas till gällande hastighetsbestämmer och att samtliga förare skall vara alkohol- och drogfria.

Minskad miljöpåverkan på yttre och inre miljö är också en viktig del i förbundets arbete. Det ingår i förbundets verksamhet att bevaka och påverka förslag till EU-regler som påverkar taxinäringen.

21.10.4 Arbetsgivarorganisationer

KFS är arbetsgivarorganisationen för kommunnära företag. De företag som organisationen företräder är både stora och små, och finns över hela landet. Medlemsföretagen ägs av kommuner och landsting eller är helt eller delvis privatägda. Organisationens huvuduppgifter är att träffa centrala överenskommelser, arbeta för branschanpassning i kollektivavtalen, att ge service i arbetsgivarfrågor och skydd vid konflikter. Om ett medlemsföretag drabbas av strejk eller annan stridsåtgärd kan företaget få ersättning ur KFS Konfliktfond.

21.10.5 Fackliga organisationer

Svenska Kommunalarbetsförbundet har 570 000 medlemmar och är Sveriges största fackförbund. Kommunals medlemmar är oftast anställda i kommuner och landsting. En stor del av landets bussförare är organiserade i kommunal.

En majoritet av medlemmarna i Handelsanställdas förbund arbetar inom detaljhandeln. Hit hör både privata och kooperativa butiker, varuhus, kiosker, stormarknader och servicebutiker. En annan stor medlemsgrupp är de som arbetar inom partihandeln på privata eller kooperativa lager. Hit räknas förutom lagerarbetare även lastbilsförare.

21.11 Persontransportföretag

Uppgifterna i avsnittet har hämtats huvudsakligen från företagens webbplatser. Storstockholms Lokaltrafik (SL) har ca 500 anställda och trafiken inom Storstockholm har 600 000 resenärer per dag. SL upphandlar trafiken och tillser att entreprenörerna följer ingångna avtal. SL-trafiken sysselsätter cirka 10 000 personer. Länstrafikbolag med likartad verksamhet finns på ett 20-tal orter i landet.

Swebus AB (Swebus) har ca 7 000 anställda och företaget utvecklar, säljer och producerar kollektivtrafik på entreprenad åt flera av Sveriges länstrafikbolag. Swebus har depåer, garage, verkstäder och kontor på över 100 orter runt om i landet. Verksamheten i Swebus omfattar cirka 30 procent av de offentliga busstransporterna.

Swebusskolan utbildar bussförare till områden i Sverige som Swebus trafikerar. I Stockholmsområdet har Swebus löpande utbildningar (gäller endast förare till Stockholmsområdet) och i övriga landet har företaget utbildningar när behov finns. Utbildningarnas upplägg kan variera men ser i regel ut som nedan. Swebusskolans bussförarutbildningar omfattar teoriutbildning körutbildning och introduktionsutbildning. Eleven betalar ingenting för utbildningen. Däremot vill företaget att eleven arbetar en viss minimitid för Swebus efter att utbildningen är slutförd.

Connex Sverige AB (Connex) har ca 8 000 medarbetare och driver persontrafik på entreprenad åt länstrafikbolag, kommuner, landsting och Rikstrafiken. Företaget erbjuder transporter med buss, tåg, tunnelbana, spårvagn och båt. Företaget har ca 1 650 bussar. Connexgruppen finns representerad i ett 20-tal länder. Av 4 800 medarbetare för busstrafiken är ca 650 kvinnor. I företaget är 110 nationaliteter representerade

Busslink i Sverige AB (Busslink) har cirka 4 200 medarbetare och 1 300 bussar. Busslink har en stor del av verksamheten i Stockholm men driver även linjetrafik ute i landet. Även Busslink bedriver utbildningsverksamhet för blivande bussförare i företaget.

Göteborgs Spårvägar AB har cirka 2 500 medarbetare kollektivtrafiken bedrivs med 204 spårvagnar, 403 bussar (i stadstrafik) och 54 färdtjänstfordon. Dessutom har företaget 160 bussar som kör regionalt till kranskommuner. Företaget kör också skolskjutstrafik.

Arriva Sverige AB, med huvudkontor i Helsingborg, bedriver busstrafik (regional-, stads- och skoltrafik) på uppdrag åt läns- trafikhuvudmän och kommuner i södra Sverige. Företaget sysselsätter ca 730 medarbetare.

22 Villkoren i transportbranschen

22.1 Om godstransporter

22.1.1 Lastbilsföraryrket¹

Yrkesförare av lastbil arbetar ofta vid åkerier, livsmedelsföretag eller oljebolag. Transportsektorn har internationaliserats och avreglerats, gränskontrollen har omgestaltats och förenklats samtidigt som godsmängden på landsväg har ökat under de senaste åren. De flesta transporter är korta men svenska åkerier kör i ökande utsträckning i internationell trafik. Den nya data- och informationstekniken har inneburit möjligheter att planera transporter på ett effektivt sätt. Samtidigt har kraven på snabba och exakta leveranser ökat. Många åkerier är anslutna till en lastbilscentral vilken oftast ägs av åkeriföretagen själva. Ett stort antal lastbilsförare är enmansföretagare. Lastbilsföraren kommer i kontakt med kunder, godsmottagare, lagerförmän och truckförare. Som förare hanterar man värdefullt gods och avancerad teknik, vilket förutsätter att man är ansvarsfull. Längre körningar förekommer regelbundet i fjärr- och utlandstrafik. Många åkerier anställer billotsar som tar hand om lastning och lossning av bilarna. Lastning och lossning ingår dock även i lastbilsförarens arbete. Lastbilsförarens arbete kan vara fysiskt krävande och påfrestande för nacke, axlar, rygg och knän. Föraren bör därför ha god fysik.

Arbetet som billots förutsätter att man har körkort för tung lastbil med släp, CE-behörighet. Billotsen måste också ha ADR-intyg för transport av farligt gods, truckkort och utbildning i lastsäkring. Lastning och lossning sker ofta med hjälp av kran, gripskopa, truck eller hjullastare. Även arbetet som billots är fysiskt krävande.

¹ Uppgifterna om yrket lämnade av AMV/AMS.

Behovet av utbildade lastbilsförare kommer att vara stort. Det beror på en ökad efterfrågan på vägtransporter. Vidare är medelåldern tämligen hög bland dagens förare.

Antalet förare

Antalet yrkesförare på lastbil totalt i landet är osäkert men de uppskattningar som gjorts av TYA förmodar att det kan vara fråga om i storleksklassen 70 000 chaufförer totalt. Antalet yrkesförare som hör till TYA är enligt nämnden ca 52 000 (maj 2005).

Könsfördelning m.m.

Enligt Transportgruppen är könsfördelningen mycket ojämn och 97–98 procent av förarna är män. Antalet kvinnor i branschen ökar dock. Enligt Sveriges åkeriföretag var andelen kvinnor 7,4 procent av det totala antalet anställda i åkerinäring år 2002. Det får antas att denna högre siffra till stor del avser kvinnor verksamma med andra uppgifter än som chaufförer. Några uppgifter finns inte tillgängliga när det gäller antalet utomnordiskt födda förare, men antalet är mycket lågt och representerar någon enstaka procent av det totala antalet förare.

Följande uppgifter har lämnats av Svenska Transportarbetareförbundet i augusti 2005. Förbundets statistik omfattar drygt 25 465 förare. Av dessa är endast 637 st. kvinnor, dvs. ca 2,5 procent. Kvinnorepresentationen i yrket synes öka något. I gruppen födda 1970–1979 är kvinnorna närmare 4 procent av totala antalet förare i den ålderskategorin.

Åldersfördelning

När det gäller åldersfördelningen så är denna tämligen jämn sett över olika större åldersgrupper. Enligt uppgift från TYA är genomsnittsåldern för lastbilschaufförer cirka 43 år.

Rekryteringsbehov

TransportGruppen uppskattar att branschen varje år måste tillföras mellan 4 000 och 6 000 nya medarbetare. Behovet avser dels medarbetare som behöver ersättas när de slutar med pension och dels nyrekryteringsbehov p.g.a. tillväxt i branschen.

Facklig tillhörighet

Yrkesförare för lastbil är i regel organiserade i Svenska Transportarbetare förbundet. Anställda i firmabilstrafiken kan vara organiserade i Handelsanställdas förbund eller andra fackförbund.

Organisationsgraden inom yrket är ca 80 procent. De transportföretag som är bundna av kollektivavtal är ca 12 000 till antalet.

Lön och arbetstider

Lönen varierar beroende bl.a. på var man arbetar. Enligt uppgifter från Svenska Transportarbetareförbundet för år 2004 är löneläget som följer. Grundlönen för lastbilsförare är cirka 17 800 kronor i månaden. Ersättning för obekväm arbetstid och andra tillägg, bland annat så kallad premiekompensation kommer till. En snittlön för lastbilsförare efter fyra år i yrket är cirka 18 700 kronor i månaden. Premiekompensationen ingår i beloppet. Arbetstiderna i yrket är mycket varierande.

Transportgruppen har lagt till följande. Arbetstiden är 40 timmar under en helgfri vecka. När det gäller förarnas löner så varierar dessa. En genomsnittlig lön är dock ca 114 kr per timma inklusive avtalsenliga tillägg (juni 2005).

22.1.2 Arbetsmiljön för lastbilsförare

Arbetsmiljöverket har sammanställt några fakta gällande anmälda arbetsskador i arbeten som lastbilsförare och långtradarförare². Yrket som lastbilsförare är mera drabbat av arbetsolycksfall än genomsnittsycket. Det anmäldes 975 arbetsolyckor som resulterade i sjukfrånvaro under 2003. Till de vanligaste olycksorsakerna hör i tur och ordning fallolyckor, olyckor i samband med lyft eller andra

² Arbetsmiljöverkets statistikenhet, *Korta sifferfakta nr 3 - 2004*.

ansträngande rörelser och att kontrollen över fordonet förlorats. Arbetsjukdomarna är däremot ungefär lika många som i genomsnittsycket. Den klart vanligaste orsaken till arbetsjukdomar bland lastbilsförare är belastningsfaktorer.

22.1.3 ADR-utbildning

Förare av transporter av farligt gods omfattas av krav på viss utbildning, s.k. ADR-utbildning. ADR står för "European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous goods by Road". ADR-S används som benämning på de föreskrifter som gäller för transport av farligt gods på väg i Sverige. Föreskrifterna innehåller både internationella och nationella bestämmelser. ADR-utbildning bedrivs av särskilda därtill certifierade instruktörer som har genomgått utbildning om transporter med farligt gods. I denna utbildning ingår både kursmoment som gäller villkoren för transporter med farligt gods och kursmoment i pedagogik. Dessa ADR-instruktörer är inte sällan själva åkare eller lastbilsförare. Utbildningar om transport av farligt gods anordnas alltså inom branschen. Om utbildningen är godkänd får föraren ett s.k. ADR-intyg, vilket krävs för att få köra transporter med farligt gods.

22.2 Åkerinäringens situation

22.2.1 Yrkestrafiken

Med yrkesmässig lastbilstrafik avses i sammanhanget huvudsakligen de svenska åkeriernas verksamhet. Det utesluter dock inte att det i yrkesförardirektivets mening förekommer annan "yrkesmässig" lastbilstrafik." Strukturen inom åkerinäringen förändras. Åkerierna blir färre och större. År 2003 fanns det knappt 11 200 åkerier i Sverige.³ Samma år fanns det 565 åkerier som hade fler än tio lastbilar. Bland dessa företag återfinns oftast de som självständigt marknadsför, administrerar och säljer sina transporter. Fortfarande har dock ungefär hälften av åkerierna endast en bil, och de flesta övriga alltså två–tio bilar. Åkerinäringens små företag samverkar ofta, antingen inom gemensamt ägda transportföretag

³ Uppgift från Statistiska centralbyrån (SCB).

såsom lastbilscentraler eller genom att arbeta för transportföredlingsföretag (speditörer). Härutöver förekommer att åkerierna säljer sina transporter genom lokala eller regionala specialtransportföretag, t.ex. inom skogs- och lantbrukssektorn⁴.

Under 2003 transporterades 368,4 miljoner ton gods i inrikes trafik, varav 302 miljoner ton med lastbil. Bortser man från sträckan som godset transporteras är lastbilstrafiken alltså dominerande och 82 procent av allt inrikes gods transporterades med lastbil år 2003.

Godstransportarbetet brukar uttryckas i tonkilometer, dvs. mängden gods i ton multiplicerad med antalet kilometer transportväg. Volymen i det inrikes godstransportarbetet har ökat från ca 47 miljarder tonkilometer år 1980 till ca 58 miljarder tonkilometer år 2003⁵.

Den mängd gods som transporteras med svenskregistrerade tunga lastbilar (mer än 3,5 tons totalvikt) har alltså i enlighet härmed ökat under perioden, både i absolut mängd och relativt andra transportslag. Mer än hälften av det inrikes godstransportarbetet utfördes med lastbil, cirka 31 miljarder tonkilometer. Motsvarande siffra för cabotage, dvs. inrikes transportarbete med utländska lastbilar från EES-området, har inte kunnat tillgås men uppgick för år 2002 till 240 miljoner tonkilometer enligt SIKKA/Eurostat, vilket då var mindre än en procent av gods-transportarbetet inom landet.

Uppgifter om transporter av gods i internationell lastbilstrafik i övrigt är inte representerad i statistiken. Med internationell lastbilstrafik avses direkttrafik, transittrafik, tredjelandstrafik och cabotage. Naturligtvis motsvarar denna internationella trafik annars en mycket stor del av godstransportarbetet på svenska vägar.

22.2.2 Firmabilstrafiken

Med firmabilstrafik avses godstransporter i företagets egen regi. De allra flesta lastbilar i sådan verksamhet fordrar inte innehav av körkort med C-behörighet och förarna av dessa fordon träffas av denna anledning inte av de nya kompetenskraven. Yrkesförar-direktivets tillämpningsområde kan dock mycket väl omfatta förare av tung lastbil – dessa förutsätts ha C-behörighet – som är

⁴ Sveriges Åkeriföretag, *Fakta om åkerinäringen*, utg. augusti 2004.

⁵ Uppgift från SCB och Banverket.

verksamma i företag som ordnar transporter i egen regi. Undantagna är i princip endast förare av fordon som transporterar material och utrustning som föraren använder i sitt arbete. Som ytterligare villkor för detta undantag gäller att framförandet av fordonet inte får vara förarens huvudsakliga sysselsättning. Det torde normalt innebära att även förarna av de firmabilar, om dessa är tunga lastbilar, skall omfattas av de nya kompetenskraven. Antalet sådana lastbilar i firmabilstrafik var 16 900 år 2003⁶. Till firmabilstrafiken hör dagligvarutransporter och poståkeriverksamhet.

22.2.3 Konkurrenssituationen

Yrkesförardirektivet bygger på förutsättningen att det skall upprätthållas en sund konkurrens i transportnäringen. Gods-transportörerna är, inte minst på grund av tjänsternas innehåll, utsatta för en hårdare internationell konkurrens än bussföretagen. I maj 1999 redovisade Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) ett regeringsuppdrag att belysa och analysera den svenska åkerinäringens konkurrensförutsättningar.⁷ Uppdraget gällde såväl internationell trafik som inrikestrafiken i förhållande till utländskt cabotage. Studien visade att de svenska åkerierna har ett högt kostnadsläge jämfört med åkerier från de närmaste konkurrensländerna Danmark, Tyskland, Nederländerna och Polen. Resultatet av studien har bedömts fortfarande vara aktuellt. De fallstudier som redovisades av SIKA visar t.ex. att det sannolikt finns en skillnad i kalkylmässigt kostnadsläge på 20–30 procent av totalkostnaderna mellan många utländska åkerier och de svenska åkerier som är verksamma på de konkurrensutsatta marknaderna. SIKA pekade bl.a. på ett behov av åtgärder för att underlätta och stimulera strukturförändringar inom åkerinäringen i syfte att minska omställningskostnaderna på grund av konkurrensutvecklingen. Med hänvisning till bl.a. SIKA:s rapport antog regeringen den 17 februari 2000 ett transport- och näringspolitiskt handlingsprogram för svensk åkerinäring⁸. Syftet var bl.a. att intensifiera

⁶ Uppgift från SCB.

⁷ Åkerinäringens kostnadsstruktur och Konkurrenssituation, Redovisning av ett regeringsuppdrag, Delrapport 1. Se närmare SOU 2004:26, *Arbetsvid vid vägtransporter – förslag till ny lag*, s. 36 f.

⁸ Programmet presenterades för riksdagen i mars 2000 genom prop. 1999/2000:78, s. 15–28, och behandlades av riksdagen i maj 2000 (bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238).

arbetet med att skapa goda förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk åkerinäring genom att ge den långsiktigt hållbara förutsättningar och spelregler samt mera harmoniserade spelregler i förhållande till åkeriföretag i andra europeiska länder. Programmet ledde till ett antal initiativ från regeringens sida. Bl.a. tillkallades en särskild utredare med uppdrag att se över vägtrafikbeskattningens utformning. Förutom miljö- och trafik-säkerhetsaspekter skulle utredaren även beakta konkurrenssituationen inom åkerinäringen. (dir. 2001:12 och tilläggsdirektiv, dir. 2002:26). Vägtrafikskatteutredningen överlämnade i juni 2002 ett delbetänkande som särskilt berörde åkerinäringen, *Vissa vägtrafikskattefrågor*, delbetänkande av Vägtrafikskatteutredningen (SOU 2002:64). I maj 2004 överlämnade utredningen slutbetänkandet *Skatt på väg* (SOU 2004:63). Sveriges Åkeriföretag (SÅ) hade för utredningen påpekat att det i stort sett inte hade skett någon förändring av konkurrenssituationen efter delbetänkandet och att det fortfarande fanns en kostnadsnackdel för svenska åkerier om cirka 20 procent (SOU 2004:63 s. 368 f.). Denna kostnadsnackdel bedömdes dock av SÅ vara betydligt större vid en jämförelse med de nya medlemsländerna i EU. Utlandstransporterna utfördes nästan uteslutande av utländska förare och omfattningen av det s.k. cabotaget ökade. Fordonsskattens betydelse för åkerinäringens internationella konkurrenskraft bedömdes inte vara stor. Det var ändå av hänsyn till konkurrenssituationen som utredningen valde att föreslå att alla som uppfyller den senaste obligatoriska miljöklassen skulle ges lägre fordonsskatt.

22.2.4 Upplevda problem

För åkerinäringens del väntar utmaningar genom kommande reform av grunden för uttag av dieselskatt (en viktbaserad skatt blir utsläppsbaserad). Åkerier från de nya EU-staterna får inte köra cabotage (tillfällig inrikestrafik i ett annat land) i Sverige eller något annat EU-land under en sjuårig övergångsperiod. Tecken på förekomsten av en illegal inrikestrafik oroar dock näringen. För illegal inrikestrafik finns det inte fängelse i straffskalan. Utländska förare eller åkerier kan därför utan att riskera straff köra för fort eller för länge eftersom det saknas befogenheter att stoppa fortsatt färd om det inte finns misstanke om grövre brott. Exempelvis har polis inte möjlighet att skaffa sig tillträde till lastbilshytten för att

säkerställa innehållet i de fraktdokument som visar godsets färdväg. Polska, lettiska och ungerska dragbilar kan därmed köra mellan industrier, hamnar och lager i Sverige under tämligen långa tider utan att det kan företas åtgärder för att stoppa trafiken.

22.3 Om persontransporter

22.3.1 Statistik om trafiken med buss

Även om personbilen är det viktigast medlet för att transportera personer utförs persontransportarbetet i övrigt till stor del med buss. Bussföretagen torde i genomsnitt vara något större än åkerierna sett till antalet anställda. Antalet bussar i yrkesmässig trafik var 12 548 år 2003. Härav var 1 944 stycken inrättade för upp till 19 passagerare (Källa: SIKA/SCB).

En uppskattning av antalet bussar i olika typer av trafik har gjorts. Landsbygdstrafiken omfattade 4 500 bussar, tätortstrafiken 3 500, skolskjutstrafiken 1800, turisttrafiken 2 500 (siffrorna är ungefärliga). Ett mindre antal bussar förekom i långlinjetrafik och andra uppdrag (Källa: BR och SLTF).

De tre största bussföretagen i Sverige – Swebus, Connex och Busslink – hade tillsammans mer än 6 000 bussar år 2003, dvs. närmare hälften av det totala antalet bussar i landet. Som kontrast härtill hade de 289 minsta bussföretagen, med vardera en – nio bussar, tillsammans knappt 1 200 fordon. Bland de offentligt ägda bussföretagen är Göteborgs Spårvägar störst, och dessa hade tillsammans ca 1 400 bussar (Källa: KFS och BR).

BR redovisar på sin webbplats Bussbranschens snabbstatistik. Antalet företag med yrkestrafikmärkta bussar var totalt 401 privata bussföretag år 2003. Antalet bussar i dessa företag var 11 406 stycken. Tre företag, Swebus, Connex och Busslink, hade vid tillfället en mycket stor del av branschen med totalt över 6 000 bussar i trafik. Härutöver finns 12 stycken kommunägda eller på annat sätt offentligt ägda busstrafikföretag. Det största av dessa är Göteborgs spårvägar.

22.3.2 Statistik om trafiksäkerhet i busstrafiken

BR har samlat data om trafiksäkerheten⁹. När det gäller antalet dödade och skadade i bussrelaterade olyckor visar statistiken att under åren 1997–2001 dödades i genomsnitt 560 personer i vägtrafiken. I 3,5 procent av dödsfallen fanns en buss med i det händelseförlopp som ledde fram till olyckan. Transport med buss stod samtidigt för 10 procent av det s.k. persontransportarbetet.¹⁰ Busspassagerare skadas oftast vid av- och påstigning eller i samband med häftiga inbromsningar. Olyckor med svåra skador för busspassagerare domineras av kollisioner med tunga fordon och singelolyckor i halt väglag. Det är också viktigt att poängtera att i Sverige så har skadefallen med buss inblandad ökat med 7 procent och dödsfallen med 13 procent åren 1994–2001¹¹.

I vägtrafiken i stort är unga förare överrepresenterade i trafikolyckorna. Detta gäller dock inte trafiken med buss. Enligt BR:s uppfattning visar statistiken att de mest olycksdrabbade åldersgrupperna i busstrafiken är 35–44 år och 45–54 år.¹² BR drar slutsatsen att unga bussförare inte är farligare än äldre.

Enligt utredningens mening behövs dock fler uppgifter och mera ingående analyser än dessa för att dra några säkra och aktuella slutsatser. Av befintlig statistik går det inte att utläsa att unga bussförare genom inblandning i trafikolyckor är farligare i trafiken än äldre eller tvärtom. Underlaget är inte så beskaffat att man kan dra några slutsatser hur jämförelsen mellan unga och äldre förare faller ut i dagsläget. Bland annat saknas åldersuppdelad statistik om olycksfrekvens i förhållande till antalet körda kilometer. Uppgifterna är dessutom förhållandevis gamla (avser år 2000).

22.3.3 Vad gör bussbranschen för att öka trafiksäkerheten?

BR bildades 1994. Förbundet arbetar på en rad områden med att ytterligare förbättra trafiksäkerheten. Det kan gälla arbete för ökad bältesanvändning, förbättrad brandsäkerhet och användning av alkoholås i fordonen. Det kan vidare gälla etablering drogprogram i

⁹ Svenska Bussbranschens Riksförbund, *Fakta och statistik om trafiksäkerhet i busstrafiken*, Stockholm mars 2003.

¹⁰ Vägverket, *Nationellt Yrkestrafikprogram* (publikation 2000:92), december 2000.

¹¹ Väg- och transportforskningsinstitutet, *Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige fram till år 2001*, VTI rapport 486, 2002.

¹² BR a.a. s. 6. Uppgiften grundar sig på Statistiska centralbyråns och Statens institut för kommunikationsanalys uppgifter i skriften *Vägtrafikskador 2000*, s. 79.

bussföretagen och anpassning av trafiken till väderleken. Som ytterligare ett exempel kan nämnas bevakning för att trafiksäkerhetskrav tillgodoses vid upphandlingen av trafik. Kollektivtrafikens utbildningsorganisation, Kollega, som anordnar utbildningar och seminarier bedöms ha en viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet.

22.3.4 Säkerheten i övrigt för personal och resenärer i trafiken

Svenska Kommunalarbetsförbundet (Kommunal) och Facket för Service och Kommunikation (SEKO) har nyligen gjort en undersökning om förekomsten av hot och våld bland arbetstagare i trafiksektorn¹³. En enkät hade skickats ut till 1 500 slumpmässigt utvalda medlemmar i Kommunal och till 1 000 slumpmässigt utvalda medlemmar i SEKO. Av dessa hade 1 559 svarat, vilket gav en svarsfrekvens på 62 procent.

Hot mot arbetstagare

Andelen arbetstagare enligt undersökningen som hade blivit utsatta för hot det senaste året uppgick till cirka 28 procent. Det fanns inga större skillnader mellan män och kvinnor när det gällde hur många som hade blivit utsatta för hot. Däremot fanns det vissa skillnader mellan olika åldersgrupper, där ”unga” var de som hade varit mest utsatta för hot. Andelen som hade blivit hotade i denna grupp var cirka 40 procent.

De mest utsatta yrkesgrupperna var konduktörer, tunnelbaneförare och tågvärdar där cirka 30 procent någon gång senaste året hade blivit utsatta för hot. Andra yrkesgrupper där många utsatts för hot någon gång under samma period var bussförare, stationsvärdar och samlingskategorin ”annat”¹⁴ med omkring 20 procent utsatta i respektive yrkeskategori.

¹³ SEKO och Kommunals skrift *HOT & VÅLD* (2005.05).

¹⁴ Samlingskategorin ”annat” avser yrkesgrupper som mekaniker, tekniker, elektriker, spårvagnsförare, f.d. bussförare samt arbetstagare inom färdtjänst, trafikinformation och trafikledning.

Tabell 22.1 Andel som blivit utsatt för hot de senaste 12 månaderna

Hot?	Antal	Procent
Nej, ingen gång	1 053	71,9
Ja, någon gång	289	19,7
Ja, flera gånger	112	7,7
Ja, dagligen	10	0,7

Källa: SEKO och Kommunals skrift Hot & Våld (2005.05).

Våld mot arbetstagare

Under senaste året hade cirka 10 procent blivit utsatta för våld under arbetstid, varav ungefär 2 procent flera gånger. Ungefär dubbelt så många män som kvinnor hade blivit utsatta för våld någon gång det senaste året. Våld var vanligast förekommande i åldersgruppen "unga", där 20 procent hade blivit utsatta för våld det senaste året. Mest utsatta för våld var arbetstagare i yrkesgrupperna konduktörer och stationsvärdar med 17 respektive 21 procent drabbade. I yrkesgruppen bussförare hade 10 procent blivit utsatta för våld det senaste året. Våld har varit mest förekommande i länen Stockholm, Uppsala, Kronoberg, Skåne och Västra Götaland.

Rån och rånförsök

Cirka 20 procent, eller var femte anställd, hade blivit utsatt för rån eller rånförsök under arbetstid varav 7 procent någon gång blivit rånade och 13 procent någon gång blivit utsatta för rånförsök. Rån och rånförsök hade drabbat något fler inom Kommunal. Det syns inga större skillnader mellan män och kvinnor. Dock kan man för åldersgrupperna urskilja att åldersgruppen "unga" hade en högre andel som blivit utsatta för rånförsök. De län där flest har uppgett att de utsatts för rån eller rånförsök är Stockholm, Uppsala, Västra Götaland och Kronoberg.

Både när det gäller rån och rånförsök så hade ett större antal i yrkesgruppen bussförare och samlingskategorin "annat" blivit utsatta. Procenttalen för båda kategorierna indikerar att cirka 7 procent hade blivit rånade och cirka 15 procent hade blivit utsatta för rånförsök under arbetstid.

Hot eller våld mot passagerare

Undersökningar i Göteborg visar att andelen resenärer som blivit utsatta för hot eller våld nästan fördubblats (från 7 till 13 procent) mellan åren 1997 och 2002¹⁵.

22.3.5 Bussföraryrket¹⁶

Den som vill arbeta som bussförare måste ha fyllt 21 år, ha fullföljd gymnasieutbildning på nationellt eller specialutformat program och ha svenskt körkort för personbil (B-behörighet). Dessutom skall han eller hon inneha ett av länsstyrelsen utfärdat körkortstillstånd för körkortsbehörigheten D. Vissa större bussföretag anordnar internutbildning i samband med anställningen av blivande bussförare. Utbildning till bussförare finns dessutom som påbyggnadsutbildning inom kommunal vuxenutbildning.

Bussförare arbetar inom lokal eller regional linjetrafik eller kör expressbuss, flygbuss eller färdtjänst. Även turist- och beställningstrafiken sysselsätter många bussförare. Förare i lokal eller regional linjetrafik kör bestämda linjer efter tidtabell. En del bussförare kör enbart beställningstrafik som turist- eller skolresor i Sverige eller till utlandet. Som turistbussförare har man även andra arbetsuppgifter och lägger exempelvis upp resplan i samråd med kunden. Bussförare är anställda vid ett kommunal- eller privatägt buss- eller trafikföretag eller arbetar som egna företagare. Att vara bussförare är ett serviceyrke. Som chaufför möter man dagligen många passagerare och det är viktigt att kunna bemöta dem på ett trevligt sätt. Att vara flexibel och stresstålig är också bra egenskaper för bussförare. Eftersom bussföraren har ansvar för bussen och framför allt passagerarnas säkerhet under körningen, är det viktigt att också vara noggrann och ansvarsfull.

Även bussförare i beställningstrafik kan ha arbete på obekväma arbetstider, t.ex. kvällstid eller nattetid. Att köra beställningstrafik i utlandet innebär att man under kortare eller längre perioder är borta från hemmet. Bussförarens arbete kan vara påfrestande för nacke, axlar och rygg.

¹⁵ M. Johansson och K. Wettermark, *Upplevd trygghet i kollektivtrafiken*, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg 2003.

¹⁶ Uppgifterna om villkoren i yrket lämnade av Arbetsmarknadsverket (AMV) och Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS).

Det råder brist på bussförare på flera håll i landet, framför allt i de större städerna. Inom bussförarkåren är medelåldern hög och behovet av rekrytering beräknas bli betydande på sikt för att ersätta bl.a. dem som går i pension. Beställningstrafiken inom landet ökar dessutom troligen något de närmaste åren, beroende på behovet av billiga resor. Växande miljöhänsyn i samhället kan också bidra till att kollektivtrafiken kan komma att öka i framtiden. Om behovet av kollektivtrafik i städerna ökar kommer även behovet av bussförare att öka. Uppgiften att köra buss växlas ibland med arbete i bussgaraget eller på trafikkontoret. I glesbygd blir transport av smågods vid sidan av persontransporter allt vanligare vilket förändrar arbetssituationen.

Antalet förare

Vid en ungefärlig uppskattning av Kollega är för närvarande ca 28 000 bussförare aktiva i yrket.

Könsfördelning

Såsom exempel på könsfördelning har tagits bussförare i beställningstrafik under 2005. Antalet män var 2 079 medan kvinnorna var 411 till antalet. Dessa förare var anställda i 450 kollektivavtalsbundna företag. Kvinnorna är alltså 16,5 procent av arbetsstyrkan i yrket. När det gäller åldersfördelningen är männen genomsnittligt betydligt äldre. Den största åldersgruppen av förare är födda åren 1940–1949. Denna grupp är alltså större än nästföljande åldersgrupper. För kvinnorna däremot är den största åldersgruppen förare födda åren 1960–1969.

Utbildningsbehov

I Vägverkets skrift Kollektivtrafik och trafiksäkerhet – en sammanfattande rapport¹⁷ konstaterades att med hänsyn till att bussförare har sin arbetsplats i trafiken, och dessutom har ansvar för passagerare, behövs utbildning i första hjälpen, krishantering etc. Det krävs också, enligt rapporten, en fortlöpande fortbildning i

¹⁷ Vägverkets publikation nr 2003:119, utgiven december 2002.

syfte att förebygga olyckor. Vidare konstaterades att i tider med svårigheter att rekrytera förare, då arbetsgivaren kanske måste sänka sina krav på medarbetaren, blir den fortlöpande utbildningen extra viktig.

Facklig tillhörighet

De flesta förarna är organiserade i Svenska Transportarbetareförbundet eller Svenska Kommunalarbetareförbundet. Anslutningsgraden är tämligen hög. För bussförare i beställningstrafik är organiseringsgraden ca 85 procent under år 2005 enligt Svenska Transportarbetareförbundet.

Lön och arbetstid

Lönen varierar beroende på hur många år man arbetat, arbetsuppgifter och var i landet man arbetar. Enligt uppgifter från Transportarbetareförbundet år 2005 är ingångslönen för en förare knappt 17 000 kronor i månaden. Slutlönen efter sex år i yrket är cirka 19 000 kronor i månaden. Ersättning för obekvämt arbetstid och andra tillägg, bland annat så kallad premiekompensation, kommer till. Arbetstiderna i yrket är mycket varierande. Vad gäller förläggningen av arbetstiden är det mestadels fråga om dagtid. Uppgifter om lönenivåerna finns även i *Bussbranschavtalet* och enligt detta är begynnelselönen fr.o.m. den 1 februari 2005 minst 17 907 kr för de förare som har månadslön. Lönen efter sex år i yrket som förare är minst 19 467 kr. För bussförare i linjetrafik för Storstockholms Lokaltrafik utgår dessutom lönetillägg, och s.k. omloppstillägg i vissa fall. Särskild timersättning utges till bussförare i linjetrafik på linjer inom Göteborgs kommun och vissa angränsande kommuner. Ersättning för obekvämt arbetstid tillkommer. Under avtalsperioden genomförs en arbetstidsförkortning med en dag per år under åren 2004, 2005 och 2006, dvs. totalt tre dagar.

22.3.6 Vissa strukturfrågor i bussbranschen

Utredningen har erhållit följande uppgifter om branschens struktur¹⁸. Delar av bussbranschen präglas av att föraryrket är ett genomgångsyrke eller en bisyssla. Det gäller framför allt storstädernas kollektivtrafik. Personalomsättningen kan därför vara stor. Det årliga rekryteringsbehovet till bussbranschen är tämligen stort, möjligen 2 000 förare per år. Svårigheterna att rekrytera varierar dock med konjunkturen och med läget på arbetsmarknaden. Andra faktorer som påverkar rekryteringsmöjligheterna är vilken region det är fråga om och vilken slags trafik det gäller. De största problemen att rekrytera gäller typiskt sett kollektivtrafiken i och omkring de större städerna. Branschens behov av personal illustreras av att ett fordon alltid behöver en förare. Saknas förare står bussen stilla, vilket inte får hända, såvida man inte kan hitta en ersättare.

De tre största företagen sysselsätter tillsammans ca 15 000 arbetstagare, vara ca 1 000 tjänstemän. Bussarbetsgivarna har ca 500 medlemsföretag, varav ca 360 företag har högst tio anställda. Förutsättningarna för rekrytering och att genomföra fortbildningsinsatser varierar med storleken på företaget, typ av verksamhet och var i landet verksamheten bedrivs.

22.4 Kollektivavtalen

22.4.1 Bussbranschavtalets tillämpning

Kollektivavtal har ingåtts mellan Bussarbetsgivarna och Svenska Kommunalarbetareförbundet (Kommunal) som innehåller viss reglering av frågor om bussförarnas utbildning. Anslutningsgraden bland bussföretagen är hög om hänsyn tas även till den grupp av företag som har hängavtal. Kollektivavtalet slöts den 8 januari 2003 och gäller för perioden fram t.o.m. den 31 maj 2008. Ett i det närmaste identiskt avtal gäller för förare tillhörande Svenska Transportarbetareförbundet. Kommunals avtal kommer att börja tillämpas successivt hos företag som driver busstrafik på entreprenad. Konstruktionen är sådan att företagen inte är förpliktade att tillämpa bestämmelserna om fortbildning förrän gamla avtal mellan trafikhuvudmän och entreprenörer löpt ut. Anledningen

¹⁸ Uppgifter från Bussarbetsgivarna juni 2005.

härtill är bl.a. att överenskommelser om ersättning från trafikhuvudmännen grundas på att tillhandahålla trafik utan dessa nytillkomna villkor om att förarna skall genomgå fortbildning. Det finns dock inget i avtalet som hindrar entreprenörerna att börja tillämpa bestämmelserna om fortbildning. Bussarbetsgivarna arbetar också aktivt för att deras medlemsföretag skall börja tillämpa avtalet oavsett att företaget formellt inte är förpliktat att göra det. Bussföretagen har alltså möjlighet att ge de anställda den fortbildning som avses i kollektivavtalet oavsett huruvida ett gammalt avtal med trafikhuvudmannen gäller eller inte.

Avtalet träder enligt sin lydelse i kraft vid varje upphandling där fullständigt anbudsunderlag görs tillgängligt efter avtalets ingående den 8 januari 2003. Trafik som inte omfattas av upphandlingsförfarande skall tillämpa avtalet senast den 31 januari 2005. Trafik som upphandlats men som saknar fastställda slutdatum skall tillämpa avtalet senast den 31 januari 2008.

Av bussbranschavtalet framgår vad gäller kompetens- och utbildningskrav sammanfattningsvis följande.

Kompetenskrav vid anställningens ingående

I 13 § 2 mom. Bussbranschavtalet regleras vissa krav på förarnas utbildning, varav framgår bl.a. följande. För en anställning bör krävas yrkeskunskaper eller annan utbildning som är relevant för aktuell befattning. Dessa krav bör gälla även inhyrd personal. Beträffande semestervikarier behöver dock inte kompetenskravet ställas lika högt. Kravet på kompetens kan uppnås på flera sätt, t.ex. vuxenutbildning eller dokumenterad praktisk yrkeserfarenhet inom branschen.

Kompetensutveckling i företaget

Av 13 § 3 mom. Bussbranschavtalet framgår bl.a. följande. I företagen skall bedrivas ett fortlöpande, systematiskt och målinriktat utvecklingsarbete, som syftar till vidareutbildning av redan yrkesverksamma i företaget. Exempel på lämplig vidareutbildning är trafiksäkerhet, ergonomi, datafrågor, företagsekonomi, kundhantering, miljökorning samt miljö- och kvalitetsfrågor. Företagen skall erbjuda varje enskild arbetstagare kompetensut-

veckling under betald arbetstid motsvarande totalt ett genomsnitt om åtta timmar årligen under en femårsperiod. Med kompetensutveckling avses utbildningsinsatser externt eller inom företaget, oavsett om de följer av lag eller inte. Utbildning som enligt företagets bedömning är nödvändig för arbetsuppgifterna skall ske på betald arbetstid. Lokal överenskommelse kan träffas om annan förläggning och ersättning. Införs lagstiftning eller annan bindande reglering på området skall angiven tid avräknas.

Allmän inte yrkesanknuten utbildning

Företag bör främja och stödja en anställd som önskar höja sin kompetens i allmänna ämnen. Denna utbildning sker på icke-betald arbetstid.

22.4.2 Transportavtalets tillämpning

Kollektivavtal har ingåtts mellan Biltrafikens arbetsgivareförbund och Svenska Transportarbetareförbundet (Transport). Transportavtalet innehåller viss reglering av frågor om lastbilsförarnas utbildning. Anslutningsgraden bland åkerier är tämligen hög om hänsyn tas även till den grupp av företag som har hängavtal.

Av Transportavtalets bilaga G framgår vad gäller kompetens- och utbildningskrav sammanfattningsvis följande.

Kompetenskrav vid anställningens ingående

Parternas gemensamma uppfattning är att det för en anställning i branschen bör krävas yrkeskunskaper eller annan utbildning som är relevant för aktuell befattning. Dessa krav bör även gälla inhyrd personal. Beträffande semestervikarier behöver dock inte kompetenskravet ställas lika högt. Kravet på kompetens kan uppnås på flera sätt, t ex vuxenutbildning eller dokumenterad praktisk yrkeserfarenhet inom branschen.

Kompetensutveckling i företaget

De lokala parterna skall gemensamt medverka till goda förutsättningar för de anställda att klara verksamhetens nya kunskaps- och kvalifikationskrav. En grund härför är ett fort-löpande, systematiskt och målinriktat utvecklingsarbete, som syftar till vidareutbildning av redan yrkesverksamma i företaget. Exempel på lämplig vidareutbildning är:

- Trafiksäkerhet
- Ergonomi
- Datafrågor
- Företagsekonomi
- Kundhantering
- Miljökörning
- Miljö- och kvalitetsfrågor

Företagen skall erbjuda varje enskild arbetstagare kompetensutveckling under betald arbetstid motsvarande totalt ett genomsnitt om åtta timmar årligen under en femårsperiod. Med kompetensutveckling avses här utbildningsinsatser externt eller inom företaget, oavsett om de följer av lag eller inte.

Utbildning som enligt företagets bedömning är nödvändig för arbetsuppgifterna skall ske på betald arbetstid. Lokal överenskommelse kan träffas om annan förläggning och ersättning. Införs lagstiftning eller annan bindande reglering på området skall ovan angiven tid avräknas.

Allmän inte yrkesanknuten utbildning

Företag bör främja och stödja en anställd som önskar höja sin kompetens i allmänna ämnen. Denna utbildning sker på icke-betald arbetstid.

23 Utbildning för yrkesförare

23.1 Inledning

I kapitlet behandlas hur utbildningen för yrkesförare är organiserad för närvarande. Med utbildningen för yrkesförare avses alltså körkortsutbildning och övriga insatser för att yrkesförarna skall kunna utveckla sin kompetens, bl.a. den nuvarande yrkeskompetensutbildningen. När det gäller utbildningen av yrkesförare finns ett antal olika aktörer som har naturliga intressen såväl i transportnäringen som i utbildningsfrågorna. För trafikutbildningen är gränserna inte tydliga mellan dem som bedriver olika slags utbildning. Här finns också utbildare som bedriver enbart grundutbildning eller enbart fortbildning. Åter andra bedriver utbildning i alla former. Här följer en kort presentation. Kapitlet avslutas med några upplysningar om utvecklingen i gymnasieskolan.

23.2 Utbildare för yrkesförare

23.2.1 Gymnasieskolan

Till de utbildningsanordnare som är viktigast för att i dag förvärva yrkesförarkompetens hör gymnasieskolan. Gymnasieskolan ingår i ett målstyrt utbildningssystem. De nationella programmen i gymnasieskolan är grunden för fortsatt utbildning på högskolenivå och för yrkesverksamhet. Huvudansvaret för verksamhetens innehåll ligger på kommuner och huvudmän för fristående skolor.

Gymnasieskolan är en frivillig skolform efter grundskolan. Vad som är gymnasieskola avgränsas i 5 kap. 1 § skollagen (1985:1100). Härmed avses utbildningen inom det offentliga skolväsendet för barn och ungdom som är avsedd att påbörjas av ungdomar efter

avslutad grundskoleutbildning eller motsvarande fram till och med det första kalenderhalvåret det år de fyller tjugo år.

De grundläggande bestämmelserna i skollagen kompletteras av förordningsbestämmelser enligt gymnasieförordningen (1992:394) innehållande föreskrifter om bl.a. läroplaner och program mål. Föreskrifter meddelas även av Statens skolverk.

Av gymnasieförordningen framgår sammanfattningsvis följande. Program målen som regeringen fastställer gäller för de nationella programmen. Ett specialutformat program som erbjuds en grupp elever skall däremot ha program mål som fastställs av kommunen. Utbildningen inom varje ämne skall ske i form av en eller flera kurser och för varje kurs skall det finnas en kursplan. Av kursplanen skall framgå dels kursens mål, dels den kunskapsnivå som alla elever minst skall ha uppnått vid kursens slut. Kursplanen skall ge utrymme för läraren och eleverna att själva planera undervisningen. Kursplaner fastställs normalt av Statens skolverk. Kursplaner för lokala kurser skall fastställas av styrelsen för utbildningen efter vissa riktlinjer. Kursplaner för yrkesämnena skall fastställas efter samråd med parterna på arbetsmarknaden. Om samrådsskyldighet i vissa andra fall finns särskilda föreskrifter. Av kursplanen för varje kurs skall framgå hur många gymnasiepoäng kursen omfattar samt till vilket ämne kursen hör. Inom den kommunala organisationen för skolan skall det enligt 2 kap. 2 § skollagen för ledningen av utbildningen i skolorna finnas rektorer. Rektorn skall hålla sig förtrogen med det dagliga arbetet i skolan. Det åligger vidare rektorn att särskilt verka för att utbildningen utvecklas. Som rektor får slutligen bara den anställas som genom utbildning och erfarenhet har förvärvat pedagogisk insikt.

Utöver kommunala gymnasieskolor finns fristående skolor som lämnar utbildning på motsvarande nivå.

Yrkeskompetensutbildning m.m. för blivande lastbilsförare bedrivs i dag ofta på fordonsprogrammet med transportinriktning. Uppskattningsvis 1 300 förare per år får sin yrkeskompetens genom gymnasieutbildning på fordonsprogrammet.

23.2.2 Fristående skolor

Av 9 kap. 8 § skollagen (1985:1100) framgår att om en fristående skola lämnar utbildning som ger kunskaper och färdigheter som till art och nivå väsentligen svarar mot de kunskaper som gymnasie-

skolan skall förmedla på nationella och specialutformade program, skall Statens skolverk förklara skolan berättigad till bidrag i fråga om utbildningen. En sådan förklaring får dock lämnas endast om vissa ytterligare lagstadgade villkor är uppfyllda.

Även de fristående skolorna skall iaktta bl.a. de program mål som gäller för gymnasieskolan. Dessa mål gäller utöver de gemensamma kunskapsmål för gymnasieskolans nationella och specialutformade program som anges i förordningen (SKOLF 1994:2) om 1994 års läroplan för de frivilliga skolorna.

Enligt 9 kap. 13 § första stycket skollagen skall fristående skolor som får bidrag för viss utbildning enligt bl.a. 9 kap. 8 § i fråga om den utbildningen stå under tillsyn av Statens skolverk. Vidare skall sådana skolor vara skyldiga att delta i den uppföljning och utvärdering av skolväsendet som genomförs av Statens skolverk.

Av 9 kap. 14 § skollagen framgår till sist att om en fristående skola inte längre uppfyller kraven för att få bidrag och bristerna inte avhjälpas efter påpekande för huvudmannen, skall förklaringen om rätt till bidrag återkallas.

23.2.3 Anordnare av kommunal vuxenutbildning

Kommunal vuxenutbildning (komvux) inrättades 1968 för att ge utbildning till de vuxna som saknar kunskaper motsvarande grundskola eller gymnasieskola. Komvux består enligt 11 kap. 1 § skollagen av grundläggande vuxenutbildning, gymnasial vuxenutbildning och påbyggnadsutbildning. Utbildningen i komvux skall vidare enligt lagrummet anordnas i form av kurser. Av 11 kap. 2 och 3 §§ skollagen följer att gymnasial vuxenutbildning syftar till att ge vuxna kunskaper och färdigheter på en nivå som motsvarar den som utbildningen i gymnasieskolan skall ge. Påbyggnadsutbildning syftar till att ge vuxna en sådan utbildning som leder till en ny nivå inom deras yrke eller till ett nytt yrke. Vad som sägs om gymnasial vuxenutbildning gäller också påbyggnadsutbildning. Kommunerna skall enligt 11 kap. 17 § första stycket skollagen erbjuda gymnasial vuxenutbildning. De skall härvid sträva efter att erbjuda utbildning som svarar mot efterfrågan och behov.

Begreppet komvux används inte längre och har ersatts med kommunal vuxenutbildning.

23.2.4 Trafikskolorna

I körkortsutredningens slutbetänkande *En körkortsreform* (SOU 1996:114) föreslogs bestämmelser i författning om trafikskolor. Utredningen ansåg att föreskrifterna om trafikskolor skulle flyttas ut ur körkortslagstiftningen, även om de ansågs röra ”förarutbildning i ett brett perspektiv”. I stället föreslogs särskilda författningar – en lag och en förordning om trafikskolor. Regeringen delade utredningens uppfattning och underströk i sammanhanget att rätten att driva näring eller yrke är reglerad i grundlag. Begränsningar i den rätten, framhöll regeringen, får införas endast för att skydda angelägna allmänna intressen och aldrig i syfte att gynna vissa personer eller företag (prop. 1997/98:124 s. 63, jämför 2 kap. 20 § regeringsformen). De krav som ställdes på den som drev trafikskola eller som där undervisade elever borde enligt regeringen lagregleras.

Lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL, innehåller bestämmelser om definitionen av trafikskola (1 §). Särskilt skall framhållas att trafikskoleverksamheten avser yrkesmässig utbildning av förare av fordon. Vägverket utövar tillsynen över trafikskolorna (se nedan). Vidare innehåller lagen bestämmelser om tillståndskraven (2 §), godkänd trafikskolechef, utbildningsledare och trafiklärare (3–4 §§), återkallelse av tillstånd att driva trafikskola (5 §), återkallelse av godkännande för trafikskolechef m.m. (6 §) och varningsgrund (7 §). De avslutande föreskrifterna reglerar överklagande (8 §), ansvar för brott (9 §) och bemyndiganden (10 §). Det kan tilläggas att enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor, TskF, är det Vägverket som utövar tillsyn över trafikskolor, jämför Vägverkets föreskrifter om tillsyn över trafikskola (VVFS 1997:184), och beviljar tillstånd att bedriva verksamheten. Närmare föreskrifter om trafikskoleverksamhet finns i TskF och Vägverkets föreskrifter om trafikskolor (VVFS 2003:40).

Trafikskolor i Sveriges trafikskolors riksförbund (STR)

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), är en branschorganisation för trafikskolor. Förbundet har till uppgift att verka för trafiksäkerheten inom trafikant- och förarutbildning och på bästa sätt tillvarata medlemmarnas gemensamma intressen. STR har

ca 630 medlemsföretag, som driver ca 700 av Sveriges 800 trafikskolor. STR:s medlemmar är anslutna till någon av STR:s 30 lokalföreningar. Ordföranden i respektive lokalförening utgör STR:s fullmäktige vilket är förbundets högsta beslutande organ.

Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) är en organisation för trafikskoleföretag som bedriver yrkesmässig förarutbildning. Förbundet består av medlemmarna som är anslutna till STR:s lokalföreningar. STR har som ändamål att verka för god trafikant- och förarutbildning och tillvarata medlemmarnas gemensamma intressen.

STR har våren 2005 gjort en enkätundersökning bland sina medlemmar med frågor om utbildningsprofilen. Vid trafikskolorna utbildas enligt uppgift från STR ungefär 2 500 förare för tung trafik årligen.

Trafikutbildarnas riksorganisation

Trafikutbildarnas riksorganisation (TR) är en förening vars viktigaste syfte är att arbeta för sådan kunskap, kvalitet och utveckling som leder till en förbättrad förarutbildning och att främja sina medlemmars gemensamma intressen, gällande såväl ekonomi, utbildning, gemenskap som den praktiska utbildningssituationen. TR har ett 20-tal trafikskolor som medlemmar.

Övriga

Utöver de trafikskolor som är organiserade i STR och TR finns det 30 à 40 fristående trafikskolor.

23.2.5 TYA

Transportfacken Yrkes- och Arbetsmiljönämnd, TYA, är ett samarbetsorgan mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer i transportsektorn. Cirka 17 000 företag, med ungefär 100 000 anställda, är anslutna till TYA. Verksamheten bedrivs genom kurs- och projektverksamhet som tar sikte på yrkeskunskap och arbetsmiljö. TYA samverkar med skolor och myndigheter och utarbetar informationsmaterial och läromedel. Till TYA:s uppgifter hör att genomföra yrkesfortbildningskurser, anpassade till olika

områden i transportsektorn. TYA-skolan är godstransportsektorns utbildningsarrangör. TYA-skolan anordnar bl.a. den nämnda fortbildningen för yrkesförare. Företag som har kollektivavtal med Svenska Transportarbetareförbundet kan anmäla deltagare till kurserna. Vissa medelstora och större åkerier har fortbildningsverksamhet som bedrivs av handledare eller instruktörer utbildade av TYA. Verksamheten finansieras genom en avgift på lönesumman som tas ut genom kollektivavtal. Den erläggs av samtliga arbetsgivare inom de aktuella avtalsområdena.

23.2.6 Kollega

Kollega är kollektivtrafikens organisation för utbildningsfrågor. Organisationen arbetar med fortbildning av personal inom kollektivtrafiken. Kollega arrangerar även utbildningar och konferenser anpassade för kollektivtrafikens behov. Kollegas utbildningar riktar sig till bussbranschen. Utbildningarna utvecklas i dialog med arbetsmarknadens parter, trafikhuvudmän och i kontakter med myndigheter och forskare.

Kollega ägs av Svenska Bussbranschens Riksförbund, Bussarbetsgivarna, Arbetsgivarrådet för de kommunala trafikföretagen (KFS) och Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF).

23.2.7 Försvarsmakten

Utbildning för tunga behörigheter finns även hos Försvarsmakten, numera dock i en minskande skala. Någon yrkeskompetensutbildning bedrivs dock inte av Försvarsmakten. Transporter med fordon som används av eller står under kontroll av väpnade styrkor omfattas inte heller av tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 3820 av den 20 december 1985 (artikel 4.5).

23.2.8 Enskilda utbildare

Några av de större entreprenörerna i bussbranschen har egen utbildningsverksamhet inom både grund- och fortbildning. härutöver finns företag med erfarenhet såsom utbildare inom vägtrafikområdet. Det som erbjuds kan vara utbildning med särskilda inriktningar, såsom transport av gods. Utbildningarna kan

ha tonvikt på farligt gods eller säkerheten för dem som arbetar med eller på vägarna. Det finns även utbildare som specialiserat sig på persontransporter, dvs. bussförarutbildning. En sådan utbildare kan bedriva grundutbildning och ge möjligheter till fortbildning. Även fordonstillverkarna bedriver eller avser att inom kort bedriva utbildning och andra aktiviteter som riktar sig till förare av tunga fordon, framför allt fortbildning.

23.2.9 Några utbildningsformer i övrigt

Halkkörning

Sveriges Trafikövningsplatser (TÖP) är en sammanslutning för 23 trafikövningsplatser spridda över hela landet. På TÖP's trafikövningsplatser (s.k. halkbanor) får föraren uppleva hur det är att köra på halt underlag, oavsett vilken tid på året det är. Föraren har möjlighet att genomgå den utbildningen i halkkörning som ingår för B-körkortet.

Halkbanor med utrustning för simulering av olika slag av halt vägunderlag finns på ett 15-tal orter i landet. Skid-Car är en uppfinning som gör det möjligt att på simulerad väg träna halkkörning året runt. Skid-Car är en halksimulator som monteras på en standardbil. Halka framkallas genom att minska friktionen mot underlaget. Läraren sitter på passagerarplats bredvid eleven och sköter utrustningen.

Tävlingar för lastbilsförare

I transportbranschen har man sedan flera år tävlat i att bemästra sina fordon och det hålls både svenska mästerskap och internationella skoltävlingar. Lastbilstillverkare håller sådana tävlingar för lastbilsförare. Tävlingarna är ett led i att uppmärksamma branschen och föraryrket. Tävlingsmomenten avser att bidra till att höja yrkesförarens status och betona hans eller hennes stora betydelse för både trafiksäkerheten och åkeriets lönsamhet. Dessa avses också vara ett inslag i utbildningen för svenska yrkesförare. Initiativ till liknande tävlingar i Latinamerika, där lika många deltar som i Europa, och även i Sydafrika och Asien. Två sådana tävlingar är World Skills Competition och Young European Truckdriver.

23.3 Gymnasieskolans fordonsprogram

23.3.1 Programmål

För gymnasieskolans nationella program skall gälla särskilda programmål. Fordonsprogrammet syftar till att utveckla grundläggande kunskaper för arbete med service och underhåll av fordon och flygmaskiner samt med transporter med hjälp av fordon. Programmet syftar även till att ge en grund för ett fortsatt lärande i arbete och för vidare studier.

Fordonsprogrammet är en treårig gymnasieutbildning. Det första året är gemensamt för alla elever på programmet. Till årskurs två väljer eleven mellan fem olika inriktningar. Dessa är följande: transport, karosseri, flygteknik, maskin- och lastbilsteknik och personbilsteknik. Samtliga inriktningar ger högskolebehörighet.

23.3.2 Fordonsprogrammet med transportinriktning

Utbildning till fordonsförare finns på fordonsprogrammet med inriktningen transport. Den som väljer inriktningen transport utbildas för en rad körkortsbehörigheter och förvärvar även yrkeskompetens för lastbil. Arbetsplatsförlagd utbildning (APU) ingår i utbildningen och kan ske på ett eller flera transportföretag. Den arbetsmarknad som väntar eleven efter examen finns inom framför allt inom åkerier. Yrkesförare behövs även i hamnarna och industrin.

När det gäller vägtransporter har programmet byggts upp främst kring kunskaper i den teknik som krävs för att framföra och underhålla fordon. Till villkoren för yrket hör ökande godsmängder, längre transportsträckor, snabb teknisk utveckling, omfattande internationalisering och föränderlig lagstiftning. Utbildningen präglas av dessa förändringar. Den utveckling som skett i fråga om fordon under de senaste decennierna har framför allt inneburit ökad säkerhet, förbättrad ergonomi och en mindre belastning på miljön per enhet räknat. Den avancerade tekniken ställer stora krav på användarna och på dem som ska utföra service och underhåll på fordon. Utbildningens gemensamma ämnen ger kännedom om olika fordonskonstruktioner i relation till deras användningsområden samt orienterar om aktuella yrken. Ämnena ger även förståelse av fordonets roll i samhället.

Inom fordonsbranschen har en medvetenhet om miljön utvecklats, delvis påskyndad genom skärpt lagstiftning. Alla som utbildas inom området skall få kännedom om fordons påverkan på miljön, både vad gäller material och drivmedel. I utbildning utvecklas förmågan att hantera samhällets krav på återvinning av produkter och eleverna ges kännedom om förutsättningarna för en ekologiskt hållbar utveckling. Den ökade användningen av informationsteknik tillsammans med krav på kommunikation gör att datorkunskaper är en förutsättning för att bedriva verksamheten på ett effektivt sätt.

Innehåll

Utbildningen förbereder för både nationella och internationella verksamheter, vilket ställer krav på språkkunskaper och förståelse för andra kulturella mönster. Samverkan mellan kärnämnen och karaktärsämnen har bedömts vara en förutsättning för att skapa helhet i utbildningen och för att utveckla den kompetens som fordonsprogrammet syftar till. Den arbetsplatsförlagda utbildningen anses viktig för att eleven skall få möta de reella krav som yrket ställer och förstå den yrkeskultur som råder inom branschen. Utbildningen på arbetsplatsen skall också bidra till utvecklingen av bl.a. servicekänsla, kvalitet i det tekniska utförandet och förståelse för företagandets villkor.

Skolan skall ansvara för att eleverna vid fullföljd utbildning:

- har, beroende på inriktning, kunskaper om arbete med service och underhåll av olika typer av transportfordon eller att framför fordon,
- har förmåga att enskilt och i arbetslag situationsanpassa tekniker och metoder inom yrkesområdet,
- kan ta ansvar för och påverka verksamhetens utveckling vad gäller kvalitet, effektivitet och miljö,
- har förmåga att diskutera och ta ställning till etiska frågor och förhållningssätt som rör yrkesutövningen,
- har ett serviceinriktat förhållningssätt och agerande i förhållande till kunder,
- kan kommunicera på svenska och engelska med sikte på behovet i yrket, samhällslivet och vidare studier,
- kan använda informations- och kommunikationsteknik inom verksamhetsområdet,

- har kunskaper om faktorer som påverkar hälsa och säkerhet och har kännedom om hur arbetsmiljöfrågor hanteras inom berörda verksamheter samt kan verka för en god fysisk och psykosocial arbetsmiljö,
- har insikt om hur kretsloppstänkande kan tillämpas samt hur resurs- och energihushållning kan användas inom de verksamheter som utbildningen berör, och
- har kännedom om de bestämmelser och internationella överenskommelser som gäller för området.

För närvarande examineras cirka 1 300 elever årligen från Fordonsprogrammet med transportinriktning. Det är då fråga om ett betydligt större antal prov eftersom dessa elever förvärvar flera s.k. tunga körkortsbehörigheter. Statens skolverk har f.n. inga nationella prov som omfattar dessa yrkeskurser. Det kan dock förekomma prov på respektive skola.

Enligt en undersökning av TYA år 2002 arbetade 60 procent av eleverna från gymnasieskolans fordonsprogram, transportinriktningen, inom föräryrket tre år efter avslutad utbildning.

Kostnader

Enligt den riksprislista för gymnasieutbildningar som Statens skolverk upprättar kostar fordonsprogrammet 120 200 kr. Summan gäller per elev och för ett bidragsår (2005). Den är därmed en av de dyrare gymnasieutbildningarna, men ändå väsentligt billigare än exempelvis Naturbruksprogrammet (144 900 kr).

23.3.3 Transportutbildning vid fristående skolor

Gymnasieutbildning för blivande lastbilsförelare m.m. bedrivs vid fristående skolor på flera orter i landet. Även i fristående skolor bedrivs praktiskt lärande eller arbetsplatsförelagd utbildning (APU). Utbildningen är i denna del förelagd till företag. På arbetsplatserna finns utbildade handledare från värdförelagerna och lärare från skolan som kontinuerligt följer upp eleverna under dessa utbildningsperioder. För eleverna på transportteknikutbildningen är det fråga om utbildning på åkerier och industriförelag. Eleverna får lära sig yrket genom yrkesverksamma förelag, och de får ofta

tillgång till den senaste utrustningen och tekniken. Arbetsplatsförlagd utbildning anses bidra till möjligheterna att få arbete efter utbildningen. Från vissa skolor har 90 procent av de godkända eleverna under de senaste åren fått arbete inom sin bransch efter transportteknikutbildningen.

23.3.4 Skolor med yrkesförarutbildning för lastbil på gymnasienivå (godstransportskolor)

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) har gjort en sammanställning över vad man kallar godstransportskolorna i landet, dvs. över utbildningsanordnare som erbjuder yrkesförarutbildning för lastbil. Totalt 67 st. utbildningsanordnare erbjuder gymnasieutbildning för att bli yrkesförare av lastbil. Dessa utbildningsanordnare hade i maj 2005 totalt 1 914 st. utbildningsplatser i landet. Av dessa anordnare hade 28 st. platser inom kommunal vuxenutbildning utöver vanlig gymnasieutbildning. En genomsnittlig skola har ca 30-talet utbildningsplatser. De skolorna som har både gymnasieutbildning och platser inom kommunal vuxenutbildning är genomsnittligt något större än övriga, men skillnaden är inte stor. Till anordnarna med flest utbildningsplatser hör Bolandskolan i Uppsala, Staffanstorp friskola i Staffanstorp och Bräcke gymnasiet i Göteborg, med vardera ett 90-tal utbildningsplatser. Det finns även skolor med få platser som St. Mickaelskolan i Mora (fem platser) och Vålkomnaskolan i Gällivare (sex platser). Godstransportskolorna är belägna i ett 60-tal kommuner, med en klar övervikt för kommuner i landets södra delar.

23.3.5 Körkortspröv och prov för yrkeskompetensbevis

Statens skolverk har föreskrivit om vilka kurser en elev i gymnasieskola eller fristående skola med motsvarande utbildning måste genomgå för att inom ramen för utbildningen få avlägga förarprov för körkortsbehörighet. Vid utbildning i körning på halt underlag skall Vägverkets föreskrifter (VVFS 1999:23) om förarutbildning i körning på halt underlag m.m. tillämpas. För att erhålla körkort behörighet C måste eleven, utöver vad som föreskrivs för

B-behörighet, ha fått minst betyget godkänd i samtliga av följande kurser:

- Tunga fordon, 100 gymnasiepoäng,
- Godshantering A, 100 gymnasiepoäng, och inom ramen för kursen Distributionstransporter, 150 gymnasiepoäng, uppfylla de slutmål som anges i Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet C.

För att dessutom erhålla yrkeskompetensbevis för tung lastbil måste eleven, utöver det ovan nämnda, ha fått minst betyget godkänd i hela kursen Distributionstransporter, 150 gymnasiepoäng. För att erhålla körkort behörighet CE måste eleven, utöver vad som föreskrivs ovan om körkort behörighet C ha fått minst betyget godkänd i kursen Fordonskombinationer, 100 gymnasiepoäng. Rutinerna för examinationen varierar dock från en skola till en annan.

23.4 Kommunal vuxenutbildning

23.4.1 Kurserna

I 2 kap. 2 § förordningen (2002:1012) om kommunal vuxenutbildning anges bl.a. att inom gymnasial vuxenutbildning finns nationella kurser, lokala kurser, individuella kurser och projektarbete. Inom påbyggnadsutbildning finns enligt paragrafen nationella kurser och lokala kurser.

Av 1 kap. 6 § förordningen om kommunal vuxenutbildning framgår att studieomfattningen inom utbildningen mäts med verksamhetspoäng. Enligt 1 kap. 7 § denna förordning beräknas 20 verksamhetspoäng för en veckas heltidsstudier inom kommunal vuxenutbildning. Inom gymnasial vuxenutbildning beräknas en verksamhetspoäng för varje gymnasiepoäng; en veckas heltidsstudier motsvarar i genomsnitt 20 gymnasiepoäng. En årsstudieplats motsvarar slutligen 800 verksamhetspoäng.

Till skillnad från vad som gäller för utbildningen av ungdomar finns inga program inom kommunal vuxenutbildning. När det gäller utbildning av förelare för tunga fordon kan såväl gymnasial vuxenutbildning som påbyggnadsutbildning komma i fråga.

För den gymnasiala vuxenutbildningen används gymnasieskolans poängplan som framgår av skollagens bilaga 2. Denna bilaga

omfattar en poängplan för nationella och specialutformade program i gymnasieskolan. Denna plan, i sin lydelse fr.o.m. den 1 januari 2007, omfattar 1 400 gymnasiepoäng avseende de ämnen genom vilka programmet får sin karaktär (karaktärsämnen) inklusive gymnasiearbete om 100 poäng.

För påbyggnadsutbildningar fastställs nationella kursplaner av Statens skolverk. Skolverket bedriver ett arbete med översyn av nationella kurser för påbyggnadsutbildningar. Det gäller bl.a. utbildningen för persontransporter med buss. En utveckling är planerad mot att utöka utbildningen från 190 till 300 verksamhetspoäng. Yrkesförardirektivet är en av utgångspunkterna för detta arbete. När det gäller godstransporter finns ingen nationellt utformad påbyggnadsutbildning.

Inom kommunal vuxenutbildning finns kurser med sikte på tunga körkortsbehörigheter, bl.a. påbyggnadsutbildningar för Transportteknik. Även fordons- och maskinförarutbildningar finns representerade inom kommunal vuxenutbildning. Utbildningen bedrivs ofta i enlighet med den nationellt fastställda kursplanen. Som exempel på dagens utbildningar kan nämnas att man inom verksamheten med arbetsmarknadsutbildning (AMU) erbjuder utbildningen Persontransporter med buss som skall ge den kompetens som motsvarar grundläggande yrkeskrav för persontransporter med buss. Dessutom skall de slutmål som anges i Vägverkets föreskrifter om kursplaner behörighet D och kraven för förarkompetens enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. uppnås. Revidering av föreskrifter och kursplaner pågår. Förkunskapskraven för utbildningen är fullföljd gymnasieutbildning på exempelvis nationellt program innefattande kursen Tunga fordon – grundkurs eller motsvarande kunskaper. Vid de förändringar som nu vidtas kommer sannolikt Tunga fordon - grundkurs att tas bort som förkunskapskrav,. Sökanden skall dessutom inneha körkort med åtminstone behörigheten B, inneha av länsstyrelsen utfärdat körkortstillstånd för körkortsbehörigheten D och vara fyllda 21 år.

Sådan bussförarutbildning erbjuds i bl.a. kommunerna Alvesta, Arboga, Haninge, Karlsborg, Klippan, Norrköping, Staffanstorpe, Töreboda, Vilhelmina, Vännäs och Västerås. Härtill kommer utbildningar som bedrivs av Landstinget Västernorrland och Sydärkes Utbildningsförbund. Det förekommer också att en trafikskola anlitas som entreprenör och fullgör uppgifter i kommunens vuxenutbildning.

Påbyggnadsutbildningar för bussförare tillhör inte kategorin kvalificerad yrkesutbildning. Dessa bussförarutbildningar kompletterar i stället en gymnasieutbildning. Vad som kännetecknar bussförarutbildningen är dock att denna ger förarelev en förarbehörighet. Den kan som sagt även följa en nationellt fastställd kursplan och utbildningen anses dessutom motsvara behov av riksintresse (Ds 2003:23 s. 64).

Påbyggnadsutbildningar för förare av tunga fordon kan följa lokalt utformade kursplaner. Sådana finns för såväl blivande bussförare som lastbilsförare.

23.4.2 Proven

Körkortsexaminationen bedrivs för närvarande genom del-examination på skolan, om där finns av Vägverket förordnade förarprövare. Finns det inte lärare med denna behörighet skall prov avläggas hos Vägverket. Vad avser yrkeskompetensen handhas examinationen av utbildningsanordnaren för påbyggnadsutbildning. Ordningen överstämmer med den som gäller för gymnasieskolan. Prov för yrkeskompetens anordnas i praktiken på skolan av skolans lärare. Denna verksamhet omfattas inte av särskilda regler såsom krav på att förarprövaren skall vara godkänd.

23.4.3 Finansiering av utbildningsplatser

Av 11 kap. 20 § skollagen framgår bl.a. att kommunerna är skyldiga att till sin gymnasiala vuxenutbildning ta emot en behörig sökande, om

1. hemkommunen har åtagit sig att ansvara för kostnaderna för elevens utbildning, eller
2. det är fråga om sådan utbildning eller utbildningsplats för vilken kommunen har rätt till ersättning enligt föreskrifter som har utfärdats.

Med stöd av 11 kap. 24 § skollagen fanns tidigare föreskrifter om s.k. riksrekrytering med rätt till interkommunal ersättning för den påbyggnadsutbildning som kommunerna bedrev. Bestämmelserna om interkommunal ersättning för riksrekryterade påbyggnads-

utbildningar enligt förordningen (2002:1012) om kommunal vuxenutbildning har upphävts vid utgången av 2004.

Numera anordnas och finansieras platserna av kommunen som själv bestämmer vilken kommunal utbildning för vuxna som skall bedrivs. För vissa påbyggnadsutbildningar utgår ett statligt bidrag och Statens skolverk har till sitt förfogande medel motsvarande totalt 300 platser för utbildning inom persontransporter med buss. Verket utser de skolor som skall ha del av dessa medel för att inrätta platser. Även vissa utbildningar framtagna i samråd med det lokala arbetslivet, såsom transportteknik- och yrkesförarutbildningar, kan vara statligt finansierade.

De kommuner som erhåller statsbidrag skall ta emot behöriga sökande från andra kommuner på samma villkor som sökande från den kommun som anordnar utbildningen. Motsvarande gäller om ett landsting anordnar utbildningen. (SFS 2005:676).

23.5 Utbildningen vid trafikskolor m.m.

Förare som förvärvar tunga behörigheter utbildas i stort antal vid landets trafikskolor. Proven förrättas av Vägverket. Det är emellertid långt ifrån alla trafikskolor som har möjlighet att ge utbildning på tunga fordon motsvarande yrkesförarkompetens enligt direktivet. Det är ett fåtal trafikskolor som har sådana resurser i dag. De utbildare som är medlemmar i STR har alla vidareutbildning för fordon i tung trafik. Ett antal av dessa har behörighet att utbilda i s.k. Heavy EcoDriving, dvs. ett miljöanpassat körsätt för tunga fordon. Denna utbildning har utvecklats och anpassats till svenska förhållanden av STR och TYA med stöd av Vägverket och Statens Energimyndighet.

23.5.1 Kursverksamheten

Antalet utbildare som undervisar i trafik med tunga fordon uppgår till 112 stycken. De utbildar alltså på körkortsbehörigheterna C, CE, D och DE. Av dessa 112 utbildare bedriver 36 stycken kompletterande utbildning, dvs. yrkeskompetensutbildning. Den kompletta yrkesförarutbildningen erbjuds av 13 stycken utbildare. Förutom nämnda körkortsbehörigheter och yrkeskompetensutbildning har dessa även möjlighet att erbjuda utbildning i arbete

på väg, lastsäkring, godshantering, hantering av farligt gods, förarutbildning för truck och hjullastare samt Heavy EcoDriving.

Enligt STR:s bedömning kan dessa 13 utbildare redan nu erbjuda sådan grundutbildning och fortbildning som avses i direktivet. Ett flertal ytterligare är beredda att investera för att tillmötesgå nya krav. Det finns även planer på hur samarbetet mellan utbildarna skall kunna öka för att dessa skall kunna erbjuda den nya yrkeskompetensutbildningen.

23.5.2 Proven

Proven genomförs av Vägverkets personal.

23.5.3 Kostnader och finansiering

Enligt uppgifter från Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) uppgår kostnaderna för en yrkesförares grundutbildning (280 timmar) till mellan 35 000 och 50 000 kr. Härtill kommer kostnaden för mervärdesskatt. Ofta betalas nuvarande utbildning såsom en arbetsmarknadsutbildning. Trafikskolorna är också verksamma på entreprenad i den kommunala vuxenutbildningen. Kostnaden för en fortbildningskurs med omfattningen en vecka uppgår till mellan 5 000 och 10 000 kr exklusive mervärdesskatt, om grupperna är i storleken 10–25 elever.

23.5.4 Sparcoacher

Vid sidan om traditionell trafikskoleutbildning har etablerats verksamhet av s.k. sparcoacher¹. Med sparcoaching avses konsultationer avseende besparings-, miljö-, och trafiksäkerhetsåtgärder som syftar till att sänka trafikens miljöpåverkan och höja trafiksäkerheten. Vägverket Region Norr har i samarbetet med STR utbildat sparcoacher för att bistå företag och organisationer med att uppnå långsiktiga bränslebesparingar. Timkostnaden för ett uppdrag är vanligen 600–700 kr per timma. Sparcoach ek. förening är företrädare och samordnare för landets sparcoacher.

¹ Uppgifter från Sparcoach ekonomisk förening, c/o Vägverket Region Norr, Luleå.

23.6 Arbetsmarknadsutbildning m.m.

Arbetsmarknadsutbildning m fl. insatser för arbetsökande är av stor betydelse för att tillräckligt många förelare skall utbildas och finnas tillgängliga för yrkestrafikens behov. I lagen (2000:625) om arbetsmarknadspolitiska program och förordningen (2000:634) om arbetsmarknadspolitiska program finns bestämmelser om en rad program som all syftar till sådana insatser som syftar till att stärka den enskildes möjligheter att få eller behålla ett arbete. Här skall endast nämnas arbetsmarknadsutbildningen och den s.k. ungdomsgarantin.

Arbetsmarknadsutbildning

Enligt 11 § förordningen (2000:634) om arbetsmarknadspolitiska program avses med arbetsmarknadsutbildning yrkesinriktad utbildning som syftar till att underlätta för den enskilde att få eller behålla ett arbete och som motverkar att brist på arbetskraft uppstår på arbetsmarknaden. Av 12 § samma förordning framgår att länsarbetsnämnden eller andra aktörer upphandlar arbetsmarknadsutbildningen eller utnyttjar platser hos det reguljära utbildningsväsendet. På gymnasienivå får enligt 13 § första stycket förordningen utbildning inom det reguljära utbildningsväsendet utnyttjas som arbetsmarknadsutbildning för den som är långtidsinskriven invandrare eller har ett arbetshandikapp. Av 5 § första stycket förordningen följer att en anvisning till ett program innebär att den som anvisas erbjuds att ta del av programmet. Enligt 6 § första stycket skall en anvisning vara arbetsmarknadspolitiskt motiverad. Det betyder att en anvisning får göras endast om den framstår som lämplig både för den enskilde och ur ett övergripande arbetsmarknadspolitiskt perspektiv. En anvisning får göras för en person som

- är minst 20 år,
- är eller riskerar att bli arbetslös, och
- söker arbete genom den offentliga arbetsförmedlingen.

Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) förmedlar praktiskt sett medel till länsarbetsnämnderna för de utbildningsbehov som föreligger inom arbetsmarknadsutbildningen. Länsarbetsnämnden upphandlar och betalar för körkortsutbildningar för bl.a. tung trafik när det är

påkallat av arbetsmarknadsskäl. Såsom exempel på länsarbetsnämnder kan nämnas Länsarbetsnämnden i Skåne. Länsarbetsnämnden ansvarar för ledning, samordning, uppföljning och utveckling av verksamheten vid länets arbetsförmedlingar. Länsarbetsnämnden leds av en länsarbetsdirektör samt av en styrelse med landshövdingen som ordförande. I varje kommun finns dessutom en arbetsmarknadsnämnd där arbetsförmedlingen, kommunen samt arbetsmarknadens parter finns representerade. Länsarbetsnämnderna upphandlar alltså utbildning i transportyrken om det behövs av arbetsmarknadsskäl. Utbildning som bekostas av länsarbetsnämnderna bedrivs av olika utbildningsanordnare i privat och offentlig regi. Arbetsmarknadsutbildning bedrivs bl.a. av Lernia som erbjuder olika tjänster, såsom utbildning, rehabilitering och omställning från ett yrke till ett annat.

När det gäller blivande lastbilsförare och bussförare avser utbildningen körkortsbehörigheter inklusive förarbehörigheten för släp, ADR-utbildning m.m. Enligt Arbetsmarknadsstyrelsens (AMS) statistik utgör dessa yrkesinriktade utbildningar för transportsektorn en betydande del av den yrkesinriktade utbildning som AMS finansierar. Till stor del beror detta på att arbetsgivarna, åkerier och bussföretag, efterfrågar många yrkesförare. I september 2005 följdes de personer upp som hade avslutad arbetsmarknadsutbildning för perioden juli 2004 – juni 2005. Under perioden hade 3 300 arbetssökande deltagit i och avslutat yrkesutbildningar för transportsektorn. De som beräknas ha deltagit utan att avsluta utbildning under året var ytterligare cirka 200 personer. Transportutbildningarna är till antalet större än utbildningarna för vård- och omsorgsyren, som är en annan stor grupp. AMS erfarenheter är goda när det gäller förvärvsfrekvensen efter avslutad utbildning och 77 procent av dem som genomgått utbildningen har arbete efter tre månader.

Arbetsmarknadsutbildningen som finansieringsform

En mycket stor andel av utbildningen för eleverna i trafikskolor finansieras inom ramen för arbetsmarknadspolitik, framför allt genom arbetsmarknadsutbildning. Detsamma gäller elever inom kommunal vuxenutbildning. Bland övriga arbetsmarknadsåtgärder kan nämnas att hos kommunerna förekommer praktik och

subventionerade anställningar även inom trafikområdet, men endast i begränsad omfattning.

23.7 Grundutbildning på uppdrag

En viktig del i förarutbildningen för vuxna är s.k. uppdragsutbildning. Med uppdragsutbildning avses i lagstiftningen utbildning som innebär att kommuner mot särskild ersättning från annan än enskild, för dennes räkning anordnar utbildning för personer som uppdragsgivaren utser. Detta framgår av 1 § lagen (1991:1109) om uppdragsutbildning i vissa fall. Uppdragsutbildningen får dock inte motsvara ett helt nationellt program i gymnasieskolan (2 §). Deltagare i bl.a. sådan uppdragsutbildning som motsvarar utbildning inom det offentliga skolväsendet ges betyg eller annat kompetensbevis enligt bestämmelserna för sådan utbildning (4 § första stycket). Enligt föreskrifter av regeringen, förordningen (1992:395) får inte uppdragsutbildning försämla förutsättningarna för den reguljära utbildningen och möjligheterna att få sådan utbildning. Uppdragsgivare kan i praktiken ofta vara ett företag i transportsektorn men det förekommer också att uppdragsgivaren är en statlig myndighet. Uppdragsutbildningar förekommer såväl inom gymnasieskolan som vid trafikskolorna.

23.8 Arbetsplatslärande i åkeribranschen

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) har utvecklat ett arbetsplatslärande för godstransportsektorn. Av TYA:s skrift Arbetsplatslärande ger säkra yrkesförare framgång bl.a. följande. För transportföretag som vill utveckla arbetsplatslärande finns ett utbildningspaket och ett certifieringssystem. Utbildningen avser att ge de handledar- och instruktörselever som går utbildningen en bra grund för att bedriva arbetsplatslärande. Certifierade handledare eller instruktörer övar med elever från gymnasieskolan eller kursdeltagare i vuxenutbildning. Handledaren eller instruktören tar hand om elevens mängdträning på yrkesmässiga och körtekniska moment i utbildningen. Instruktören är dessutom ansvarig för arbetsplatslärandet på företaget och för kontakterna med skolan. En certifierade instruktör skall ha genomgått följande kurser:

- pedagogik och metodik, 7 dagar
- trafiksäkerhetsmetodik, 2 dagar
- körträning/metodik, 2 dagar
- sparsam körningsmetodik, 2 dagar
- hälsa, ergonomi och säkerhetsmetodik, 2 dagar
- transportmetodik, 2 dagar
- lastsäkringsmetodik, 2 dagar
- samverkan i åkeriföretag, 2 dagar

Inom gymnasieskolan (Fordonsprogrammet, inriktning transport) bedriver tolv kommuner transportutbildning under läsåret 2005/2006 där cirka 30 procent av hela utbildningen, eller cirka 700 gymnasiepoäng, är arbetsplatslärande. Cirka hälften av länsarbetsnämnder upphandlar arbetsmarknadsutbildning med inriktning mot yrkesförarområdet som har ett 30-procentigt inslag av arbetsplatslärande under år 2005. Av arbetsmarknadsutbildningarnas vanligen 20 veckor långa utbildning tillbringas således 6 veckor på företaget. TYA är av uppfattningen att arbetsplatslärande i ungdoms- och vuxenutbildningen kan främja genomförandet av yrkesförardirektivets krav på grundutbildning och fortbildning.

23.9 Antal prov

Antalet körprov som förrättas inom körkortsutbildningen ger viss vägledning om var utbildningen är förlagd.

Tabell 23.1 Statistik om antalet genomförda/rapporterade godkända körprov inom Vägverket, Gymnasieskolan och Försvarsmakten under 2004, respektive totalt under åren 2003 och 2004.

Behörighet	Provförrättare	År 2004	Totalt åren 2003 och 2004
C	Vägverket	4 369	8 525
C	Gymnasieskolan	2 154	4 803
C	Försvarsmakten	1 531	3 197
CE	Vägverket	2 176	4 403
CE	Gymnasieskolan	1 937	4 335
CE	Försvarsmakten	417	759
D	Vägverket	1 579	3 694
D	Gymnasieskolan	707	1 684
D	Försvarsmakten	75	134

23.10 Elevens finansiering av sina studier

23.10.1 Gymnasieskolan

För studier i gymnasieskolan finns flera olika stödformer. Den vanligast förekommande är studiehjälp. Hjälpen består av studiebidrag, extra bidrag och inackorderingstillägg. Samma regler gäller för de kommunala skolorna och de fristående skolorna. Det är Statens skolverk som beslutar om vilka utbildningar vid fristående gymnasieskolor som ger rätt till studiestöd. Elever kan få studiehjälp fr.o.m. kvartalet efter det att de fyllt 16 år och längst t.o.m. vårterminen det år de fyller 20. I princip kan eleven endast få studiehjälp för heltidsstudier (undantag gäller för individuella program i gymnasieskolan). Om eleven är omyndig betalas studiehjälpen ut till vårdnadshavaren.

Studiebidraget utgår med 950 kr per månad. Centrala studie-stödsnämnden (CSN) prövar om eleven härutöver har rätt till *extra tillägg* eller *inackorderingstillägg*. Studerar eleven inom den kommunala gymnasieskolan är det dock hemkommunen som beviljar inackorderingstillägget. Elev som läser på en gymnasieskola kan få studiemedel fr.o.m. höstterminen det år eleven fyller 20 år. Studiemedel består av en lånedel och en bidragsdel. Om eleven är 25 år och läser en utbildning i gymnasieskolan, som inte är påbyggnadsutbildning, kan rätt finnas till det högre bidraget. Eleven kan även få studiemedel för 50 eller 75 procents studietakt.

23.10.2 Kommunal vuxenutbildning

För studier på kommunal vuxenutbildning finns flera olika studiefinansieringsalternativ såsom studiehjälp, studiemedel och rekryteringsbidrag.

Studiemedel

Studiemedel kan inte erhållas för utbildningar som är kortare än 13 veckor. Studiemedel kan inte heller utgå om studierna redan finansieras genom antingen studiehjälp eller aktivitetsstöd för att delta i arbetsmarknadspolitiska program. Den som fr.o.m. höstterminen det år han eller hon fyller 20 år läser på kommunal vuxenutbildning, kan ansöka om studiemedel. Studiemedel består

av en lånedel och en bidragsdel. Studiemedel innehåller också tillägglån som eleven kan få om denne tidigare haft högre levnadskostnader. Studielån kan även beviljas för vissa merkostnader, till exempel utbildningsavgifter och dubbelt boende. Studiemedel beräknas för varje vecka som eleven deltar i utbildning. Denne kan även få studiemedel för 50 eller 75 procents studietakt.

Från och med den 1 januari 2006 införs ett nytt bidrag, *tilläggsbidrag*, för dem som har barn och samtidigt studerar. Är eleven 25 år eller äldre kan denne även få ett *tillägglån* på 390 kronor per vecka. För att få tillägglånet måste eleven ha studiemedel (både bidrag och lån) de veckor som denne söker tillägglån för. Tillägglånet kan eleven få oavsett utbildningsnivå, men som längst under 120 veckor och bara om han eller hon studerar i Sverige med studiemedel på heltid. För vissa merkostnader, t.ex. vid dubbel bosättning eller vissa resor, kan eleven söka *merkostnadslån*.

Studiehjälp

Den som studerar på kommunal vuxenutbildning på heltid har t.o.m. vårterminen det år vederbörande fyller 20 år rätt till studiehjälp. Studiehjälp består av studiebidrag och extra tillägg. Studiebidraget är 950 kronor per månad och beviljas utan ansökan. Den som studerat minst fem månader under en vårtermin får studiebidrag för hela kalenderåret dvs. sex månader. Den som har studiebidrag kan också ansöka om extra tillägg. Det är Centrala studiestödsnämnden som prövar om eleven har rätt till extra tillägg.

Rekryteringsbidrag

Rekryteringsbidraget är enbart ett bidrag och innehåller ingen lånedel. För att ansöka om rekryteringsbidrag ska du vända dig till vägledningen för vuxenutbildningen i din kommun.

Om din hemkommun bedömer att du har en kort tidigare utbildning och att du är eller riskerar att bli arbetslös eller har ett funktionshinder som gör att du behöver ytterligare studietid, så kan du tillhöra målgruppen för rekryteringsbidraget. Statlig av studier i övrigt

23.10.3 Privatfinansierade studier

Det förekommer att elever som vill ha exempelvis C-körkort finansierar körkortsutbildningen – ibland kompletterad med yrkeskompetensutbildning, utbildning för tungt släp och utbildning för ADR-intyg – på egen hand. Eleven måste då ofta av ekonomiska skäl börja med körkortsutbildningen för C-behörigheten och därefter fullfölja övriga steg. Är eleven 21 år fyllda är yrkeskompetensutbildningen inget villkor för att köra tung lastbil yrkesmässigt. Privatfinansierad utbildning förekommer också genom att de större bussentreprenörerna internt utbildar bussförare inom företaget.

23.11 Validering av kunskaper och kompetens

Valideringsdelegationens arbete

För viss kunskaps- och kompetensvärdering är s.k. validering ett viktigt instrument. Regeringen har således inrättat en valideringsdelegation med uppgifter att stödja utbildare och göra kartläggningar inom området om hur arbetsgivare och andra använder sig av validering.

Här följer den gängse definitionen av begreppet²: ”*Validering är en process som innebär en strukturerad bedömning, värdering, dokumentation och erkännande av kunskaper och kompetens som en person besitter oberoende av hur de har förvärvats.*”

Validering bör bli aktuell främst i tre sammanhang³:

- som ett led i en pågående utbildning i syfte att klargöra kunskapsnivån, anpassa innehållet i och/eller förkorta studietiden för den enskilde,
- i anslutning till vägledning för att definiera utgångsnivå för vidare studier samt
- för att dokumentera faktiska kunskaper och färdigheter inför ansökan om anställning eller i samband med personalutveckling på arbetsplatsen.

² Validering m.m. – fortsatt utveckling av vuxnas lärande, Ds 2003:23, s. 19.

³ Ds 2003:23, s 21.

Det anses lämpligt att den enskildes möjligheter till validering säkerställs genom regional samverkan mellan utbildningshuvudmän, branscher och arbetsmarknadens parter. Validering genomförs vidare där kompetens finns och såvitt gäller yrkeskompetens i nära samverkan med arbetslivet⁴.

Valideringsdelegationen inrättades i januari 2004 och dess kansli är förlagt till Nationellt centrum för flexibelt lärande i Norrköping. Delegationen skall mot ersättning tillhandahålla ekonomisk-administration, personaladministration och kontorsservice. Till delegationens uppgifter hör att främja validering. Delegationens verksamhet fortsätter och utvecklas

Riksdagens beslut om Valideringsdelegationens verksamhet för innevarande år framgår av regleringsbrevet den 16 december 2004, ärende U2004/5173/UK (jämför prop. 2004/05:1 utgiftsområde 16, bet. 2004/05:UbU1, rskr. 2004/05:124). Det övergripande målet anges vara att ge alla vuxna möjlighet att utvidga sina kunskaper och utveckla sin kompetens i syfte att främja vissa där uppräknade värden.

Utdrag ut budgetpropositionen, prop. 2005/06:1 utgiftsområde 16, avsnitt 6.4.2.

Valideringsdelegationen har fått i uppdrag att lämna en lägesrapport i oktober 2005 innehållande en översikt av den valideringsverksamhet utanför högskoleområdet som pågår i landet. Regeringens uppfattning är att det är viktigt att utveckling liksom genomförande av validering sker genom regional samverkan mellan utbildningshuvudmän, branscher och arbetsmarknadens parter. Valideringsdelegationens roll är inte att ta över det arbete som pågår i olika verksamheter. Delegationen skall i stället främja och stödja den utveckling som krävs för att få till stånd valideringsverksamhet med hög kvalitet, legitimitet och likvärdighet. Utmaningen ligger i att få till stånd fungerande arbetssätt och processer samt att få legitimitet hos de parter som berörs, både som genomförare och avnämare. Inte minst behöver synsättet förankras hos arbetsgivare inom både privat och offentlig sektor.

När det gäller kostnader för validering som utgör ett led i t.ex. rehabilitering, en arbetsmarknadspolitisk åtgärd eller integrationsinsatser har sagts att insatserna bör finansieras av den ansvariga myndigheten. Den enskilde skall dock på eget initiativ kunna genomgå validering inom ramen för en orienteringskurs i kommunal vuxenutbildning (a.a. s. 34).

⁴ Ds 2003:23, s. 27.

Underlätta rekryteringen av lastbilsförare

TYA bedömer att valideringsarbete kan underlätta rekryteringen av lastbilsförare. Ett aktivt arbete med validering anser man kan också innebära förbättringar inom trafiksäkerhets- och miljöområdet. Även i ett samhällsekonomiskt perspektiv skulle validering av lastbilsförare vara en riktig åtgärd enligt TYA:s mening.

23.12 Utvecklingen i gymnasieskolans yrkesutbildningar

23.12.1 Riksdagens beslut

Förslagen om den nya inriktningen i gymnasieskolan finns i regeringens proposition *Kunskap och kvalitet – elva steg för utveckling av gymnasieskolan* (prop. 2003/04:140). Riksdagen har beslutat om propositionens förslag⁵. Ändringarna i skollagen (1985:1100) träder i kraft den 1 januari 2007 och tillämpas på utbildning som börjar efter den 1 juli 2007.

Enligt prop. 2003/04:140 behöver kvaliteten på den gymnasiala yrkesutbildningen öka, bl.a. genom en bättre koppling till arbetslivet. Elever som väljer yrkesinriktade program borde enligt förslaget liksom i dag, få minst 15 veckors utbildning förlagd till en arbetsplats (a prop. s. 16 och s. 61 f.). Regeringen har tillsatt en yrkesutbildningsdelegation hösten 2004 (U2004:7). Syftet med delegationen är att bidra till en höjning av kvaliteten i gymnasieskolans yrkesinriktade utbildning. Det skall bl.a. ske genom insatser som underlättar och effektiviserar övergången mellan utbildning och arbetsliv.

Av propositionen framgår vidare följande. För att svenska ungdomar skall kunna tas emot på en europeisk eller internationell arbetsmarknad måste svensk gymnasieutbildning och svenska gymnasiebetyg vara gångbara även utanför Sveriges gränser. Inom Europeiska unionen (EU) finns vissa regler för att underlätta yrkesutövande över gränserna i unionen. Bestämmelserna innebär bl.a. att yrkeskompetens i vissa fall kan behöva bevisas innan en sökande kan mottas som fullgod yrkesutövare. Svenskar med gymnasieutbildning kan t.ex. behöva beskriva vad utbildningen innebär, så att en utländsk utbildningsanordnare eller arbetsgivare kan bedöma den svenska ansökarens meriter. Ett Nationellt

⁵ Bet. 2003/04:UbU13.

centrum för yrkesutbildning har upprättats inom Statens skolverk. Det ingår i ett nätverk som omfattar alla EU- och EES-länder. Uppgiften är att främja rörlighet över gränserna genom att tillhandahålla information om yrkesutbildningar och yrkeskvalifikationer (a. prop. s. 47).

23.12.2 Uppdraget till Statens skolverk

Regeringen uppdrog den 2 september 2004 åt Statens skolverk att vad avser ämnesbetyg för gymnasieskolan m.m. att, i avvaktan på riksdagens ställningstagande, förbereda de förändringar av gymnasieskolan som föreslås i prop. 2003/04:140⁶. Uppdraget skulle genomföras i enlighet med de riktlinjer som angavs i en bifogad promemoria. Av uppdraget framgår sammanfattningsvis följande. Skolverket skall i uppdraget samverka med företrädare för universitet och högskolor, med berörda myndigheter, Yrkesutbildningsdelegationen, kommuner, ämnesföreträdare, branscher och organisationer samt med andra som kan vara berörda. Skolverket skall samråda med Myndigheten för skolutveckling och redovisa en plan för de insatser som verket avser att vidta för att i gymnasieskolan implementera de reviderade kursplanerna och de ämnesbetyg som föreslås i propositionen.

Uppdraget skall, med vissa undantag, redovisas senast den 1 februari 2006.

Utredningen har erfarit att Skolverket påbörjat arbetet med kursplaner i ämnet transportkunskap och i ämnet trafik kunskap.

⁶ Regeringsbeslut den 2 september 2004 ärende nr U2004/3307/G.

Författningskommentar

24 Författningskommentar

24.1 Förslaget till lag om kompetens för yrkesförare

1 kap. Inledande bestämmelser

1 §

Paragrafen beskriver lagens centrala innehåll.

2 §

Körkortslagen (1998:488), KKL, innehåller bestämmelser om bl.a. *förarens generella behörighet* att framföra olika motorfordon, bl.a. lastbilar och bussar. Paragrafen upplyser om detta förhållande. I yrkestrafiklagen (1998:490), YTL, finns bestämmelser om bl.a. *villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik* med sådana fordon som lastbilar och bussar som paragrafen upplyser om.

2 kap. Tillämpningsområde

1 §

Paragrafen avser artikel 1 yrkesförardirektivet.

Med medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) avses staterna i Europiska unionen (EU) och de övriga stater som omfattas av EES-avtalet.¹ Den gemensamma EES-kommittén har ännu inte fattat beslutet gällande yrkesförardirektivets införlivande i EES. Detta väntas ske under inledningen av år 2006. Enligt paragrafen omfattas medborgare i en stat utanför EES anställda eller anlitade av ett "företag som är etablerat inom EES". Vid bedömning av frågan om ett företag är etablerat i landet

¹ EEA agreement, List of adopted Joint Committee Decisions, publicerade på webbplatsen <http://secretariat.efta.int>. När det gäller definitionen av medlemsstat inom EES, jämför begreppet EES-stater i promemorian *Arbetstagarinflytande i europakooperativ* Ds 2005:10, s. 10.

kan iakttas bl.a. om verksamheten har fast driftsställe här, har registrering till mervärdesskatt och om det finns trafik tillstånd.

Artikel 1 i direktivet hänvisar när det gäller vilka förare av de fordon som avses till definitionerna i körkortsdirektivet 91/439/EEG. Bilar som enligt körkortsdirektivet får framföras med C-körkort kan vara både tunga lastbilar och personbilar med en totalvikt över 3,5 ton. Undantagna är bussar, dvs. bilar försedda med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Denna reglering återspeglas i svensk rätt när det gäller kravet på körkortsbehörighet. Av 2 kap. 5 § körkortslagen framgår att förarbehörighet anges i körkort med beteckningen C för tung lastbil och personbil med en totalvikt över 3,5 ton. Fordonsdefinitionerna finns i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

I yrkesförardirektivet och körkortsdirektivet (91/439/EEG) liksom i förslaget till nytt körkortsdirektiv förenas körkort för bilar kategori C och D resp. kategori C1 och D1 genom plustecken med släpvagnsbehörigheten E till fordonskombinationer som består av ett dragfordon och en släpvagn. I körkortslagen (1998:488) och andra nationella författningar om förarbehörighet används inte plustecken för att uttrycka körkortsbehörighet som avser både dragfordon och släpvagn. I denna lag uttrycks och används förarbehörigheterna på samma sätt som i körkortslagen m.fl. författningar. Någon saklig skillnad mellan yrkesförardirektivet och paragrafen är inte avsedd.

2 §

Paragrafen avser artikel 2 i direktivet.

En definition av begreppet väg finns i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Se även allmän motivering. Bestämmelsen utgör en uppräkningslista av situationer i vilka lagen inte är tillämplig. Den ansluter nära till de undantag som görs från tillämpningen i direktivet. För verkställigheten av bestämmelserna kan ytterligare föreskrifter behövas.

p. 1. Avgränsningen avser fordonets högsta tillåtna hastighet och inte huruvida fordonet faktiskt kan köras i en viss hastighet, jämför rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Den engelska språkversionen av direktivet anger att direktivet inte skall tillämpas på förare av fordon med en "maximum authorised speed not exceeding 45 km/h". Avgörande för definitioner av motorfordon är vanligen den högsta hastighet fordonet är konstruerat för. Det gäller bl.a. traktorer enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

p. 2. I Sverige har endast Försvarsmakten vapen för försvarsändamål. Staten äger oftast de tunga fordon som Försvarsmaktens förare utför transporter med. Det förekommer även 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. Funktionerna civilförsvar och räddningstjänst finns hos både statliga myndigheter och kommuner. Även brandförsvar eller ordningsmakt kan upprätthållas av olika myndigheter. Förare som utför transporter åt myndigheter för att upprätthålla dessa funktioner är följaktligen undantagna.

p. 3 Provkörningar 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 avses omfattade av undantaget.

p. 4–5 Testkörning av fordonstillverkare m.fl. för fordons- och komponentutveckling hör till undantagen. Vidare kan nämnas körning med en buss eller lastbil som inte fungerar och därför behöver förflyttas till verkstad för reparation. Detsamma gäller exempelvis situationen att en reparatör av tunga fordon kör fordonet fram och åter till AB Svensk bilprovningens lokaler för kontrollbesiktning. Även för situationen att AB Svensk Bilprovning eller Vägverkets personal provkör med fordon på väg enligt exempelvis 3 kap. 4 § fordonslagen (2002:574).

p. 6 Här avses användningen av utryckningsfordon. Även de nödsituationer av det slag som avses i den allmänna motiveringen omfattas.

p. 7 Direktivet synes avse körlektioner med lärare. Dessa lektioner kan avse förvärvande av körkortsbehörighet eller yrkeskompetensbevis. Övningskörning för körkort och körträning enligt körkortslagstiftningen omfattas. Körträning för yrkeskompetensbevis kan avse lektioner inom såväl grundutbildning som fortbildning.

p. 8–9 Se allmän motivering.

3 kap. Förarkrav

1 §

Paragrafen avser artikel 3.1 första stycket i direktivet. Föraren måste vidare uppfylla ålderskraven (artikel 5 i direktivet).

2 §

Paragrafen avser artikel 4 i direktivet.

Kravet är att den relevanta behörigheten är utfärdad första gången på ett körkort som körkortshavaren innehar eller har innehaft vid den tidpunkt då lagstiftningen skall börja tillämpas. Det är däremot inte ett krav att behörigheten är giltig. En förarbehörighet som är tillfälligt ogiltig, t.ex. därför att spärrtid löper efter återkallelse av körkortet, grundar ändå yrkeskompetens såsom hävdvunnen rätt. En konsekvens av att undantagen gäller svenska körkort i allmänhet är att hävdvunnen rätt inte omfattar endast medborgare i en stat inom EES. Den gäller alla som har svenskt körkort.

Undantagen på grund av hävdvunna rättigheter innebär att förare, innan tiden för att genomföra fortbildningen har förflutit kan utföra antingen person- eller godstransporter på grundval av endast sina körkortsbehörigheter. Förare som på grund av hävdvunna rättigheter är undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis för antingen godstransporter eller persontransporter bör genomgå kompletterande grundutbildning om de utvidgar eller ändrar sin verksamhet.

3–5 §§

Paragraferna avser artikel 5.2 i direktivet.

6–8 §§

Paragraferna avser artikel 5.3 i direktivet.

I förslaget till nytt körkortsdirektiv, artikel 7 1 d), lämnas företräde för åldersgränserna i yrkesförardirektivet i enlighet med följande lydelse: ”För utfärdande av körkort skall följande åldersgränser gälla:

d) 24 år

– för kategori A

– för kategori D och D + E, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna om framförande av sådana fordon i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG.”

9 §

Paragrafen avser artikel 5.4 i direktivet. Bestämmelsen innebär att yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens avser utförandet av antingen godstransporter eller persontransporter.

4 kap. Grundläggande kompetens

1 §

Jämför artikel 3.1 i direktivet. Bestämmelsen avser kompetens förvärvad genom en grundutbildning av normal längd.

2 §

Jämför artikel 3.2 i direktivet. Bestämmelsen avser möjligheten om särskilda förhållanden råder att genomgå en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

3 §

Jämför bilaga 1 avsnitt 2.1 andra och tredje styckena och avsnitt 3 andra och tredje styckena i direktivet. Körträning är träning i att föra ett körkorts- eller traktorkortspliktigt motordrivet fordon utan avsikt att avlägga förarprov enligt 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Med körträning i bestämmelsen avses detsamma. Närmare bestämt är det fråga om moment i grundutbildningen då eleven deltar i läroledd körning med fordon av det slag som utbildningen avser. Det kan också vara fråga om läroledd körning i samband med fortbildning. I direktivets bilaga 1 regleras bl.a. omfattningen av den individuella körningen som en förare skall genomföra inom ramen för den obligatoriska utbildningen.

4 §

Körträning enligt lagen sker i likhet med övningskörning enligt körkortsanstiftningen under uppsikt av en lärare med vissa kvalifikationer.

5 §

Paragrafen avser artikel 5.5 i yrkesförardirektivet.

5 kap. Fortbildning

Regleringen i detta kapitel avser artikel 7 och bilaga 1 avsnitt 4 i direktivet.

1 §

Med fortbildning avses en fullständig fortbildningskurs. Kurserna blir genom bestämmelsen obligatoriska för yrkesförare. Fortbildningen syftar enligt direktivet till att föraren skall uppdatera de viktigaste kunskaperna för att utöva yrket. Föraren bör därför repetera eller fördjupa sina kunskaper i några av de ämnen som grundutbildningen omfattar.

2–3 §

Paragraferna avser artikel 8.2 i direktivet. Förare skall genomgå en första fortbildning i enlighet med vad medlemsstaterna föreskriver. Medlemsstaterna får förkorta eller förlänga de perioder inom vilken denna första fortbildning kan genomföras. Perioden får inte vara kortare än tre år och inte längre än sju år.

4 §

Paragrafen avser artikel 8.3 i direktivet.

5 §

Paragrafen avser artikel 8.4 i direktivet.

6 §

Paragrafen avser artikel 8.5 i direktivet.

6 kap. Dispens

1 §

Paragrafen avser en möjlighet för myndighet att i enskilt fall besluta om undantag från bestämmelserna. Dispensmöjligheterna avser alla slags kompetens- och utbildningskrav. ”Grundläggande kompetens” syftar på grundutbildning av normal längd och förkortad grundutbildning. Härtill kommer att kraven på fortbildning omfattas av dispensmöjligheter. Dessa kan inte undvaras för sådana situationer där undantag från utbildnings-

kraven behöver göras. För att garantera trafiksäkerheten m.m. kan dispensen behöva tidsbegränsas eller förenas med andra villkor.

7 kap. Yrkeskompetensbevis

Regleringen i detta kapitel avser artikel 6 och 8 i direktivet.

1 §

De yrkeskompetensbevis som avses i paragrafen är handlingar som utvisar att föraren har grundläggande kompetens eller fortbildning. Uppgiften att utfärda yrkeskompetensbeviset för grundutbildningen och fortbildning bör anförtros en myndighet. När det gäller gemenskapskod se artikel 10.1 direktivet.

2 §

Jämför 6 kap. 1 § första stycket KKL.

3 §

Enligt artikel 10.3 a) direktivet skall även de tredjelandsförare som där avses och som utför godstransporter visa sin kompetens och utbildning. I direktivets engelska version anges att föraren ”shall prove that he or she has the qualification and training provided for in this Directive”. Denna sak kan för godstransporter styrkas genom det förartillstånd som avses i förordningen (EG) nr 484/2002.²

4 §

Jämför 3 kap. 15 § KKL. De förare som har hävdvunnen rätt till yrkesförarkompetensen innehar inget yrkeskompetensbevis innan de genomgått fortbildning. Dessa förares rätt att utföra transporter framgår av körkortet eller uppgifter i trafikregistret om körkort med förarbehörighet D1, D1E, D eller DE utfärdat före den 10 september 2008 eller körkort med förarbehörighet C1, C1E, C eller CE utfärdat före den 10 september 2009.

² 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 förartillstånd (EGT L 76, 19.3.2002, s. 1).

8 kap. Utbildningsort

1 §

Paragrafen avser artikel 9 första stycket i direktivet.

Begreppet permanent bosatt i denna lag bör jämföras med 1 kap. 3 § körkortslagen (1998:488). Yrkesförardirektivet innehåller en hänvisning till artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 när det gäller var föraren skall erhålla den grundläggande kompetensen respektive fortbildningen. Artikeln är i stort sett likalydande med motsvarande artikel i rådets direktiv om körkort (91/439/EEG). ”Normal residence” har översatts ”permanent bosättningsort” i den svenska översättningen av körkortsdirektivet. I 1 kap. 3 § körkortslagen finns definitionen av begreppet permanent bosättning som i sin tur är hänförlig till detta körkortsdirektiv (jämför regeringsproposition *Lag om vägtrafikregister, m.m.*, prop. 2000/01:95 s. 37, s. 94, författningskommentaren s. 110 och Lagrådets yttrande s. 169). Att en person är permanent bosatt i Sverige har ansetts utgöra ett villkor för att ett körkort skall få utfärdas för personen (3 kap. 1 § körkortslagen). Det finns därför inte skäl att frångå den definition som finns i körkortslagen av ”normal residence”, dvs. permanent bosättning. Även utbildning för grundläggande kompetens och fortbildning bör alltså genomgå där föraren är permanent bosatt.

Det betyder att med permanent bosättning avses bosättning under minst 185 dagar varje kalenderår

1. till följd av personlig eller 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 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. Arbetstillstånd som avses i artikel 9 andra stycket yrkesförardirektivet kan lämnas till den som har tillfälligt

uppehållstillstånd. Den som har permanent uppehållstillstånd behöver däremot inte ha ett särskilt arbetstillstånd (jämför 3 §).

Arbetstillstånd som avses i artikel 9 andra stycket yrkesförordningen kan lämnas till den som har tillfälligt uppehållstillstånd. Den som har permanent uppehållstillstånd behöver däremot inte ha ett särskilt arbetstillstånd (jämför 3 §).

2 §

Paragrafen avser artikel 9 andra stycket i direktivet.

Villkoren för arbetstillstånd framgår av 6 kap. förslaget till utlänningslag, se närmare regeringens proposition *Ny instans- och processordning i utlännings- och medborgarskapsärenden* (prop. 2004/05:170, s. 20). Arbete skall enligt regeringens förslag få 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 skall även få ges om det följer av ett internationellt avtal eller bilateralt avtal med annat land. Den som har tidsbegränsat uppehållstillstånd skall få beviljas arbetstillstånd, om inte skäl hänförliga till syftet med arbetstillståndet talar häremot (a. prop. s. 209 ff.). Att kravet på arbetstillstånd inte gäller för en utlänning som har permanent uppehållstillstånd framgår av 2 kap. 8 § första stycket i förslaget till utlänningslag. Kravet på anställning är svårt att upprätthålla i gymnasieskolan för medborgare i tredje land då anställningskravet knappast kan vara uppfyllt i skolan.

3 §

Paragrafen avser artikel 9 tredje stycket i direktivet.

En medborgare i en stat inom EES bör efter genomgången fortbildning kunna få yrkeskompetensbevis. Avgränsningen bör gälla medborgare i Sverige eller i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, EES. Jämför även 6 kap. 3 § körkortslagen (1998:488), 8 kap. 10 § 3 körkortsförordningen (1998:980), 3 kap. 11 § YTL och 4 kap. 4 § samma lag.

Detsamma gäller förare som avses i 2 §. Många som är permanent bosatta eller arbetar i Sverige och kör fordon där yrkeskompetensbevis krävs är inte medborgare i en EES-stat. De har dock körkort och har avlagt godkänt förarprov i Sverige. Dessa förare har rätt att genomgå fortbildning här om de är permanent bosatta eller arbetar här.

9 kap. Utbildare för yrkesförarkompetens

Regleringen i detta kapitel gäller utbildningscentrum, jämför bilaga I avsnitt 5 i direktivet.

1 §

Med utbildare för yrkesförarkompetens avses ”utbildningscentrum”, dvs. de subjekt som organiserar sådan utbildning av yrkesförare som avses i yrkesförardirektivet. Det är fråga om företag, men det kan vara såväl en juridisk person som en fysisk person. Till de senare hör en egenföretagare med enskild firma. Utbildaren tillhandahåller alltså grundutbildning eller fortbildning för yrkesförarkompetens. Med grundutbildning avses både grundutbildningen av normal längd och den förkortade grundutbildningen.

2 §

Bestämmelsen i första stycket är straffsanktionerad enligt 12 kap. 1 §. Utbildningsverksamhet enligt denna lag är bl.a. utbildning för grundläggande kompetens enligt 4 kap. och fortbildning enligt 5 kap.

I andra stycket anges villkoren för den behöriga myndighetens tillstånd till utbildaren, med målet att kravet på god utbildning tillgodoses. Paragrafen innehåller däremot inget krav om att utbildarens verksamhet skall ha viss inriktning eller omfattning. Till omständigheterna i övrigt hör sökandens personliga förhållanden då denne är en fysisk person. Jämför 2 § lagen (1998:493) om trafikskolor, TskL.

I tredje stycket finns ett undantag från tillståndskravet för viss utbildning.

3 §

Genom bestämmelsen får varje utbildare en chef som är ansvarig för utbildningsverksamheten. Detta ansvar kvarstår hos chefen oavsett om han eller hon delegerat utbildningsansvar helt eller delvis till en särskild utbildningsansvarig. Chefen för utbildaren skall vara godkänd av behörig myndighet. Ett sådant godkännande kan under vissa förutsättningar återkallas enligt 11 kap. 2 §. Om det kan antas att chefen rättar till felet eller bristen kan det i stället meddelas en varning enligt 11 kap. 3 §.

10 kap. Tillsyn

1 §

Tillsyn inom området, dvs. utbildningsverksamheten enligt lagen, kan komma att utövas av antingen Vägverket eller Statens skolverk.

2 §

Jämför bilaga I avsnitt 5.2.2 i direktivet.

11 kap. Återkallelse m.m. av tillstånd eller godkännande

1 §

Återkallelsegrunderna överensstämmer huvudsakligen med dem som gäller för tillståndshavare enligt 5 § TskL. De har också beröringspunkter med dem som föreslås i Förarbevisutredningens betänkande (SOU 2005:45 s. 297).

2 §

Den första återkallelsegrunden överensstämmer huvudsakligen med den som gäller för trafikskolechef m fl. enligt 6 § TskL. Den andra återkallelsegrunden avser förhållandet att förutsättningar för godkännande inte längre föreligger.

3 §

Såsom framgår av den allmänna motiveringen kan upprepade varningar förekomma endast undantagsvis. Den normala åtgärden då grund för återkallelse uppkommer på nytt är att tillståndet eller godkännandet återkallas.

12 kap. Straffbestämmelser

1 §

Bestämmelsen gäller den som bedriver utbildningsverksamhet som avses i lagen utan erforderligt tillstånd. Jämför 9 § TskL.

2 §

Jämför 9 kap. 2 § KKL.

13 kap. Överklagande m.m.

1 §

Besvärsrätten är avgränsad på det sätt som följer av allmänna förvaltningsrättsliga principer, jämför 22 § förvaltningslagen (1986:223). En utbildare skall kunna överklaga ett avslag på en ansökan om att få tillstånd. Mot ett positivt beslut om tillstånd föreligger dock ingen besvärsrätt. Detsamma gäller ett godkännande av chef för en utbildare för yrkesförarkompetens.

Även beslut om varning enligt 11 kap. 3 § är överklagbara till skillnad från vad som gäller enligt 8 § lagen (1998:493) om trafikskolor.

Beslut av allmän domstol enligt lagen omfattas inte av denna bestämmelse.

2 §

Beslut av allmän domstol enligt lagen omfattas inte av denna bestämmelse.

14 kap. Bemyndiganden

1 §

1. Jämför 4 kap., artikel 3 och 5 i direktivet samt avsnitt 2.1 och 3 i direktivets bilaga I. Föraren kan ha grundläggande kompetens på grund av hävdvunna rättigheter. Punkten avser inslag i förvärvandet av grundläggande kompetens, även körträning. Grundutbildningen skall enligt artikel 5.5 i direktivet kompletteras vid utvidgning eller ändring av transportverksamheten, se även avsnitt 2.1 fjärde stycket och avsnitt 3 fjärde stycket i direktivets bilaga I. Grundläggande kompetens m.m. registreras enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

2. Jämför 4 kap. 1 och 2 §§. Prov skall enligt artikel 3.1 a) i direktivet avsluta utbildningen.

3. Jämför 5 kap. samt artikel 7 i direktivet och avsnitt 4 i direktivets bilaga I.

4. Jämför 6 kap.

5. Jämför 7 kap. samt artikel 6 och 8 i direktivet. Gemenskapsmodellen för yrkeskompetensbevis finns i direktivets bilaga II. Yrkeskompetensbevis m.m. registreras enligt lagen om vägtrafikregister.

6. Jämför 7 kap. 1 § och artikel 10 i direktivet.
7. Jämför 9 kap. 1 och 2 §§, 11 kap. 1 och 3 §§ samt avsnitt 5 i direktivets bilaga I.
8. Jämför 9 kap. 3 § och 11 kap. 2 och 3 §§.
9. Jämför 10 kap.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Jämför artikel 14 och 15 i direktivet. Enligt bestämmelserna skall lagen träda i kraft respektive tillämpas från samma tidpunkter som direktivtexten föreskriver.

24.2 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

2 kap.

5 §

I yrkesförardirektivet (2003/59/EG) och körkortsdirektivet (91/439/EEG) liksom i förslaget till nytt körkortsdirektiv används plustecken för att uttrycka körkortskategorier för fordonskombinationer. Körkort för bilar kategori C och D resp. kategori C1 och D1 förenas genom plustecken med släpvagnsbehörigheten E till fordonskombinationer som består av ett dragfordon och en släpvagn. I körkortslagen används inte plustecken för att uttrycka körkortsbehörighet som avser både dragfordon och släpvagn. Någon saklig skillnad föreligger inte. Ändringen i paragrafen innebär att körkortskategorierna C1 och D1 får en nationell motsvarighet i körkortslagens bestämmelser om förarbehörighet för särskilda fordonstyper.

24.3 Förslaget till lag om ändring i lagen om vägtrafikregister

5 §

Vägtrafikregistrets ändamålsparagraf utvidgas genom ändringen till att avse även den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra gods- eller persontransporter eller den som skall utbildas för att få denna kompetens.

Kommittédirektiv



**Kompetens- och utbildningskrav för förare
vid gods- och persontransporter på väg**

**Dir.
2004:123**

Beslut vid regeringssammanträde den 16 september 2004.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att överväga hur 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) skall genomföras i svensk rätt.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsreglering som övervägandena ger upphov till.

Nuvarande reglering

Inledning

Utöver kraven enligt bestämmelserna i körkortslagstiftningen finns vid vissa vägtransporter ytterligare krav på ålder och kompetens beträffande förare och annan fordonsbesättning. Kraven finns dels i EG-rättsakter, dels i nationella författningar enligt följande.

- Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1, Celex 31985L3820),
- rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon (EGT L 357, 29.12.1976, s. 36, Celex 31976L0914),
- förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter,

- Vägverkets föreskrifter (VVFS 1994:6) om utbildning för speciell yrkeskompetens för förare av fordon vid vissa gods- eller persontransporter,
- Vägverkets föreskrifter (VVFS 1995:18) om kompetenskrav för förare som anlitas för persontransporter,
- Vägverkets föreskrifter (VVFS 1995:19) om kompetenskrav för förare som anlitas för godstransporter,
- Vägverkets föreskrifter (VVFS 2002:49) om prov i yrkeskompetens hos förare som anlitas för person- eller godstransporter.

Krav på ålder och kompetens finns också i den europeiska överenskommelsen den 1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR). Överenskommelsen har införlivats i svensk rätt genom förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter.

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85

Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 reglerar förarens kör- och vilotider vid vägtransporter med tunga lastbilar och bussar men innehåller också, i artikel 5, ålders- och kompetenskrav. Dessa innebär i huvudsak följande.

Vid godstransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt av mer än 7,5 ton, skall förare som inte har fyllt 21 år ha ett bevis på sin yrkeskompetens. Beviset skall styrka fullgjord utbildning till förare av fordon för godstransporter på väg i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå.

Vid persontransporter är grundkravet att föraren skall ha fyllt 21 år. Dessutom gäller (med undantag av körningar inom en radie av 50 kilometer från den ort där fordonet normalt är stationerat) att föraren skall ha ett bevis på sin yrkeskompetens eller ha viss erfarenhet i enlighet med den närmare regleringen i artikel 5.2.

Vidare gäller att lägsta ålder för förarbiträden och konduktörer skall vara 18 år.

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

I artikel 1 i rådets direktiv 76/914/EEG sägs att den som har gällande nationellt körkort och som har genomgått yrkesutbildning som omfattar åtminstone de ämnen som är uppräknade i bilagan till direktivet, skall anses ha uppfyllt minimikravet på utbildning enligt artikel 5.1 b andra strecksatsen i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 respektive artikel 5.2 c i nämnd förordning.

Direktivet är genomfört genom förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter och genom föreskrifter som har meddelats av Vägverket.

Förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter

I 3 § förordningen (1995:521) om behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter sägs att kraven på yrkeskompetens i artikel 5.1 b andra strecksatsen och 5.2 andra stycket c i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 skall för Sveriges del anses uppfylla av den som blivit godkänd vid ett skriftligt prov för förare av fordon avsedda för gods- eller persontransporter på väg anordnat av Vägverket eller av gymnasieskola, fristående gymnasieskola eller komvux. För skolornas del gäller att eleven skall ha undervisats på en nationellt fastställd kurs vars innehåll varit föremål för samråd enligt 8 kap. 4 § körkortsförordningen (1998:980). Vägverket skall utfärda ett bevis om yrkeskompetens till förare som uppfyller kraven.

Förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter

Genom förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter har den s.k. AETR- överenskommelsen – artiklarna 1 och 5–12 samt bilagan till överenskommelsen – införlivats i svensk rätt. Överenskommelsen är i fråga om kompetenskraven identisk med vad som gäller enligt rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och 7 § i den rubricerade förordningen är likalydande med 3 § i förordningen (1995:521) om

behöriga myndigheter, m.m. i fråga om kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransporter.

Närmare om det nya direktivet om kompetens- och utbildningskrav

Tillämpningsområde och krav

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG omfattar – med vissa undantag – 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 tredje land och är anställd i ett företag som är etablerat i en medlemsstat eller anlitas av ett sådant företag (artikel 1 och 2).

För att någon skall få framföra aktuella fordon krävs dels grundläggande kompetens, dels fortbildning (artikel 3.1).

För godtransporter är ålderskravet 18 respektive 21 år beroende av körkortskategori och typ av grundläggande kompetens. För persontransporter är motsvarande ålderskrav 21 respektive 23 år (artikel 5).

Den som vid tidpunkten för direktivets genomförande redan har aktuella körkortsbehörigheter är undantagen från kravet på grundläggande kompetens (artikel 4).

Grundläggande kompetens

För den grundläggande kompetensen skall medlemsstaterna välja mellan två alternativ – antingen deltagande i såväl utbildning som ett prov eller endast ett prov. I det senare fallet skall provet vara både teoretiskt och praktiskt. Medlemsstaterna får även införa ett system för att i snabbare tempo förvärva den grundläggande kompetensen. En sådan kompetens begränsar dock i viss mån rätten att framföra fordon (artikel 3).

Fortbildning

Fortbildning omfattar krav på deltagande i utbildning. Huvudregeln är att den första fortbildningen skall genomföras inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades och därefter

vert femte år. Medlemsstaterna får dock i fråga om den första fortbildningen bestämma tiden till mellan tre och sju år (artikel 3 och 8).

Utbildningscentrum

Medlemsstaterna skall i fråga om utbildning för den grundläggande kompetensen och fortbildningen kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett utbildningscentrum som har godkänts av en behörig myndighet (artikel 6 och 7 samt bilaga I).

Prov och yrkeskompetensbevis

Prov för den grundläggande kompetensen skall anordnas av en behörig myndighet eller av ett organ som har utsetts av myndigheten. Myndigheten eller organet skall övervaka provet och vid godkänt resultat utfärda ett yrkeskompetensbevis. I fråga om fortbildning skall yrkeskompetensbeviset utfärdas av den behöriga myndigheten eller det godkända utbildningscentrumet (artikel 6, 7 och 8).

Gemenskapskod

En särskild gemenskapskod skall föras in antingen på körkortet eller på yrkeskompetensbeviset. För förare som är medborgare i tredje land finns särskilda bestämmelser (artikel 10).

Införlivande och genomförande

Medlemsstaterna skall sätta i kraft direktivets bestämmelser före den 10 september 2006.

Bestämmelserna skall 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 (artikel 14).

Uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppgift att överväga hur direktiv 2003/59/EG skall genomföras i svensk rätt. Direktivet förutsätter att det i den nationella lagstiftningen görs ett val mellan alternativa lösningar, dels i fråga om förvärvande av den grundläggande kompetensen, dels i fråga om vilken handling som skall uppta gemenskapskoden. Medlemsstaterna har också möjlighet att införa särskilda regler, exempelvis i fråga om en snabbförvärvad grundläggande kompetens.

Utredaren skall överväga vilken lösning i respektive fråga som är lämpligast. I fråga om möjligheten att införa ett system med att i snabbare tempo förvärva den grundläggande kompetensen, skall utredaren beakta att förarbehörigheten i sådant fall begränsas, i vissa fall till körkortsbehörigheter som inte är införda i den svenska lagstiftningen (C1 och D1 som f.n. inte är obligatoriska enligt EG:s körkortsdirektiv, rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort [EGT L 237, 24.8.1991, s. 1, Celex 31991L0439]). Det finns dock ett förslag, KOM(2003) 621 slutligt, om ett nytt körkortsdirektiv där behörigheterna C1 och D1 föreslås bli obligatoriska.

Utredaren skall vidare överväga vilken eller vilka myndigheter som är lämpliga att handa de uppgifter som följer av direktivet och om det finns skäl att låta en sålunda behörig myndighet utse organ för att anordna prov. I fråga om utbildningscentrum skall utredaren särskilt överväga vilka bestämmelser som behövs för att den behöriga myndigheten skall kunna kontrollera utbildningscentrumet i enlighet med direktivets krav.

Utredaren skall dessutom analysera i vilken författningsform bestämmelserna skall meddelas och i övrigt överväga om det nuvarande nationella regelverket bör kompletteras eller om direktivet motiverar fristående författningar. Därvid skall särskilt beaktas behovet av att regelverket blir tydligt och överskådligt.

I sitt arbete skall utredaren analysera vilka konsekvenser förslagen kan få för såväl berörda förare och transportföretag som för stat och kommun.

Utredaren skall lämna de förslag till författningsreglering som övervägandena ger upphov till.

Samråd och redovisning av uppdraget

Utredaren skall i sitt arbete samråda med företrädare för berörda branscher och myndigheter samt, när det gäller redovisning av förslaget konsekvenser för små företag, samråda med Näringslivets regelnämnd (NNR).

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 september 2005.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till Utredningen om förarkrav Dir.
för vägtransporter (N 2004:18) 2005:62**

Beslut vid regeringssammanträde den 2 juni 2005

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 19 september 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att överväga hur 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 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG skall genomföras i svensk rätt (dir. 2004:123). Utredaren skall enligt direktiven redovisa sitt arbete senast den 1 september 2005.

Utredningstiden förlängs. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 december 2005.

(Näringsdepartementet)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/59/EG

av den 15 juli 2003

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

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

efter att ha hört Regionkommittén,

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

av följande skäl:

(1) I artikel 5.1, 5.2 och 5.4 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 ⁽⁴⁾ föreskrivs det att vissa förare vid gods- eller persontransporter på väg skall inneha ett bevis på sin yrkeskompetens anpassat efter deras ålder, fordonskategorin och körningens längd i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för vissa förare vid vägtransporter. Denna miniminivå fastställs i direktiv 76/914/EEG ⁽⁵⁾.

(2) Eftersom bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 omfattar en mycket liten andel förare och en obligatorisk utbildning för närvarande endast föreskrivs av några medlemsstater, utövar flertalet förare inom gemenskapen i dag sitt yrke endast på grundval av körkortet.

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

⁽²⁾ EGT C 260, 17.9.2001, s. 90.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (11) Detta direktiv bör inte påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än det som föreskrivs för erhållandet av det yrkeskompetensbevis som styrker att innehavaren besitter motsvarande grundläggande kompetens.
- (12) Endast utbildningsorgan som godkänts av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna organisera de utbildningskurser som ingår i den grundläggande kompetensen och fortbildningen. För att garantera kvaliteten på de godkända centrumen bör de behöriga myndigheterna fastställa harmoniserade kriterier för godkännande, bland annat krav på en välgrundad yrkeskompetens.
- (13) Inte endast de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna utan även de enheter som dessa utser bör få i uppdrag att anordna de prov som avses inom ramen för den grundläggande kompetensen och fortbildningen. Med hänsyn till den betydelse som en enhetlig tillämpning av detta direktiv har för trafiksäkerhet och jämlika konkurrensvillkor, bör medlemsstaternas behöriga myndigheter övervaka dessa prov.
- (14) Medlemsstaterna bör föreskriva att den första fortbildningen skall vara avslutad och till föraren utfärdade yrkeskompetensbeviset för denna senast fem år efter antingen datumet för utfärdandet av yrkeskompetensbeviset för den grundläggande kompetensen eller sista datumet för vissa förare hävdande av sina tidigare rättigheter. Kortare eller längre tidsfrister bör även tillåtas. Efter sin första fortbildning bör föraren gå en fortbildningskurs vart femte år.
- (15) För att styrka att en förare som är medborgare i en medlemsstat innehar ett av de yrkeskompetensbevis som avses i detta direktiv, och för att underlätta det ömsesidiga erkännandet av de olika yrkeskompetensbevisen, bör medlemsstaterna föra in den därför avsedda harmoniserade gemenskapskoden samt det datum då koden upphör att gälla antingen på körkortet eller på det nya yrkeskompetensbeviset för förare; detta kort kommer att ömsesidigt erkännas av medlemsstaterna och en harmoniserad modell för det anges i detta direktiv. Det bör uppfylla samma säkerhetskrav som körkortet, med hänsyn till betydelsen för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor av de rättigheter som beviset medför. Tack vare möjligheten för medlemsstaterna att föra in gemenskapskoden på det nya kortet bör dessa kunna föreskriva en giltighetsperiod för körkortet som inte sammanfaller med det datum då en fortbildning upphör att gälla, eftersom varje medlemsstat enligt direktiv 91/439/EEG⁽¹⁾ behåller rätten att på grundval av nationella kriterier fastställa giltighetstiden för de körkort som den utfärdar.
- (16) Bilagorna I och Ia till direktiv 91/439/EEG bör ändras så att man i förteckningen över de harmoniserade koderna och underkoderna i dessa bilagor lägger till den nya gemenskapskoden som fastställer det datum fram till vilket föraren uppfyller kravet på yrkeskompetens, antingen det gäller grundläggande kompetens eller fortbildning.
- (17) Särskilda certifieringsbestämmelser bör fastställas för förare som är medborgare i tredje land och som omfattas av detta direktiv.
- (18) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv med hänsyn bland annat till de olika systemen för grundläggande kompetens som föreskrivs här och förelägga Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén en rapport om detta.
- (19) Med hänsyn till det stora antal förare som omfattas av detta direktiv bör det föreskrivas att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall tillämpas i två steg, beroende på om det rör sig om fordon som framförs för persontransporter eller för godstransporter. Genom uppskovet med tillämpningen av detta direktiv när det gäller kravet på grundläggande kompetens för förare av fordon för godstransporter och persontransporter bör även införandet av fortbildningen kunna ske stegvis.
- (20) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (21) Med hänsyn till att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall börja att tillämpas vid två olika datum bör berörda bestämmelser i såväl förordning (EEG) nr 3820/85 som direktiv 76/914/EEG upphävas.
- (22) Det är emellertid önskvärt, för att respektera gemenskapsrätts principer, att från tillämpningen av detta direktiv undanta förare av fordon som används för transporter när detta anses ha en mindre inverkan på trafiksäkerheten eller i de fall då kraven i detta direktiv skulle medföra en oproportionell ekonomisk eller social börda.
- (23) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen att inrätta en standard för hela gemenskapen i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

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

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

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

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

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

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

Artikel 2

Undantag

Detta direktiv skall inte tillämpas på förare

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

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

Artikel 3

Kompetens och utbildning

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

- a) Ett system för förvärvande av grundläggande kompetens

Medlemsstaterna skall välja mellan följande två alternativ:

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

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

- ii) Ett alternativ med endast prov

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

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

- b) Ett fortbildningssystem

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

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

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

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

Artikel 4

Hävdvunna rättigheter

Undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis är de förare som innehar

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

Artikel 5

Grundläggande kompetens

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

Yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens

1. Yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens
 - a) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av deltagande i en utbildning och genomfört prov

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

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

b) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av genomförda prov

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

2. Yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens

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

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

Artikel 7

Fortbildning

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

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

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

Artikel 8

Yrkeskompetensbevis om fortbildning

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

2. Följande förare skall genomgå en första fortbildning:

a) Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades.

b) Förare enligt artikel 4, inom fem år efter de tidpunkter som anges i artikel 14.2, enligt en tidsplan som fastställs av medlemsstaterna.

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

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

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

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

Artikel 9

Utbildningsort

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

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

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

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

Artikel 10

Gemenskapskod

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

- antingen på körkortet,
- eller på det yrkeskompetensbevis för förare som skall upprättas i enlighet med förslaget i bilaga II.

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

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

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

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

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

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

- antingen gemenskapskoden på gemenskapskörkortet, om han innehar detta körkort, eller
- det yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II och som är försett med motsvarande gemenskapskod, eller
- ett nationellt bevis vars giltighet medlemsstaterna ömsesidigt erkänner på sina respektive territorier.

Artikel 11

Anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen

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

Artikel 12

Kommittéförfarande

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

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

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 13

Rapport

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

Artikel 14

Införlivande och genomförande

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

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

2. Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser
 - när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna D1, D1 + E, D och D + E från och med den 10 september 2008.
 - när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna C1, C1 + E, C och C + E från och med den 10 september 2009.

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

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

*Artikel 15***Upphävande**

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

*Artikel 16***Ikraftträdande**

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

*Artikel 17***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 2003.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

G. TREMONTI

Ordförande

BILAGA I

MINIMIKRAV I FRÅGA OM KOMPETENS OCH UTBILDNING FÖR YRKESFÖRARE

Avsnitt 1: Förteckning över ämnen

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

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

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

För samtliga körkort

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

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

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

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

- 1.3 Mål: att kunna optimera bränsleförbrukningen.

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

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

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

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

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

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

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

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

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

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

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

2. Tillämpning av bestämmelser

För samtliga körkort

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

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

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

2.2 Mål: att känna till bestämmelserna för godstransporter.

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

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

2.3 Mål: att känna till bestämmelserna för persontransporter.

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

3. Hälsa, vägtrafiksäkerhet och miljösäkerhet, service, logistik

För samtliga körkort

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

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

3.2 Mål: kunna förebygga brottslighet och människosmuggling.

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

3.3 Mål: kunna förebygga fysiska risker.

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

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

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

3.5 Mål: att kunna bedöma krissituationer.

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

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

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

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

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

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

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

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

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

Avsnitt 2: Obligatorisk grundläggande kompetens enligt artikel 3.1 a

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

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

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

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

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

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

2.2 *Alternativet med prov*

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

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

Minimilängden på det teoretiska provet skall vara fyra timmar.

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

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

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

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

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

Avsnitt 3: Snabbförvärvad grundläggande kompetens enligt artikel 3.2

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

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

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

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

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

Avsnitt 4: Obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b

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

Avsnitt 5: Godkännande av den grundläggande kompetensen och fortbildningen

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

- 5.1.1 Ett lämpligt kompetens- och utbildningsprogram som anger ämnen, plan för genomförande och undervisningsmetoder.
- 5.1.2 Lärarnas kvalifikationer och verksamhetsområden.
- 5.1.3 Information om undervisningslokaler, undervisningsmaterial, tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och den fordonspark som används.
- 5.1.4 Villkoren för deltagande i utbildningen (antal deltagare).

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

- 5.2.1 Utbildningen skall genomföras i enlighet med de dokument som bifogas ansökan.
- 5.2.2 Den behöriga myndigheten skall ha rätt att skicka bemyndigade personer för att närvara vid den utbildning som ges av de godkända utbildningscentrumen och ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl.
- 5.2.3 Godkännandet kan återkallas eller förklaras vilande om villkoren inte längre uppfylls.

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

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

BILAGA II

BESTÄMMELSER OM EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE

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

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

2. Yrkeskompetensbeviset för förare skall bestå av två sidor.

Sidan 1 skall innehålla följande:

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

B: Belgien

DK: Danmark

D: Tyskland

GR: Grekland

E: Spanien

F: Frankrike

IRL: Irland

I: Italien

L: Luxemburg

NL: Nederländerna

A: Österrike

P: Portugal

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Förenade kungariket

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

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

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

Sidan 2 skall innehålla följande:

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

3. Säkerhet, inbegripet skydd för uppgifter

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

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


4. Särskilda bestämmelser

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

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

EUROPEISKA GEMSKAPERNAS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE

Sida 1

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

Sida 2

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	
	1. Efternamn	
2. Förnamn		
3. Födelsedatum och födelseort		
4a. Utfärdandedatum		
4b. Sista giltighetsdatum		
4c. Utfärdat av		
5a. Körkortets nummer		
5b. Serienummer		
10. Gemenskapskod		

DIRECTIVE 2003/59/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
of 15 July 2003

on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers, amending Council Regulation (EEC) No 3820/85 and Council Directive 91/439/EEC and repealing Council Directive 76/914/EEC

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 71 thereof,

Having regard to the proposal from the Commission ⁽¹⁾,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee ⁽²⁾,

After consultation of the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the procedure referred to in Article 251 of the Treaty ⁽³⁾,

Whereas:

(1) Article 5(1), (2) and (4) of Regulation (EEC) No 3820/85 ⁽⁴⁾ provides that certain drivers engaged in the carriage of goods or passengers by road must, depending on their age, on the category of vehicle used and on the distance to be travelled, hold a certificate of professional competence in conformity with Community rules on the minimum level of training for some road transport drivers. That minimum level is determined by Directive 76/914/EEC ⁽⁵⁾.

(2) Given that the provisions of Regulation (EEC) No 3820/85 apply to a very small percentage of drivers and that currently the compulsory training of drivers is only required by a few Member States, the majority of drivers now driving on Community territory are carrying out their profession solely on the basis of a driving licence.

⁽¹⁾ OJ C 154 E, 29.5.2001, p. 258 and OJ C 20 E, 28.1.2003, p. 263.

⁽²⁾ OJ C 260, 17.9.2001, p. 90.

⁽³⁾ Opinion of the European Parliament of 17 January 2002 (OJ C 271 E, 7.11.2002, p. 381), Council Common Position of 5 December 2002 (OJ C 32 E, 11.2.2003, p. 9) and Decision of the European Parliament of 8 April 2003 (not yet published in the Official Journal). Decision of the Council of 13 June 2003.

⁽⁴⁾ Council Regulation (EEC) No 3820/85 of 20 December 1985 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport (OJ L 370, 31.12.1985, p. 1).

⁽⁵⁾ Council Directive 76/914/EEC of 16 December 1976 on the minimum level of training for some road transport drivers (OJ L 357, 29.12.1976, p. 36).

(3) To enable drivers to meet the new demands arising from the development of the road transport market, Community rules should be made applicable to all drivers, whether they drive as self-employed or salaried workers, and whether on own account or for hire or reward.

(4) The establishment of new Community rules is aimed at ensuring that, by means of his or her qualification, the driver is of a standard to have access to and carry out the activity of driving.

(5) More particularly, the obligation to hold an initial qualification and to undergo periodic training is intended to improve road safety and the safety of the driver, including during operations carried out by the driver while the vehicle is stopped. Furthermore, the modern nature of the profession of driver should arouse young people's interest in the profession, contributing to the recruitment of new drivers at a time of shortage.

(6) To avoid unequal conditions of competition, this Directive should apply to the activity of driving both by the nationals of a Member State and by nationals of third countries who are employed or used by an undertaking established in a Member State.

(7) In order to establish that the driver complies with his or her obligations, Member States should issue the driver with a certificate of professional competence, hereinafter referred to as 'CPC', certifying his or her initial qualification or periodic training.

(8) Given the differences between current systems in certain Member States, Member States should be able to choose between several options so as to facilitate the implementation of the provisions relating to the initial qualification.

(9) In order to maintain their qualification of driver, existing drivers should be obliged to undergo periodic retraining in the skills essential for their profession.

(10) The minimum requirements to be met for the initial qualification and the periodic training concern the safety rules to be observed when driving and while the vehicle is stopped. The development of defensive driving — anticipating danger, making allowance for other road users — which goes hand in hand with rational fuel consumption, will have a positive impact both on society and on the road transport sector itself.

- (11) This Directive should not affect the rights acquired by a driver who has held the driving licence necessary to carry out the activity of driving since before the date laid down for obtaining a CPC certifying the corresponding initial qualification or the periodic training.
- (12) Only training centres which have been approved by the competent authorities of the Member States should be able to organise the training courses laid down for the initial qualification and the periodic training. To ensure the quality of these approved centres, the competent authorities should set harmonised criteria for their approval including that of a well-established high level of professionalism.
- (13) Not only the competent authorities of the Member States but also any entity designated by them should be responsible for organising the tests provided for in connection with the initial qualification and the periodic training. Given the importance of this Directive for road safety and for the equality of conditions of competition, the competent authorities of the Member States should supervise such tests.
- (14) Member States should prescribe that the first session of periodic training is to be completed and should issue the corresponding CPC, within the five years following either the date of issue of the CPC certifying the initial qualification or the expiry date of the time limit set for certain drivers to claim their acquired rights. It should also be possible for these time limits to be shortened or extended. Following the first periodic training, the driver should undergo periodic training every five years.
- (15) To certify that a driver who is a national of a Member State is the holder of one of the CPCs provided for by this Directive, and to facilitate mutual recognition of the various CPCs, Member States should affix the harmonised Community code laid down for that purpose, together with the code's expiry date, either to the driving licence or to the new driver qualification card, to be mutually recognised by Member States, the harmonised model of which is laid down by this Directive. This card should meet the same security requirements as the driving licence, given the importance of the rights which it confers for road safety and the equality of conditions of competition. The possibility afforded to Member States to affix the Community code on the new card should enable them to lay down a period of validity for driving licences which does not coincide with the date of expiry of the validity of periodic training, given that Directive 91/439/EEC⁽¹⁾ provides that each Member State is to retain the right to determine, on the basis of national criteria, the period of validity of the driving licences which it issues.
- (16) Annexes I and Ia to Directive 91/439/EEC should be amended so as to add to the list of harmonised codes and sub-codes set out in those Annexes the new Community code determining the date until which a driver fulfils the professional skills requirement, whether this is an initial qualification or periodic training.
- (17) Special certification provisions should be laid down for drivers covered by this Directive who are nationals of third countries.
- (18) The Commission should monitor the implementation of this Directive, particularly given the different initial qualification systems which it lays down, and should submit a report on this subject to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions.
- (19) Given the significant number of drivers covered by this Directive, the provisions relating to the initial qualification should be applied in two stages, depending on whether the carriage of passengers or the carriage of goods is involved. The phased application of this Directive as regards the initial qualification for drivers of vehicles engaged in the carriage of goods and passengers should also make it possible for periodic training to be established in a phased manner.
- (20) The measures necessary to implement this Directive should be adopted in accordance with Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission⁽²⁾.
- (21) To take account of the application on two different dates of the provisions relating to the initial qualification, the relevant provisions of Regulation (EEC) No 3820/85 as well as Directive 76/914/EEC should be repealed.
- (22) However, it is desirable, in order to respect the principles of Community law, that drivers of vehicles used to carry out transport where this is considered to have a lesser impact on road safety or where the requirements of this Directive would impose a disproportionate economic or social burden, should be exempted from the application of this Directive.
- (23) Since the objective of the proposed action, namely the establishment of a Community-wide standard for initial qualification and periodic training, cannot be sufficiently achieved by the Member States and can therefore, by reason of the scale and the effects of the proposed action, be better achieved at Community level, the Community may adopt measures in accordance with the principle of subsidiarity set out in Article 5 of the Treaty. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve that objective.

⁽¹⁾ Council Directive 91/439/EEC of 29 July 1991 on driving licences (OJ L 237, 24.8.1991, p. 1); Directive as last amended by Commission Directive 2000/56/EC (OJ L 237, 21.9.2000, p. 45).

⁽²⁾ OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Scope

This Directive shall apply to the activity of driving carried out by:

- (a) nationals of a Member State; and
- (b) nationals of third countries who are employed or used by an undertaking established in a Member State;

hereinafter referred to as 'drivers', engaged in road transport within the Community, on roads open to the public, using:

- vehicles for which a driving licence of category C1, C1+E, C or C+E, as defined in Directive 91/439/EEC, or a driving licence recognised as equivalent, is required,
- vehicles for which a driving licence of category D1, D1+E, D or D+E, as defined in Directive 91/439/EEC, or a driving licence recognised as equivalent, is required.

Article 2

Exemptions

This Directive shall not apply to the drivers of:

- (a) vehicles with a maximum authorised speed not exceeding 45 km/h;
- (b) vehicles used by, or under the control of, the armed forces, civil defence, the fire service and forces responsible for maintaining public order;
- (c) vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, or of new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
- (d) vehicles used in states of emergency or assigned to rescue missions;
- (e) vehicles used in the course of driving lessons for any person wishing to obtain a driving licence or a CPC, as provided for in Article 6 and Article 8(1);
- (f) vehicles used for non-commercial carriage of passengers or goods, for personal use;

- (g) vehicles carrying material or equipment to be used by the driver in the course of his or her work, provided that driving the vehicle is not the driver's principal activity.

Article 3

Qualification and training

1. The activity of driving as defined in Article 1 shall be subject to a compulsory initial qualification and compulsory periodic training. To this end Member States shall provide for:

- (a) a system of initial qualification

Member States shall choose between the following two options:

- (i) option combining both course attendance and a test

In accordance with section 2(2.1) of Annex I, this type of initial qualification involves compulsory course attendance for a specific period. It shall conclude with a test. Upon successful completion of the test, the qualification shall be certified by a CPC as provided for in Article 6(1)(a);

- (ii) option involving only tests

In accordance with section 2(2.2) of Annex I, this type of initial qualification does not involve compulsory course attendance but only theoretical and practical tests. Upon successful completion of the tests, the qualification shall be certified by a CPC as provided for in Article 6(1)(b).

However, a Member State may authorise a driver to drive within its territory before obtaining a CPC, when he or she is undergoing a national vocational training course of at least six months, for a maximum period of three years. In the context of this vocational training course, the tests referred to in points (i) and (ii) may be completed in stages;

- (b) a system of periodic training

In accordance with section 4 of Annex I, periodic training involves compulsory course attendance. It shall be certified by a CPC as provided for in Article 8(1).

2. Member States may also provide for a system of accelerated initial qualification so that a driver may drive in the cases referred to in Article 5(2)(a)(ii) and (b) and in Article 5(3)(a)(i) and (b).

In accordance with section 3 of Annex I, the accelerated initial qualification shall involve compulsory course attendance. It shall conclude with a test. Upon successful completion of the test, the qualification shall be certified by a CPC as provided for in Article 6(2).

3. Member States may exempt drivers who have obtained the certificate of professional competence provided for in Directive 96/26/EC⁽¹⁾ from the tests referred to in paragraph 1(a)(i) and (ii) and in paragraph 2 in the subjects covered by the test provided for in that Directive and, where appropriate, from attending the part of the course corresponding thereto.

Article 4

Acquired rights

The following drivers shall be exempted from the requirement to obtain an initial qualification:

- (a) drivers who hold a category D1, D1+E, D or D+E licence, or a licence recognised as equivalent, issued no later than two years after the final date for the transposition of this Directive;
- (b) drivers who hold a category C1, C1+E, C or C+E licence, or a licence recognised as equivalent, issued no later than three years after the final date for the transposition of this Directive.

Article 5

Initial qualification

1. Access to an initial qualification shall not require the corresponding driving licence to be obtained beforehand.
2. Drivers of a vehicle intended for the carriage of goods may drive:
 - (a) from the age of 18:
 - (i) a vehicle in licence categories C and C+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1);
 - (ii) a vehicle in licence categories C1 and C1+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2);
 - (b) from the age of 21, a vehicle in licence categories C and C+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2).
3. Drivers of a vehicle intended for the carriage of passengers may drive:
 - (a) from the age of 21:
 - (i) a vehicle in licence categories D and D+E to carry passengers on regular services where the route does not exceed 50 kilometres and a vehicle in licence categories D1 and D1+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2).

⁽¹⁾ Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualifications intended to facilitate for these operators the right to freedom of establishment in national and international transport operations (OJ L 124, 23.5.1996, p. 1); Directive as last amended by Directive 98/76/EC (OJ L 277, 14.10.1998, p. 17).

Any Member State may authorise drivers of vehicles in one of the abovementioned categories to drive such vehicles within its territory from the age of 18, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1);

- (ii) a vehicle in licence categories D and D+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1).

Any Member State may authorise drivers of vehicles in one of the abovementioned categories to drive such vehicles within its territory from the age of 20, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(1). This may be reduced to the age of 18 where the driver drives such vehicles without passengers;

- (b) from the age of 23, a vehicle in licence categories D and D+E, provided they hold a CPC as referred to in Article 6(2).

4. Without prejudice to the age limits specified in paragraph 2, drivers undertaking carriage of goods who hold a CPC as provided for in Article 6 for one of the categories provided for in paragraph 2 of this Article shall be exempted from obtaining such a CPC for any other of the categories of vehicles referred to in that paragraph.

These provisions shall apply under the same conditions to drivers undertaking carriage of passengers in the categories referred to in paragraph 3.

5. Drivers undertaking carriage of goods who broaden or modify their activities in order to carry passengers, or vice versa, and who hold a CPC as provided for in Article 6, shall not be required to repeat the common parts of the initial qualification, but rather only the parts specific to the new qualification.

Article 6

CPC certifying the initial qualification

1. CPC certifying an initial qualification
 - (a) CPC awarded on the basis of course attendance and a test

In accordance with Article 3(1)(a)(i), Member States shall require trainee drivers to attend courses in a training centre approved by the competent authorities in accordance with section 5 of Annex I, hereinafter referred to as 'approved training centre'. These courses shall cover all the subjects referred to in section 1 of Annex I. This training shall conclude with successful completion of the test provided for in section 2(2.1) of Annex I. That test shall be organised by the Member States' competent authorities or an entity designated by them and shall serve to check whether, for the aforementioned subjects, the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 of Annex I. The said authorities or entities shall supervise the test and, upon successful completion, issue the drivers with a CPC certifying an initial qualification.

(b) CPC awarded on the basis of tests

In accordance with Article 3(1)(a)(ii), Member States shall require trainee drivers to pass the theoretical and practical tests referred to in section 2(2.2) of Annex I. These tests shall be organised by the Member States' competent authorities or an entity designated by them and shall serve to check whether, for all the aforementioned subjects, the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 of Annex I. The said authorities or entities shall supervise the tests and, upon successful completion, issue the drivers with a CPC certifying an initial qualification.

2. CPC certifying an accelerated initial qualification

In accordance with Article 3(2), Member States shall require trainee drivers to attend courses in an approved training centre. These courses shall cover all the subjects referred to in section 1 of Annex I.

This training shall conclude with the test provided for in section 3 of Annex I. That test shall be organised by the Member States' competent authorities or an entity designated by them and shall serve to check whether, for the aforementioned subjects, the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 of Annex I. The said authorities or entities shall supervise the test and, upon successful completion, issue the drivers with a CPC certifying an accelerated initial qualification.

*Article 7***Periodic training**

Periodic training shall consist of training to enable holders of a CPC as referred to in Article 6 and the drivers referred to in Article 4 to update the knowledge which is essential for their work, with specific emphasis on road safety and the rationalisation of fuel consumption.

This training shall be organised by an approved training centre, in keeping with section 5 of Annex I. If a driver moves to another undertaking, the periodic training already undergone must be taken into account.

Periodic training shall be designed to expand on, and to revise, some of the subjects referred in section 1 of Annex I.

*Article 8***CPC certifying periodic training**

1. When a driver has completed the periodic training referred to in Article 7, the Member States' competent authorities or the approved training centre shall issue him or her with a CPC certifying periodic training.

2. The following drivers shall undergo a first course of periodic training:

- (a) holders of a CPC as referred to in Article 6, within five years of the issue of that CPC;
- (b) the drivers referred to in Article 4, within five years of the respective dates referred to in Article 14(2), in accordance with a timetable decided on by the Member States.

Member States may reduce or extend the periods of time referred to in (a) and (b), *inter alia*, so that they coincide with the date of expiry of the driving licence or so as to ensure the gradual introduction of periodic training. The period may not, however, be shorter than three years or longer than seven years.

3. A driver who has completed a first course of periodic training as referred to in paragraph 2 shall undergo periodic training every five years, before the end of the period of validity of the CPC certifying periodic training.

4. Holders of the CPC as referred to in Article 6 or the CPC as referred to in paragraph 1 of this Article and the drivers referred to in Article 4 who have ceased pursuit of the occupation and do not meet the requirements of paragraphs 1, 2 and 3, shall undergo a course of periodic training before resuming pursuit of the occupation.

5. Drivers undertaking the carriage of goods or passengers by road who have completed courses of periodic training for one of the licence categories provided for in Article 5(2) and (3) shall be exempt from the obligation to undergo further periodic training for another of the categories provided for in those paragraphs.

*Article 9***Place of training**

Drivers referred to in Article 1(a) shall obtain the initial qualification referred to in Article 5 in the Member State in which they have their normal residence, as defined in Article 14 of Regulation (EEC) No 3821/85 ⁽¹⁾.

Drivers referred to in Article 1(b) shall obtain that qualification in the Member State in which the undertaking is established or in the Member State which issued a work permit to them.

Drivers referred to in Article 1(a) and 1(b) shall undergo the periodic training referred to in Article 7 in the Member State in which they have their normal residence or the Member State in which they work.

⁽¹⁾ Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (OJ L 370, 3.12.1985, p. 8); Regulation as last amended by Commission Regulation (EC) No 1360/2002 (OJ L 207, 5.8.2002, p. 1).

Article 10

Community code

1. On the basis of the CPC referred to in Article 6 and the CPC referred to in Article 8(1), Member States' competent authorities shall mark, taking into account the provisions of Article 5(2) and (3) and Article 8, the Community code provided for in paragraph 2 of this Article alongside the corresponding categories of licence:

- either on the driving licence,
- or on the driver qualification card drawn up in accordance with the model shown in Annex II.

The driver qualification card issued by Member States shall be mutually recognised. When the card is issued, the competent authorities shall check the validity of the driving licence whose number is mentioned on the card.

2. The following Community code shall be added to the list of harmonised Community codes as laid down in Annexes I and Ia to Directive 91/439/EEC:

'95. Driver holding a CPC complying with the obligation of professional competence referred to in Article 3 until ... (e.g. 95. 01.01.2012).'

3. (a) A driver referred to in Article 1(b) who drives vehicles used for the carriage of goods by road shall prove that he or she has the qualification and training provided for in this Directive by means of the driver's certificate provided for in Regulation (EC) No 484/2002 ⁽¹⁾.

In addition to the certificate, the Member State may issue him or her with the driver qualification card provided for in Annex II, marked with the relevant Community code.

(b) A driver referred to in Article 1(b) who drives vehicles used for the carriage of passengers by road shall prove that he or she has the qualification and training provided for in this Directive by means of:

- either the Community code marked on the Community model driving licence, where he or she is the holder of such a licence, or
- the driver qualification card provided for in Annex II, marked with the relevant Community code, or
- a national certificate whose validity on their territory is mutually recognised by the Member States.

⁽¹⁾ Regulation (EC) No 484/2002 of the European Parliament and of the Council of 1 March 2002 amending Council Regulations (EEC) No 881/92 and (EEC) No 3118/93 for the purposes of establishing a driver attestation (OJ L 76, 19.3.2002, p. 1).

Article 11

Adaptation to scientific and technical progress

The amendments necessary to adapt Annexes I and II to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the procedure laid down in Article 12(2).

Article 12

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee.
2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply having regard to Article 8 thereof.

The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.

3. The Committee shall adopt its Rules of Procedure.

Article 13

Report

Before 10 September 2011 the Commission shall submit to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions a report making an initial evaluation of the implementation of this Directive, in particular with regard to the equivalence of the various initial qualification systems provided for in Article 3, and the efficiency thereof in achieving the target level of qualification. The report shall be accompanied by appropriate proposals, if necessary.

Article 14

Transposition and implementation

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 10 September 2006. They shall forthwith inform the Commission thereof.

When Member States adopt these measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.

2. Member States shall apply these measures:

- from 10 September 2008 as regards the initial qualification required to drive vehicles in licence categories D1, D1+E, D and D+E;
- from 10 September 2009 as regards the initial qualification required to drive vehicles in licence categories C1, C1+E, C and C+E.

Member States shall forthwith inform the Commission thereof and shall assist each other in applying these measures.

*Article 15***Repeal**

1. Article 5 of Regulation (EEC) No 3820/85 is hereby amended as follows:

- (a) paragraph 1 shall be repealed with effect from 10 September 2009.
- (b) paragraphs 2 and 4 shall be repealed with effect from 10 September 2008.

2. Directive 76/914/EEC shall be repealed with effect from 10 September 2009.

3. The laws, regulations and administrative provisions adopted to comply with Directive 76/914/EEC shall cease to apply:

- from 10 September 2008 to drivers of vehicles for the carriage of passengers by road,
- from 10 September 2009 to drivers of vehicles for the carriage of goods by road.

*Article 16***Entry into force**

This Directive shall enter into force on the day of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

*Article 17***Addressees**

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels, 15 July 2003.

For the European Parliament

The President

P. COX

For the Council

The President

G. TREMONTI

ANNEX I

MINIMUM QUALIFICATION AND TRAINING REQUIREMENTS

Section 1: List of subjects

The knowledge to be taken into account by Member States when establishing the driver's initial qualification and periodic training must include at least the subjects in this list. Trainee drivers must reach the level of knowledge and practical competence necessary to drive in all safety vehicles of the relevant licence category.

The minimum level of knowledge may not be less than level 2 of the training-level structure provided for in Annex I to Decision 85/368/EEC ⁽¹⁾, i.e. the level reached during compulsory education, supplemented by professional training.

1. *Advanced training in rational driving based on safety regulations*

All licences

1.1. Objective: to know the characteristics of the transmission system in order to make the best possible use of it:

curves relating to torque, power, and specific consumption of an engine, area of optimum use of revolution counter, gearbox-ratio cover diagrams.

1.2. Objective: to know the technical characteristics and operation of the safety controls in order to control the vehicle, minimise wear and tear and prevent disfunctioning:

specific features of hydraulic vacuum servobrake circuit, limits to the use of brakes and retarder, combined use of brakes and retarder, making better use of speed and gear ratio, making use of vehicle inertia, using ways of slowing down and braking on downhill stretches, action in the event of failure.

1.3. Objective: ability to optimise fuel consumption:

optimisation of fuel consumption by applying know-how as regards points 1.1 and 1.2.

Licences C, C+E, C1, C1+E

1.4. Objective: ability to load the vehicle with due regard for safety rules and proper vehicle use:

forces affecting vehicles in motion, use of gearbox ratios according to vehicle load and road profile, calculation of payload of vehicle or assembly, calculation of total volume, load distribution, consequences of overloading the axle, vehicle stability and centre of gravity, types of packaging and pallets;

main categories of goods needing securing, clamping and securing techniques, use of securing straps, checking of securing devices, use of handling equipment, placing and removal of tarpaulins.

Licences D, D+E, D1, D1+E

1.5. Objective: ability to ensure passenger comfort and safety:

adjusting longitudinal and sideways movements, road sharing, position on the road, smooth breaking, overhang operation, using specific infrastructures (public areas, dedicated lanes), managing conflicts between safe driving and other roles as a driver, interacting with passengers, peculiarities of certain groups of passengers (disabled persons, children).

1.6. Objective: ability to load the vehicle with due regard for safety rules and proper vehicle use:

forces affecting vehicles in motion, use of gearbox-ratios according to vehicle load and road profile, calculation of payload of vehicle or assembly, load distribution, consequences of overloading the axle, vehicle stability and centre of gravity.

⁽¹⁾ Council Decision 85/368/EEC of 16 July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community (OJ L 199, 31.7.1985, p. 56).

2. *Application of regulations*

All licences

2.1. Objective: to know the social environment of road transport and the rules governing it:

maximum working periods specific to the transport industry; principles, application and consequences of Regulations (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85; penalties for failure to use, improper use of and tampering with the tachograph; knowledge of the social environment of road transport: rights and duties of drivers as regards initial qualification and periodic training.

Licences C, C+E, C1, C1+E

2.2. Objective: to know the regulations governing the carriage of goods:

transport operating licences, obligations under standard contracts for the carriage of goods, drafting of documents which form the transport contract, international transport permits, obligations under the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, drafting of the international consignment note, crossing borders, freight forwarders, special documents accompanying goods.

Licences D, D+E, D1, D1+E

2.3. Objective: to know the regulations governing the carriage of passengers:

carriage of specific groups of passengers, safety equipment on board buses, safety belts, vehicle load.

3. *Health, road and environmental safety, service, logistics*

All licences

3.1. Objective: to make drivers aware of the risks of the road and of accidents at work:

types of accidents at work in the transport sector, road accident statistics, involvement of lorries/coaches, human, material and financial consequences.

3.2. Objective: ability to prevent criminality and trafficking in illegal immigrants:

general information, implications for drivers, preventive measures, check list, legislation on transport operator liability.

3.3. Objective: ability to prevent physical risks:

ergonomic principles; movements and postures which pose a risk, physical fitness, handling exercises, personal protection.

3.4. Objective: awareness of the importance of physical and mental ability:

principles of healthy, balanced eating, effects of alcohol, drugs or any other substance likely to affect behaviour, symptoms, causes, effects of fatigue and stress, fundamental role of the basic work/rest cycle.

3.5. Objective: ability to assess emergency situations:

behaviour in an emergency situation: assessment of the situation, avoiding complications of an accident, summoning assistance, assisting casualties and giving first aid, reaction in the event of fire, evacuation of occupants of a lorry/bus passengers, ensuring the safety of all passengers, reaction in the event of aggression; basic principles for the drafting of an accident report.

3.6. Objective: ability to adopt behaviour to help enhance the image of the company:

behaviour of the driver and company image: importance for the company of the standard of service provided by the driver, the roles of the driver, people with whom the driver will be dealing, vehicle maintenance, work organisation, commercial and financial effects of a dispute.

Licences C, C+E, C1, C1+E

3.7. Objective: to know the economic environment of road haulage and the organisation of the market:

road transport in relation to other modes of transport (competition, shippers), different road transport activities (transport for hire or reward, own account, auxiliary transport activities), organisation of the main types of transport company and auxiliary transport activities, different transport specialisations (road tanker, controlled temperature, etc.), changes in the industry (diversification of services provided, rail-road, subcontracting, etc.).

Licences D, D+E, D1, D1+E

- 3.8. Objective: to know the economic environment of the carriage of passengers by road and the organisation of the market:

carriage of passengers by road in relation to other modes of passenger transport (rail, private car), different activities involving the carriage of passengers by road, crossing borders (international transport), organisation of the main types of companies for the carriage of passengers by road.

Section 2: Compulsory initial qualification provided for in Article 3(1)(a)

2.1. Option combining both course attendance and a test

Initial qualification must include the teaching of all subjects in the list under section 1. The duration of this initial qualification must be 280 hours.

Each trainee driver must drive for at least 20 hours individually in a vehicle of the category concerned which meets at least the requirements for test vehicles as defined in Directive 91/439/EEC.

When driving individually, the trainee driver must be accompanied by an instructor, employed by an approved training centre. Each driver may drive for a maximum of eight hours of the 20 hours of individual driving on special terrain or on a top-of-the-range simulator so as to assess training in rational driving based on safety regulations, in particular with regard to vehicle handling in different road conditions and the way they change with different atmospheric conditions and the time of day or night.

For the drivers referred to in Article 5(5) the length of the initial qualification must be 70 hours, including five hours of individual driving.

At the end of that training, Member States' competent authorities or the entity designated by them shall give the driver a written or oral test. The test must include at least one question on each of the objectives in the list of subjects under section 1.

2.2. Option involving a test

Member States' competent authorities or the entity designated by them shall organise the aforementioned theoretical and practical tests to check whether the trainee driver has the level of knowledge required in section 1 for the subjects and objectives listed there.

- (a) The theoretical test shall consist of at least two parts:
- (i) questions including multiple-choice questions, questions requiring a direct answer, or a combination of both;
 - (ii) case studies.

The minimum duration of the theoretical test must be four hours.

- (b) The practical test shall consist of two parts:
- (i) a driving test aimed at assessing training in rational driving based on safety regulations. The test must take place, whenever possible, on roads outside built-up areas, on fast roads and on motorways (or similar), and on all kinds of urban highways presenting the different types of difficulties that a driver is liable to encounter. It would be desirable for this test to take place in different traffic density conditions. The driving time on the road must be used optimally in order to assess the candidate in all traffic areas likely to be encountered. The minimum duration of this test must be 90 minutes;
 - (ii) a practical test covering at least points 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 and 3.5.

The minimum duration of this test must be 30 minutes.

The vehicle used for the practical test must meet at least the requirements for test vehicles as defined in Directive 91/439/EEC.

The practical test may be supplemented by a third test taking place on special terrain or on a top-of-the-range simulator so as to assess training in rational driving based on safety regulations, in particular with regard to vehicle handling in different road conditions and the way they change with different atmospheric conditions and the time of day or night.

The duration of this optional test is not fixed. Should the driver undergo such a test, its duration may be deducted from the 90 minutes of the driving test referred to under (i), but the time deducted may not exceed 30 minutes.

For the drivers referred to in Article 5(5), the theoretical test must be limited to the subjects, referred to in section 1, which are relevant to the vehicles to which the new initial qualification applies. However, such drivers must undergo the whole practical test.

Section 3: Accelerated initial qualification provided for in Article 3(2)

Accelerated initial qualification must include the teaching of all subjects in the list in section 1. Its duration must be 140 hours.

Each trainee must drive for at least 10 hours individually in a vehicle of the category concerned which meets at least the requirements for test vehicles as defined in Directive 91/439/EEC.

When driving individually, the trainee driver must be accompanied by an instructor, employed by an approved training centre. Each driver may drive for a maximum of four hours of the 10 hours of individual driving on special terrain or on a top-of-the-range simulator so as to assess training in rational driving based on safety regulations, in particular with regard to vehicle handling in different road conditions and the way they change with different atmospheric conditions and the time of day or night.

For the drivers referred to in Article 5(5) the length of the accelerated initial qualification must be 35 hours, including two-and-a-half hours of individual driving.

At the end of that training, Member States' competent authorities or the entity designated by them shall give the driver a written or oral test. The test must include at least one question on each of the objectives in the list of subjects under section 1.

Section 4: Compulsory periodic training provided for in Article 3(1)(b)

Compulsory periodic training courses must be organised by an approved training centre. Their duration must be of 35 hours every five years, given in periods of at least seven hours. Such periodic training may be provided, in part, on top-of-the-range simulators.

Section 5: Approval of the initial qualification and periodic training

5.1. The training centres taking part in the initial qualification and periodic training must be approved by the Member States' competent authorities. Approval may be given only in response to a written application. The application must be accompanied by documents including:

- 5.1.1. a suitable qualification and training programme specifying the subjects taught and setting out the proposed implementing plan and teaching methods;
- 5.1.2. the instructors' qualifications and fields of activity;
- 5.1.3. information about the premises where the courses are given, the teaching materials, the resources made available for the practical work, and the vehicle fleet used;
- 5.1.4. the conditions regarding participation in the courses (number of participants).

5.2. The competent authority must give approval in writing subject to the following conditions:

- 5.2.1. the training must be given in accordance with the documents accompanying the application;
- 5.2.2. the competent authority must be entitled to send authorised persons to assist in the training courses of the approved centres, and must be entitled to monitor such centres, with regard to the resources used and the proper running of the training courses and tests;
- 5.2.3. the approval may be withdrawn or suspended if the conditions of approval are no longer complied with.

The approved centre must guarantee that the instructors have a sound knowledge of the most recent regulations and training requirements. As part of a specific selection procedure, the instructors must provide certification showing a knowledge of both the subject material and teaching methods. As regards the practical part of the training, instructors must provide certification of experience as professional drivers or similar driving experience, such as that of driving instructors for heavy vehicles.

The programme of instruction must be in accordance with the approval and must cover the subjects in the list in section 1.

ANNEX II

ARRANGEMENTS FOR THE EUROPEAN COMMUNITIES MODEL FOR A DRIVER QUALIFICATION CARD

1. The physical characteristics of the card must comply with ISO standards 7810 and 7816-1.

The methods for verifying the physical characteristics of the card to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.

2. The card has two sides:

side 1 contains:

- (a) the heading 'driver qualification card' printed in large type in the official language or languages of the Member State issuing the card;
- (b) the name of the Member State issuing the card (optional);
- (c) the distinguishing sign of the Member State issuing the card, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars; the distinguishing signs are as follows:

B: Belgium

DK: Denmark

D: Germany

GR: Greece

E: Spain

F: France

IRL: Ireland

I: Italy

L: Luxembourg

NL: The Netherlands

A: Austria

P: Portugal

FIN: Finland

S: Sweden

UK: United Kingdom;

- (d) information specific to the card, numbered as follows:

1. surname of the holder;
2. first name of the holder;
3. date and place of birth of the holder;
4.
 - (a) date of issue;
 - (b) date of expiry;
 - (c) the name of the issuing authority (may be printed on side 2);
 - (d) a different number from the driving licence number for administrative purposes (optional);
5.
 - (a) driving licence number;
 - (b) serial number;
6. photograph of the holder;
7. signature of the holder;
8. normal place of residence, or postal address of the holder (optional);
9. the (sub)categories of vehicles for which the driver satisfies the initial qualification and periodic training requirements;

- (e) the title 'European Communities model' in the language or languages of the Member State issuing the card and the heading 'driver qualification card' in the other official languages of the Community, printed in blue so as to form the background to the card:
- tarjeta de cualificación del conductor
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiomána
carta di qualificazione del conducente
kwalificatiekaart bestuurder
carta de qualificação do motorista
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare;
- (f) the reference colours:
- blue: Pantone Reflex blue,
 - yellow: Pantone yellow;

side 2 contains:

- (a) 9. the (sub)categories of vehicles for which the driver satisfies the initial qualification and periodic training requirements;
10. the Community code provided for in Article 10 of this Directive;
11. a space reserved for the possible entry by the Member State issuing the card of essential administrative details or details relating to road safety (optional). If the details relate to a heading set out in this Annex, such details must be preceded by the corresponding heading number;
- (b) an explanation of the numbered entries appearing on sides 1 and 2 of the card (at least headings 1, 2, 3, 4(a), 4(b), 4(c), 5(a), 5(b) and 10).

If a Member State wishes to word these entries in a national language other than one of the following languages: Danish, Dutch, English, Finnish, French, German, Greek, Italian, Portuguese, Spanish and Swedish, it shall draw up a bilingual version of the card using one of the abovementioned languages, without prejudice to the other provisions of this Annex.

3. Security, including data protection

The aim of the various constituent parts of the card is to rule out any forgery or tampering and to detect any attempts to do so.

The Member State must ensure that the level of security of the card is at least comparable to the level of security of the driving licence.


4. Particular arrangements

After consulting the Commission, Member States may add colours or markings, such as a bar code, national symbols and security features, without prejudice to the other provisions of this Annex.

In connection with the mutual recognition of cards, the bar code may not contain any information other than that already legibly appearing on the driver qualification card or which is essential for the card-issuing process.

EUROPEAN COMMUNITIES MODEL FOR A DRIVER QUALIFICATION CARD

Side 1

	DRIVER QUALIFICATION CARD	(MEMBER STATE)
<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 80px; margin-bottom: 5px;"></div> <p>6. PHOTO</p>	<p>1. 2. 3. 4a. 4b. 4c. (4d.) 5a. 5b. 7. (8.)</p>	<p>9.</p>

Side 2

<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 40px; margin-bottom: 5px;"></div> <p>11.</p> <p>1. Surname 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Administrative expiry date 4c. Issued by 5a. Licence No 5b. Serial No 10. Community code</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">9.</td> <td style="width: 85%; text-align: center;">10.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C1E</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">CE</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D1E</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">DE</td> <td></td> </tr> </table>	9.	10.	C1		C		D1		D		C1E		CE		D1E		DE	
9.	10.																		
C1																			
C																			
D1																			
D																			
C1E																			
CE																			
D1E																			
DE																			

Statens offentliga utredningar 2005

Kronologisk förteckning

1. Radio och TV i allmänhetens tjänst. Riktlinjer för en ny tillståndsperiod. Ku.
2. Radio och TV i allmänhetens tjänst. Finansiering och skatter. Ku.
3. Sveriges tillträde till 1995 års Unidroit-konvention om stulna eller olagligt utförda kulturföremål. Ku.
4. Liberalisering, regler och marknader. + Bilagor. N.
5. Postmarknad i förändring. N.
6. Säkert inlåst?
En granskning av rymningarna från Kumla, Hall, Norrtälje och Mariefred 2004. Ju.
7. Försvarsfastigheter – information till riksdagen och effektiv lokalförsörjning. Fi.
8. Behov av rörlig ledningsstödsresurs. Fö.
9. KRUT
Reformerat regelverk för handel med försvarsmateriel. UD.
10. Handla för bättre klimat.
Från införande till utförande. M.
11. Välfärdsverksamhet för sjömän. N.
12. Bokpriskommissionens slutrapport. Det skall vara billigt att köpa böcker och tidskrifter. U.
13. Lördagsdistribution av dagstidningar. U.
14. Effektivare handläggning av anknýtningssärenden. UD.
15. Familjeåterförening och fri rörlighet för tredjelandsmedborgare. UD.
16. Reformerat system för insättningsgarantin. Fi.
17. Vem får jaga och fiska?
Rätt till jakt och fiske i lappmarkerna och på renbetesfjällen. Jo.
18. Prospektansvar. Fi.
19. Beskattningen vid omstruktureringar enligt fusionsdirektivet. Fi.
20. Konsumentskydd vid modemkapning. Ju.
21. Vinstandelar. Fi.
22. Nya upphandlingsregler. Fi.
23. en BRASkatt? – beskattning av avfall som förbränns. Fi.
24. Arbetslivsinriktad rehabilitering.
Framtida organisation för Arbetslivstjänster och Samhall Resurs AB. N.
25. Gränslös utmaning – alkoholpolitik i ny tid. S.
26. Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst. + Bilaga, lättläst och Daisy. S.
27. Den svenska fiskerikontrollen – en utvärdering. Jo.
28. Dubbel bosättning för ökad rörlighet. Fi.
29. Storstad i rörelse.
Kunskapsöversikt över utvärderingar av storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal. Ju.
30. Lagen om byggfelsförsäkring.
En utvärdering. M.
31. Stödet till utbildningsvetenskaplig forskning. U.
32. Regeringens stabsmyndigheter. Fi.
33. Fjärrvärme och kraftvärme i framtiden. M.
34. Socialtjänsten och den fria rörligheten. S.
35. Krav på kassaregister Effektivare utredning av ekobrott. Fi.
36. På väg mot ... En hållbar landsbygdsutveckling. Jo.
37. Tolkutbildning – nya former för nya krav. U.

38. Tillgång till elektronisk kommunikation i brottsutredningar m.m. Ju.
39. Skog till nytta för alla? N.
40. Rätten till mitt språk
Förstärkt minoritetsskydd. Ju.
41. Bortom Vi och Dom.
Teoretiska reflektioner om makt, integration och strukturell diskriminering. Ju.
42. Säker information. Förslag till informationssäkerhetspolitik. Fö.
43. Vårdnad – Boende – Umgänge
Barnets bästa, föräldrars ansvar.
Del A + B. Ju.
44. Smiley: Hygien och redlighet i livsmedelshandlingen. Jo.
45. Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjulning. N.
46. Bättre arbetslivsinriktad rehabilitering.
En fusion mellan Arbetslivstjänster och Samhall Resurs AB. N.
47. Kärnavfall – barriärerna, biosfären och samhället. M.
48. Ett utvecklat resurstilldelningssystem för högskolans grundutbildning. U.
49. Unionsmedborgares rörlighet inom EU. UD.
50. Arbetskraftsinvandring till Sverige – befolkningsutveckling, arbetsmarknad i förändring, internationell utblick. N.
51. Bilen, Biffen, Bostaden. Hållbara laster – smartare konsumtion. Jo.
52. Avgiftsfinansierad livsmedels-, djurskydds- och foderkontroll – för en högre och jämnare kvalitet. Jo.
53. Beskattning när tillgångar värderas till verkligt värde. Fi.
54. Framtidens kriminalvård. Del 1+2. Ju.
55. Bättre inomhusmiljö. M.
56. Det blågula glashuset.
– strukturell diskriminering i Sverige. Ju.
57. Enhetlig eller differentierad mervärdesskatt? + Bilagedel. Fi.
58. Ny reglering av offentliga uppköps-erbjudanden. Ju.
59. Miljöbalken; miljökvalitetsnormer, miljöorganisationerna i miljöprocessen och avgifter. M.
60. Efter flodvågen – det första halvåret. Fö.
61. Personuppgifter för samhällets behov. Fi.
62. Anpassning av radio- och TV-lagen till den digitala tekniken. U.
63. Tryggare leveranser. Fjärrvärme efter konkurs. N.
64. en BRASKatt! – beskattning av avfall som deponeras. Fi.
65. Registerkontroll av personal vid hem för vård eller boende som tar emot barn eller unga. S.
66. Makt att forma samhället och sitt eget liv – jämställdhetspolitiken mot nya mål. + Forskarrapporter.
+ Sammanfattning N.
67. Energideklarationer.
Metoder, utformning, register och expertkompetens. M.
68. Regionala stimulansåtgärder inom skatteområdet. Fi.
69. Sverige inifrån.
Röster om etnisk diskriminering. Ju.
70. Polisens behov av stöd i samband med terrorismbekämpning. Ju.
71. Informationssäkerhetspolitik.
Organisatoriska konsekvenser. Fö.
72. Alkolås – nyckel till nollvisionen. N.
73. Reformerad föräldraförsäkring.
Kärlek Omvårdnad Trygghet.
+ Bilagor. S.
74. Nytt djurhälsoregister – bättre nytta och ökad säkerhet. Jo.
75. Hundgöra – att göra hundar som gör nytta. Jo.
76. Fiskevårdens finansiering. Jo.
77. Får jag lov?
Om planering och byggande. Del 1+2. M.
78. Etikprövningslagstiftningen – vissa ändringsförslag. U.
79. Vem får jaga och fiska? Historia, folk- rätt och miljö. Jo.
80. Uppdragsarkeologi i tiden. U.
81. Källan till en chans. Nationell handlingsplan för den sociala barn- och ungdomsvården.
+ Särtryck: Mål och förslag.
+ Bilaga: Kunskapsöversikt. S.

82. Personer med tungt missbruk.
Stimulans till bättre vård och behandling. S.
83. Kärnavfall – kostnader och finansiering. M.
84. En ny uppgifts- och ansvarsfördelning mellan polis och åklagare. Ju.
85. Tillsyn på försäkringsområdet. Fi.
86. Ägaransvar vid trafikbrott. N.
87. Svårnavigerat? Premiépensionssparande på rätt kurs. Fi.
88. Vräkning och hemlöshet – drabbar också barn. S.
89. Bevakning av kollektivavtals efterlevnad. N.
90. Abort i Sverige. S.
91. Agenda för mångkultur.
Programförklaring och kalendarium för Mångkulturåret 2006. U.
92. Styrningen av insatsförsvaret. Fö.
93. Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i en ny geografi – en samlad förvaltning med politisk styrning. N.
94. Kunskap för biologisk mångfald – inventera mera eller återvinn kunskapen? M.
95. Nyttiggörande av högskoleuppfindingar. U.
96. En effektiv förvaltning för insatsförsvaret. Fö.
97. När en räcker. Mastdelning för miljön. N.
98. Behörighet och ansvar inom djurens hälso- och sjukvård. Jo.
99. Vissa företagsskattefrågor. Fi.
100. På den assistansberättigades uppdrag. God kvalitet i personlig assistans – ändamålsenlig användning av assistansersättning. S.
101. Utan timplan – för målinriktat lärande. U.
102. Utan timplan – forskning och utvärdering. U.
103. Anhörigåterförening. UD.
104. Sverige och tsunamin – granskning och förslag. Del 1 Huvudrapport. Del 2 Expertrapporter. Fi.
105. Stärkt rätt till heltidsanställning. N.
106. Partiell ledighet. N.
107. Förslag till strategisk handlingsplan för Sveriges bidrag till den globala bekämpningen av smittsamma sjukdomar. UD.
108. Betalningsansvar vid obehörig användning av kontokort m.m. Ju.
109. Yrkesförarkompetens. N.

Statens offentliga utredningar 2005

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Säkert inlåst?

En granskning av rymningarna från Kumla, Hall, Norrtälje och Mariefred 2004. [6]

Konsumentskydd vid modemkapning. [20]
Storstad i rörelse.

Kunskapsöversikt över utvärderingar av storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal. [29]

Tillgång till elektronisk kommunikation i brottsutredningar m.m. [38]

Rätten till mitt språk

Förstärkt minoritetsskydd. [40]

Bortom Vi och Dom.

Teoretiska reflektioner om makt, integration och strukturell diskriminering. [41]

Vårdnad – Boende – Umgänge.

Barnets bästa, föräldrars ansvar.

Del A + B. [43]

Framtidens kriminalvård. Del 1 + 2. [54]

Det blågula glashuset.

– strukturell diskriminering i Sverige. [56]

Ny reglering av offentliga uppköps-erbjudanden. [58]

Sverige inifrån.

Röster om etnisk diskriminering. [69]

Polisens behov av stöd i samband med terrorismbekämpning. [70]

En ny uppgifts- och ansvarsfördelning mellan polis och åklagare. [84]

Betalningsansvar vid obehörig användning av kontokort m.m. [108]

Utrikesdepartementet

KRUT

Reformerat regelverk för handel med försvarsmateriel. [9]

Effektivare handläggning av anknytningsärenden. [14]

Familjeåterförening och fri rörlighet för tredjelandsmedborgare. [15]

Unionsmedborgares rörlighet inom EU. [49]

Anhörigåterförening. [103]

Förslag till strategisk handlingsplan för Sveriges bidrag till den globala bekämpningen av smittsamma sjukdomar. [107]

Försvarsdepartementet

Behov av rörlig ledningsstödsresurs. [8]

Säker information. Förslag till informations-säkerhetspolitik. [42]

Efter flodvågen – det första halvåret. [60]

Informationssäkerhetspolitik.

Organisatoriska konsekvenser. [71]

Styrningen av insatsförsvaret. [92]

En effektiv förvaltning för insatsförsvaret. [96]

Socialdepartementet

Gränslös utmaning – alkoholpolitik i ny tid. [25]

Mobil med bil. Ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst. + Bilaga, lättläst och Daisy. [26]

Socialtjänsten och den fria rörligheten. [34]

Registerkontroll av personal vid hem för vård eller boende som tar emot barn eller unga. [65]

Reformerad föräldraförsäkring.
Kärlek Omvårdnad Trygghet. + Bilagor.
[73]
Källan till en chans. Nationell
handlingsplan för den sociala barn-
och ungdomsvården.
+ Särtryck: Mål och förslag.
+ Bilaga: Kunskapsöversikt. [81]
Personer med tungt missbruk.
Stimulans till bättre vård och behand-
ling. [82]
Vräkning och hemlöshet – drabbar
också barn. [88]
Abort i Sverige. [90]
På den assistansberättigades uppdrag.
God kvalitet i personlig assistans –
ändamålsenlig användning av assistans-
ersättning. [100]

Finansdepartementet

Försvarsfastigheter – information till
riksdagen och effektiv lokalförsörjning.
[7]
Reformerat system för insättnings-
garantin. [16]
Prospektansvar. [18]
Beskattningen vid omstruktureringar enligt
fusionsdirektivet. [19]
Vinstandelar. [21]
Nya upphandlingsregler. [22]
en BRASKatt? – beskattning av avfall som
förbränns. [23]
Dubbel bosättning för ökad rörlighet. [28]
Regeringens stabsmyndigheter. [32]
Krav på kassaregister Effektivare utredning
av ekobrott. [35]
Beskattning när tillgångar värderas
till verkligt värde. [53]
Enhetlig eller differentierad mervärdes-
skatt? + Bilagedel. [57]
Personuppgifter för samhällets behov. [61]
en BRASKatt! – beskattning av avfall som
deponeras. [64]
Regionala stimulansåtgärder inom skatte-
området. [68]
Tillsyn på försäkringsområdet. [85]
Svårnavigerat? Premiepensionssparande på
rätt kurs. [87]

Vissa företagsskattefrågor. [99]
Sverige och tsunamin – granskning och
förslag. Del 1 Huvudrapport. Del 2
Expertrapporter. [104]

Utbildnings- och kulturdepartementet

Radio och TV i allmänhetens tjänst.
Riktlinjer för en ny tillståndperiod. [1]
Radio och TV i allmänhetens tjänst.
Finansiering och skatter. [2]
Sveriges tillträde till 1995 års Unidroit-
konvention om stulna eller olagligt
utförda kulturföremål. [3]
Bokpriskommissionens slutrapport.
Det skall vara billigt att köpa böcker och
tidskrifter. [12]
Lördagsdistribution av dagstidningar. [13]
Stödet till utbildningsvetenskaplig
forskning. [31]
Tolkutbildning – nya former för nya krav.
[37]
Ett utvecklat resurstilldelningssystem
för högskolans grundutbildning. [48]
Anpassning av radio- och TV-lagen till den
digitala tekniken. [62]
Etikprövningslagstiftningen – vissa
ändringsförslag. [78]
Uppdragsarkeologi i tiden. [80]
Agenda för mångkultur.
Programförklaring och kalendarium för
Mångkulturåret 2006. [91]
Nyttiggörande av högskoleuppfindingar.
[95]
Utan timplan – för målinriktat lärande.
[101]
Utan timplan – forskning och utvärdering.
[102]

Jordbruksdepartementet

Vem får jaga och fiska?
Rätt till jakt och fiske i lappmarkerna
och på renbetesfjällen. [17]
Den svenska fiskerikontrollen – en ut-
värdering. [27]
På väg mot ... En hållbar landsbygds-
utveckling. [36]
Smiley: Hygien och redlighet i livsmedels-
hanteringen. [44]

Bilen, Biffen, Bostaden. Hållbara laster – smartare konsumtion. [51]
Avgiftsfinansierad livsmedels-, djurskydds- och foderkontroll – för en högre och jämnare kvalitet. [52]
Nytt djurhälsoregister – bättre nytta och ökad säkerhet. [74]
Hundgöra – att göra hundar som gör nytta. [75]
Fiskevårdens finansiering. [76]
Vem får jaga och fiska? Historia, folkrätt och miljö. [79]
Behörighet och ansvar inom djurens hälso- och sjukvård. [98]

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Handla för bättre klimat.
Från införande till utförande. [10]
Lagen om byggfelsförsäkring.
En utvärdering. [30]
Fjärrvärme och kraftvärme i framtiden. [33]
Kärnavfall – barriärerna, biosfären och samhället. [47]
Bättre inomhusmiljö. [55]
Miljöbalken; miljö kvalitetsnormer, miljöorganisationerna i miljöprocessen och avgifter. [59]
Tryggare leveranser. Fjärrvärme efter konkurs. [63]
Energideklarationer.
Metoder, utformning, register och expertkompetens. [67]
Får jag lov?
Om planering och byggande. Del 1+2. [77]
Kärnavfall – kostnader och finansiering. [83]
Kunskap för biologisk mångfald – inventera mera eller återvinn kunskapen? [94]

Näringsdepartementet

Liberalisering, regler och marknader. [4]
Postmarknad i förändring. [5]
Välfärdsverksamhet för sjömän. [11]
Arbetslivsinriktad rehabilitering.
Framtida organisation för Arbetslivstjänster och Samhall Resurs AB. [24]
Skog till nytta för alla? [39]
Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling. [45]

Bättre arbetslivsinriktad rehabilitering. En fusion mellan Arbetslivstjänster och Samhall Resurs AB. [46]
Arbetskraftsinvandring till Sverige – befolkningsutveckling, arbetsmarknad i förändring, internationell utblick. [50]
Makt att forma samhället och sitt eget liv – jämställdhetspolitiken mot nya mål. + Forskarrapporter.
+ Sammanfattning. [66]
Alkolås – nyckel till nollvisionen. [72]
Ägaransvar vid trafikbrott. [86]
Bevakning av kollektivavtals efterlevnad. [89]
Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i en ny geografi – en samlad förvaltning med politisk styrning. [93]
När en räcker. Mastdelning för miljön. [97]
Stärkt rätt till heltidsanställning. [105]
Partiell ledighet. [106]
Yrkesförarkompetens. [109]