

# Yrkesförarkompetens

*Betänkande av Utredningen om förarkrav för  
vägtransporter*

*Stockholm 2005*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2005:109

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Elanders Gotab AB  
Stockholm 2005

ISBN 91-38-22484-4  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Ulrica Messing

Regeringen beslutade den 16 september 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att överväga hur yrkesförordningen<sup>1</sup> skall genomföras i svensk rätt.

Statsrådet Ulrica Messing förordnade den 19 oktober 2004 lagmannen Pia Johansson som särskild utredare.

Som experter förordnades fr.o.m. den 23 november 2004 ämnes-sakkunnige Tomas Eurenus, Näringsdepartementet, EU-samordnaren Elisabeth Hallstedt, Vägverket, handläggaren Ted Montaigne, Vägverket, departementssekreteraren Charlotte Ottosson, Näringsdepartementet, och rektor Lars Röstlund, Statens skolverk.

Sekreterare åt utredningen har varit kammarrättsassessorn Lars I. Magnusson.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om förarkrav för vägtransporter.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Yrkesförar-kompetens* (SOU 2005:109). Uppdraget är därmed slutfört.

Helsingborg i november 2005

*Pia Johansson*

*/Lars I. Magnusson*

---

<sup>1</sup> 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 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).

# Innehåll

<b>Förkortningar och begrepp .....</b>	<b>15</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>17</b>
<b>Summary .....</b>	<b>25</b>
<b>Författningsförslag .....</b>	<b>33</b>
<b>1 Utredningens arbete .....</b>	<b>71</b>
1.1 Utredningens uppdrag.....	71
1.2 Utredningsarbetet.....	72
1.3 Uppdragets gränser i förhållande till taxinäringen.....	73
<b>Utredningens överväganden och förslag</b>	
<b>2 Genomförandet av yrkesförardirektivet .....</b>	<b>77</b>
2.1 Direktivet bör genomföras genom lagstiftning .....	77
2.2 Genomförande av direktivet i lagstiftningen .....	78
<b>3 Lagstiftningens tillämpningsområde .....</b>	<b>81</b>
3.1 Undantag .....	82
<b>4 Förarkrav .....</b>	<b>85</b>
4.1 Förutsättningar .....	85
4.2 Godstransporter.....	85

4.3	Persontransporter.....	86
4.3.1	Direktivets krav och möjligheter till val.....	87
4.3.2	Bör åldersgränsen sänkas för bussförare? .....	88
4.4	Undantag på grund av hävdvunna rättigheter .....	89
<b>5</b>	<b>System för förvärvande av grundläggande kompetens .....</b>	<b>91</b>
5.1	Allmänt om förvärvandet av grundläggande kompetens .....	91
5.1.1	Närmare om utbildningsalternativet .....	92
5.1.2	Närmare om provalternativet.....	92
5.2	Utbildningsalternativet bör genomföras .....	93
<b>6</b>	<b>Grundläggande kompetens .....</b>	<b>95</b>
6.1	Förvärvande av grundläggande kompetens.....	95
6.2	Snabbförvärvad grundläggande kompetens .....	96
6.3	Körträning .....	98
6.3.1	Krav.....	98
6.3.2	Omfattning och former.....	99
6.4	Prov .....	101
6.4.1	Inga undantag från prov .....	102
6.5	Den grundläggande kompetensen är inte tidsbegränsad och kan inte återkallas .....	102
<b>7</b>	<b>Fortbildning .....</b>	<b>105</b>
7.1	Syftet .....	105
7.2	Tider .....	106
7.3	Undantag .....	107
7.4	Fortbildningens innehåll m.m. ....	107
7.5	Fortbildningskurs bör inte avslutas med prov.....	109
<b>8</b>	<b>Utbildningsort .....</b>	<b>111</b>

<b>9</b>	<b>Utbildare för yrkesförarkompetens.....</b>	<b>113</b>
9.1	Ansökan och godkännande .....	114
9.2	Behov av utbildare.....	115
9.2.1	Gymnasieskolor.....	116
9.2.2	Kommunal vuxenutbildning.....	118
9.2.3	Trafikskolor .....	118
9.2.4	Transportbranschens egna utbildningsanordnare ..	119
9.2.5	Övriga .....	120
9.3	Tillstånd för utbildare och godkännande av chef.....	121
9.3.1	Tillstånd för utbildare för yrkesförarkompetens....	121
9.3.2	Chef som ansvarar för verksamheten.....	121
9.4	Återkallelse av tillstånd eller godkännande .....	124
9.4.1	Tillstånd för utbildare för yrkesförarkompetens....	124
9.4.2	Godkännande av chef.....	125
9.5	Vissa registreringsfrågor .....	125
<b>10</b>	<b>Provanordnare och övervakning av prov.....</b>	<b>127</b>
10.1	Anordnande av prov .....	127
10.2	Övervakning av prov.....	128
<b>11</b>	<b>Bevis om yrkeskompetens .....</b>	<b>129</b>
11.1	Yrkeskompetensbevis skall utfärdas .....	129
11.2	Yrkeskompetensbevis efter grundutbildning.....	130
11.3	Ej skäl registrera hävdvunnen rätt.....	131
11.4	Yrkeskompetensbevis efter fortbildning.....	131
11.5	Närmare om utfärdandet.....	132
11.6	Rapportering m.m.....	133
11.7	Handlingen yrkeskompetensbevis .....	134
11.8	Införande av gemenskapskoden.....	135

11.9	Gemenskapskoden bör införas på yrkeskompetensbeviset .....	136
11.10	Registreringen av yrkeskompetensbevis .....	137
11.11	Skyldighet att medföra bevis .....	137
<b>12</b>	<b>Tillsyn .....</b>	<b>139</b>
12.1	Direktivet.....	139
12.2	Tillsyn över utbildare för yrkesförarkompetens .....	139
12.3	Tillsyn inom skolans område.....	140
<b>13</b>	<b>Straffbestämmelser.....</b>	<b>143</b>
13.1	Allmänt om kriminalisering.....	143
<b>14</b>	<b>Överklagande m.m. ....</b>	<b>147</b>
<b>15</b>	<b>Bemyndiganden .....</b>	<b>149</b>
15.1	Föreskrifter.....	149
15.2	Myndigheter som handhar uppgifter enligt direktivet.....	150
<b>16</b>	<b>Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>153</b>
16.1	Direktivet.....	153
16.2	En svensk övergångsreglering.....	154

### Konsekvenser

<b>17</b>	<b>Konsekvenser av förslagen .....</b>	<b>157</b>
17.1	Förutsättningar för konsekvensbeskrivningen.....	157
17.1.1	Kommittéförordningen .....	157
17.1.2	Simplexförordningen .....	157
17.1.3	Kommittédirektiven .....	158
17.2	Kostnader för stat och kommun .....	158
17.2.1	Arbetsmarknadsutbildningen.....	158

17.2.2	Gymnasieskolan m.m. ....	159
17.2.3	Kommunal vuxenutbildning .....	160
17.2.4	Vägverket .....	160
17.2.5	Finansiering.....	161
17.3	Kostnader för företagen .....	162
17.3.1	Godstransportsektorn.....	162
17.3.2	Persontransportsektorn .....	164
17.3.3	Utredningens bedömning – finansiering.....	166
17.4	Reglernas effekter för de små företagen.....	167
17.4.1	Genomförande av fortbildning.....	167
17.5	Kvinnorepresentationen i bussföraryrket.....	168
17.5.1	Antalet kvinnliga bussförare .....	168
17.5.2	Arbetsvillkoren för bussförare har stor påverkan på könsfördelningen inom yrket.....	168
17.5.3	Ökade krav på utbildning ger ökad status .....	168
17.6	Administrativa konsekvenser för utbildare .....	169
17.7	Administrativa konsekvenser för bussföretag.....	170
17.8	Konsekvenser i övrigt .....	170

### Gällande rätt

<b>18</b>	<b>Internationell utblick .....</b>	<b>175</b>
18.1	Ålders- och kompetenskrav vid internationella vägtransporter – bestämmelser som gäller i Sverige .....	175
18.1.1	Utbildningskrav för yrkesförare inom FN:s ekonomiska kommission för Europa.....	175
18.1.2	Utbildningskrav för yrkesförare inom EG .....	176
18.1.3	Förordningen om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter .....	177
18.2	Yrkesförardirektivet.....	178
18.2.1	Strävan att harmonisera bestämmelser om yrkesutbildning .....	178
18.2.2	Utbildningssituationen i medlemsstaterna .....	180
18.2.3	Grundläggande utbildning .....	180
18.2.4	Fortbildning.....	182



18.2.5	Tillgodoräknande av ämnen .....	182
18.2.6	Godkännande av kursprogram .....	183
18.2.7	Synpunkter på direktivförslaget i Sverige .....	183
18.2.8	Sammanfattning och diskussion .....	183
18.3	Förslaget till nytt körkortsdirektiv .....	184
<b>19</b>	<b>Nationell rätt.....</b>	<b>187</b>
19.1	Allmänt om yrkestrafikregleringen .....	187
19.2	Rådets direktiv 96/26/EG .....	187
19.3	Svensk yrkestrafiklagsstiftning.....	188
19.3.1	Förutsättningar för yrkesmässig trafik.....	188
19.3.2	Särskilt om kraven på yrkeskunnande .....	189
19.3.3	Krav på förarbehörighet i vissa fall .....	192
19.3.4	Internationella vägtransporter.....	192
19.4	Biluthyrningslagen .....	194
19.5	Körkortslagstiftningen.....	195
19.5.1	Förarbehörighet och utfärdande av körkort .....	195
19.5.2	Allmänna krav för övningskörning.....	196
19.5.3	Övningskörning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning.....	197
19.5.4	Körträning .....	198
19.6	Lagstiftning om transport av farligt gods .....	198
19.7	Lagstiftning om arbetsmiljö .....	199
19.8	Lagstiftning om konkurrens och upphandling.....	200
<b>20</b>	<b>Genomförande av yrkesförardirektivet .....</b>	<b>203</b>
20.1	Något om förhållandet mellan EG-rätten och svensk rätt .....	203
20.2	Villkor för genomförandet av EG-direktiv.....	203
20.3	Nya rättsakter från EU införs i EES av EES-kommittén ....	205

20.4	Genomförandekommittéer följer tillämpningen av EG-direktiv.....	206
20.5	Behandlingen av direktivet i de nordiska länderna .....	209
20.5.1	Allmänt.....	209
20.5.2	Island .....	209
20.5.3	Norge .....	210
20.5.4	Finland – arbetsgruppens utredning.....	212
20.5.5	Finland – utbildningen för yrkesförare .....	216
20.5.6	Danmark.....	219
20.6	Behandlingen av direktivet i några länder i övrigt.....	220
20.6.1	Estland.....	220
20.6.2	Lettland .....	220
20.6.3	Tyskland.....	221
20.6.4	Storbritannien .....	221
20.6.5	Frankrike.....	222
20.7	Avslutande synpunkter.....	222

### Transportbranschen

<b>21</b>	<b>Myndigheter, organisationer och företag.....</b>	<b>227</b>
21.1	Verksamheter som berörs av yrkesförardirektivet.....	227
21.2	Statens skolverk .....	227
21.3	Vägverket.....	228
21.4	Vägtrafikinspektionen .....	229
21.5	Arbetsmiljöverket .....	230
21.6	Räddningsverket .....	230
21.7	Näringslivets regelnämnd.....	231
21.8	Godstransportbranschens organisationer .....	231
21.8.1	Sveriges Åkeriföretag .....	231
21.8.2	Arbetsgivareorganisationer .....	232
21.8.3	Fackliga organisationer .....	232
21.8.4	Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd .....	233

21.9	Godstransportföretag .....	233
21.9.1	Speditörer .....	233
21.9.2	Åkerier.....	234
21.10	Persontransportbranschens organisationer .....	234
21.10.1	Svenska Lokaltrafikföreningen .....	234
21.10.2	Svenska Bussbranschens Riksförbund.....	235
21.10.3	Svenska Taxiförbundet .....	235
21.10.4	Arbetsgivarorganisationer .....	236
21.10.5	Fackliga organisationer.....	236
21.11	Persontransportföretag.....	236
<b>22</b>	<b>Villkoren i transportbranschen.....</b>	<b>239</b>
22.1	Om godstransporter.....	239
22.1.1	Lastbilsföraryrket.....	239
22.1.2	Arbetsmiljön för lastbilsförare.....	241
22.1.3	ADR-utbildning.....	242
22.2	Åkerinäringens situation.....	242
22.2.1	Yrkestrafiken.....	242
22.2.2	Firmabilstrafiken.....	243
22.2.3	Konkurrenssituationen.....	244
22.2.4	Upplevda problem .....	245
22.3	Om persontransporter .....	246
22.3.1	Statistik om trafiken med buss.....	246
22.3.2	Statistik om trafiksäkerhet i busstrafiken.....	247
22.3.3	Vad gör bussbranschen för att öka trafiksäkerheten? .....	247
22.3.4	Säkerheten i övrigt för personal och resenärer i trafiken .....	248
22.3.5	Bussföraryrket.....	250
22.3.6	Vissa strukturfrågor i bussbranschen .....	253
22.4	Kollektivavtalen .....	253
22.4.1	Bussbranschavtalets tillämpning .....	253
22.4.2	Transportavtalets tillämpning .....	255

<b>23</b>	<b>Utbildning för yrkesförare.....</b>	<b>257</b>
23.1	Inledning.....	257
23.2	Utbildare för yrkesförare .....	257
23.2.1	Gymnasieskolan.....	257
23.2.2	Fristående skolor .....	258
23.2.3	Anordnare av kommunal vuxenutbildning .....	259
23.2.4	Trafikskolorna .....	260
23.2.5	TYA.....	261
23.2.6	Kollega.....	262
23.2.7	Försvarsmakten .....	262
23.2.8	Enskilda utbildare .....	262
23.2.9	Några utbildningsformer i övrigt .....	263
23.3	Gymnasieskolans fordonsprogram .....	264
23.3.1	Programmål.....	264
23.3.2	Fordonsprogrammet med transportinriktning... 264	
23.3.3	Transportutbildning vid fristående skolor .....	266
23.3.4	Skolor med yrkesförarutbildning för lastbil på gymnasienivå (godstransportskolor) .....	267
23.3.5	Körkortspröv och prov för yrkeskompetensbevis .....	267
23.4	Kommunal vuxenutbildning.....	268
23.4.1	Kurserna .....	268
23.4.2	Proven .....	270
23.4.3	Finansiering av utbildningsplatser .....	270
23.5	Utbildningen vid trafikskolor m.m.....	271
23.5.1	Kursverksamheten .....	271
23.5.2	Proven .....	272
23.5.3	Kostnader och finansiering .....	272
23.5.4	Sparcoacher .....	272
23.6	Arbetsmarknadsutbildning m.m. ....	273
23.7	Grundutbildning på uppdrag.....	275
23.8	Arbetsplatslärande i åkeribranschen .....	275
23.9	Antal prov.....	276
23.10	Elevens finansiering av sina studier.....	277
23.10.1	Gymnasieskolan.....	277

23.10.2	Kommunal vuxenutbildning.....	277
23.10.3	Privatfinansierade studier .....	279
23.11	Validering av kunskaper och kompetens .....	279
23.12	Utvecklingen i gymnasieskolans yrkesutbildningar.....	281
23.12.1	Riksdagens beslut.....	281
23.12.2	Uppdraget till Statens skolverk.....	282

### Författningskommentar

<b>24</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>285</b>
24.1	Förslaget till lag om kompetens för yrkesförare .....	285
24.2	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen .....	297
24.3	Förslaget till lag om ändring i lagen om vägtrafikregister ...	297
	<b>Bilagor .....</b>	<b>299</b>
	Bilaga 1 Kommittédirektiv .....	299
	Bilaga 2 Tilläggsdirektiv .....	307
	Bilaga 3 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG ....	309
	Bilaga 4 Directive 2003/59/EC of the European Parliament and of the Council .....	323

# Förkortningar och begrepp

ADR	den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg
AETR	UNECE European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport
AMS	Arbetsmarknadsstyrelsen
AMU	arbetsmarknadsutbildning
APU	arbetsplatsförlagd utbildning
BA	Biltrafikens Arbetsgivareförbund
bet.	betänkande
BR	Svenska Bussbranschens Riksförbund
BUL	lagen (1998:492) om biluthyrning
dir.	kommittédirektiv
Ds	departementsserien
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska Gemenskaperna
EU	Europeiska Unionen
KFS	Arbetsgivarrådet för de kommunala trafikföretagen
KKF	körkortsförordningen (1998:980)
KKL	körkortslagen (1998:488)
Kollega	Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB
LOU	lagen (1992:1528) om offentlig upphandling
NJA	Nytt juridiskt arkiv, avdelning I
NOU	Nämnden för offentlig upphandling
prop.	proposition
RF	regeringsformen
rskr.	riksdagsskrivelse
RÅ	Regeringsrättens årsbok

SCB	Statistiska centralbyrån
SEKO	Facket för Service och Kommunikation
SFS	svensk författningssamling
SL	Storstockholms Lokaltrafik
SOU	statens offentliga utredningar
Skolverket	Statens skolverk
SLTF	Svenska Lokaltrafikföreningen
STR	Sveriges Trafikskolors Riksförbund
SÅ	Sveriges Åkeriföretag
TskF	förordningen (1998:978) om trafikskolor
TskL	lagen (1998:493) om trafikskolor
TYA	Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljö- nämnd
TÖP	Sveriges Trafikövningsplatser
VVFS	Vägverkets författningssamling
Yrkesförardirektivet	Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grund- läggande 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
YTL	yrkestrafiklagen (1998:490)

# Sammanfattning

## Former för genomförandet

Yrkesförardirektivet skall genom lagstiftning genomföras i svensk rätt. Yrkesförardirektivet bör införlivas genom en ny lag, lagen om yrkesförarkompetens, och en ny förordning, förordningen om yrkesförarkompetens. Författningarna bör i allt väsentligt omfatta direktivets föreskrifter och bilagorna till detta.

## Tillämpningsområde

Den nya lagstiftningen bör tillämpas på förare som

- är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och andra medborgare anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES, och
- utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Lagstiftningen skall dock inte tillämpas på alla förare av fordon som utför gods- eller persontransport. Undantagna är bl.a. förare som utför transporter i statliga eller kommunala funktioner till skydd för staten och medborgarna.

## Förarkrav

En förare bör för att få framföra fordon som omfattas av lagens tillämpningsområde ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren skall också uppfylla vissa ålderskrav.



*Undantag på grund av hävdvunna rättigheter*

Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens skall de förare vara som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna

1. D1, D1E, D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller
2. C1, C1E, C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Med svenskt körkort jämställs i sammanhanget körkort utfärdat i en annan stat inom EES.

*Godstransporter*

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten C eller CE skall från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med sådana fordon. Har föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens skall denne från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheten C1 eller C1E. En förare som förvärvat yrkeskompetensbevis för den snabbförvärvade grundläggande kompetensen skall från och med 21 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheten C eller CE.

*Persontransporter*

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten D eller DE skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon. Har föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE skall denne från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon, om fordonet används för transporter i linjetrafik och om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. En förare som

förvärvat ett yrkeskompetensbevis för den snabbförvärvade grundläggande kompetensen skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E. En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE skall från och med 23 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon.

## Grundläggande kompetens

### *Utbildning*

En förare skall förvärva grundläggande kompetens genom att delta i utbildning hos en utbildare för yrkesförarkompetens. Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis utfärdas. En förare som innehar körkort får om särskilda förhållanden föreligger förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

### *Körträning*

Den som körtränar behöver inte inneha förarbehörighet för fordonet. Föraren måste dock i så fall ha körkortstillstånd och uppfylla ålderskraven samt kraven på viss förarbehörighet enligt körkortslagen. Körträning skall ske under uppsikt av en lärare vid en utbildare för yrkesförarkompetens. Vissa undantag från kraven bör finnas för elever i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning.

### *Prov*

Yrkesförareleven skall avlägga det avslutande provet inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov.

## Fortbildning

En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning och en förare med hävdvunnen rätt skall genomgå fortbildning. Det skall ske inom fem år från den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades eller, för förare med hävdvunnen rätt, inom fem år från den dag då lagen börjar tillämpas. Sedan förarna har genomgått sin första fortbildning skall de genomgå fortbildning vart femte år under giltighetstiden av yrkeskompetensbeviset.

En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att yrkesmässigt utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildningskurs. En förare som utför godstransporter eller persontransporter och som genomgått en fortbildning bör inte vara skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

En fortbildningskurs skall omfatta 35 timmar. Kursen får delas upp i delkurser omfattande minst sju timmar. Enskilda moment i kursen bör få innefatta simulatorträning eller distansundervisning.

## Yrkeskompetensbevis och gemenskapskod

Vägverket skall utfärda yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått utbildning som föreskrivs. I beviset skall gemenskapskoden anges. Ett yrkeskompetensbevis för förare som utfärdats i en annan stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll.

Den förare som är medborgare i ett land utanför EES och är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs.

En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens bör ha med sig erforderliga handlingar. Det kan vara yrkeskompetensbeviset, eller annat bevis i förening med en handling som styrker förarens identitet.

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

Yrkeskompetensbevis m.m. bör registreras av Vägverket. En utbildare för yrkesförarkompetens bör snarast efter att föraren genomgått fortbildningskursen rapportera det underlag som behövs för att Vägverket skall kunna fatta beslut om utfärdandet. Utbildaren bör föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen. Vid bedömning av vilken fortbildning som återstår för att föraren skall anses ha fullföljt kursen får denne tillgodoräkna sig delkurser som han eller hon genomgått hos andra utbildare m.m.

Förare som är inte är medborgare i en EES-stat men som är anställd eller anlitad av ett företag inom EES som utför persontransporter skall kunna visa sin yrkesförarkompetens genom antingen

1. gemenskapskoden på ett gemenskapskörkort,
2. yrkeskompetensbevis för förare försett med motsvarande gemenskapskod, eller
3. ett nationellt bevis som medlemsstaterna ömsesidigt godkänner inom sina respektive territorier.

### **Utbildningsort**

En förare som är svensk medborgare eller medborgare i en annan stat inom EES skall erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om han eller hon är permanent bosatt i landet. Om föraren inte är medborgare i en stat inom EES men anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES skall han eller hon erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet. Alla dessa förare skall också genomgå fortbildning i Sverige om de är permanent bosatta i landet eller arbetar här.

### **Utbildare för yrkesförarkompetens**

De utbildningscentrum som avses i yrkesförardirektivet skall benämnas utbildare för yrkesförarkompetens. Med utbildare för yrkesförarkompetens avses den fysiska eller juridiska person som tillhandahåller grundutbildning eller fortbildning för yrkesförarkompetens. Utbildningsverksamheten bör få bedrivas endast av den utbildare som har tillstånd. Tillstånd får beviljas en utbildare

om denne med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva verksamheten på ett sådant sätt att kravet på god utbildning blir tillgodosett och i enlighet med ansökan. Tillståndet får förenas med villkor. En gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning bör inte vara skyldig att ha tillstånd.

En utbildare skall ha en godkänd chef, som ansvarar för att den tillståndspliktiga verksamheten bedrivs på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

### **Tillsyn**

Vägverket bör utöva tillsyn över utbildningsverksamheten enligt lagen om yrkesförarkompetens. När det gäller tillsynen över provverksamheten vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning skall Vägverket samråda med Statens skolverk. Statens skolverk utövar tillsyn över utbildningen vid dessa utbildningsanstalter i övrigt.

Om en tillsynsmyndighet begär det skall en tillståndshavare lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen. Den som beviljats tillstånd bör vara skyldig att anmäla vissa förändringar i verksamheten.

### **Återkallelse m.m. av tillstånd eller godkännande**

Vägverket bör få återkalla tillståndet för en utbildare för yrkesförarkompetens om utbildaren visar sig vara olämplig att driva verksamheten, utbildningsverksamheten bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt, undervisning inte bedrivs eller utbildaren begär det. Om Vägverket finner att den som har godkänts som chef är olämplig, bör godkännandet få återkallas. Detsamma gäller om verksamheten inte bedrivs så att kravet på god utbildning tillgodoses eller föreskrifter inte följs. Vägverket bör i stället för att återkalla ett tillstånd eller godkännande få meddela varning om utbildaren eller chefen kan antas rätta till felet eller bristen.

## **Straffbestämmelser**

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet att utbildaren skall ha myndighets tillstånd för sin verksamhet bör kunna dömas till böter. En förare som inte har med sig föreskrivet bevis om sin yrkeskompetens och därmed bryter mot bestämmelserna bör dömas till penningböter. Det bör gälla oavsett om handlingen var uppsåtlig eller oaktsam. Föraren bör dock inte dömas till straff om han eller hon gjort anmälan om att beviset förstörts eller kommit bort.

## **Överklagande m.m.**

Ett beslut av förvaltningsmyndighet bör få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt lagen, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna, bör gälla omedelbart om inte något annat förordnats i beslutet.

## **Bemyndiganden**

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör få meddela ytterligare föreskrifter i vissa avseenden. Vägverket ansvarar för fullgörandet av uppgifter i enlighet med den nya lagstiftningen. Undantag bör gälla för de områden där uppgifterna faller på Statens skolverk.

## **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

Lagen förslås träda i kraft den 10 september 2006. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D1, D1E, D och DE skall tillämpas från och med den 10 september 2008. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C och CE skall tillämpas från och med den 10 september 2009.

# Summary

## **Forms for implementation**

The professional drivers directive shall be implemented in Swedish law through legislation. The professional drivers directive should be incorporated by means of a new act, the qualification of professional drivers act, and a new statute, the qualification of professional drivers ordinance. The administrative provisions should in all essentials comprise the directive's prescriptions and its annexes.

## **Area of application**

The new legislation should be applied to drivers who

- are nationals in a member state within the European Economic Area (EEA) and other nationals employed or engaged by a company which is established within the EEA, and
- engage in carriage of goods or passengers on roads in Sweden which requires the driver qualifications C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D or DE according to 2 chap. 5 § of the Driving Licence Act (1998:488).

The legislation shall however not apply to all drivers of vehicles who engage in carriage of goods or passengers. Among others, drivers are exempted who engage in transportation in a national or municipal capacity to protect the state and its citizens.

## Driver requirements

To be permitted to drive vehicles which come under the scope of the act, drivers should obtain a certificate of professional competence certifying initial qualification and periodic training. The driver shall also fulfil certain age requirements.

### *Exemptions on account of acquired rights*

Drivers who hold or who have held a Swedish driving licence with one of the following driver qualifications shall be exempt from the requirement to obtain the certificate of professional competence certifying initial qualification:

1. D1, D1E, D or DE issued for the first time before 10th September 2008, or
2. C1, C1E, C or CE issued for the first time before 10th September 2009.

In this respect driving licences issued in other states within the EEA are classed in the same category as the Swedish driving licence.

### *Carriage of goods*

A driver who has obtained a certificate of professional competence for initial qualification for vehicles which require the driver qualification C or CE shall from the age of 18 be permitted to engage in carriage of goods in such vehicles. Alternatively, if the driver has obtained a certificate of professional competence for accelerated initial qualification, from the age of 18 this individual shall only be permitted to engage in carriage of goods with vehicles which require the driver qualification C1 or C1E. A driver who has obtained the certificate of professional competence for the accelerated initial qualification will not be permitted to engage in carriage of goods with vehicles which require the driver qualification C or CE until the age of 21.



### *Carriage of passengers*

A driver who has obtained a certificate of professional competence for initial qualification for vehicles which require the driver qualification D or DE shall from the age of 21 be permitted to engage in carriage of passengers with such vehicles. If the driver has obtained a certificate of professional competence for accelerated initial qualification for vehicles which require the driver qualification D or DE, this individual will be permitted to engage in carriage of passengers with such vehicles from the age of 21, if the vehicle is used for carriage in regular services and if the length of the route does not exceed 50 kilometres. A driver who has obtained a certificate of professional competence for the accelerated initial qualification shall from the age of 21 be permitted to engage in carriage of passengers with vehicles which require the driver qualification D1 or D1E. A driver who has obtained a certificate of professional competence for accelerated initial qualification for vehicles which require the driver qualification D or DE will not be permitted to engage in carriage of passengers with such vehicles until the age of 23.

### **Initial qualification**

#### *Training*

A driver shall obtain initial qualification by attending a course at a training centre. The course shall conclude with a test. If the test is successful, a certificate of professional competence shall be issued. Drivers who hold a driving licence may, if there are special circumstances, obtain their initial qualification through a shortened basic course (accelerated initial qualification).

#### *Driving practice*

An individual who engages in driving practice does not need to hold a driver qualification for the vehicle. In that case, the driver must however have a provisional driving licence and fulfil the age requirements as well as the requirements pertaining to certain driver qualifications according to the Driving Licence Act. Driving practice shall take place under supervision of an instructor at a

training centre. There should be certain exemptions from the requirements for pupils at upper secondary schools, municipal adult education institutions and independent schools with equivalent courses.

#### *Test*

A professional driver trainee shall take the final test in the presence of the National Road Administration or whoever the National Road Administration has appointed to arrange and supervise the test.

#### **Periodic training**

Drivers who have obtained their initial qualification through attendance at a basic course and drivers with the acquired right shall undergo periodic training. It shall take place within five years of the date of issuing the certificate of professional competence or, for drivers with the acquired right, within five years of the date from which the Act shall apply. As the drivers have completed their first periodic training they shall undergo periodic training every five years during the period of validity of the certificate of professional competence.

In order to be permitted to return to the occupation of road haulage operator or road passenger transport operator, a driver who has not completed the prescribed periodic training shall undergo a periodic training course. A driver who is engaged in carriage of goods or carriage of passengers and who has completed periodic training should not be obliged to undergo additional periodic training during the period of validity of the certificate of professional competence.

A periodic training course shall comprise 35 hours. The course may be divided into sub-courses comprising at least seven hours. Individual elements in the course should be permitted to consist of simulator training or distance tuition.

## Certificate of professional competence and Community code

The National Road Administration shall issue a certificate of professional competence to a driver who has completed the prescribed training. The Community code shall be indicated on the certificate. A certificate of professional competence for drivers issued in another state within the EEA is valid in Sweden according to its contents.

A driver who is a national of a country outside the EEA and who is employed or engaged by a company which is established within the EEA and which is engaged in carriage of goods or passengers by road must be able to demonstrate that he or she has the prescribed qualification and training.

A driver who is engaged in carriage of goods or passengers and who comes under the requirement to hold a certificate of professional competence should carry the requisite documents on their person. It might be the certificate of professional competence, or another certificate in combination with a document authenticating the driver's identity.

At the request of a vehicle inspector or policeman, the documents shall be presented for inspection.

Certificate of professional competence etc. should be registered by the National Road Administration. As soon as possible after the driver has completed the periodic training course, the training centre should report the necessary data to enable the National Road Administration to make a decision on awarding the certificate. The training centre should keep notes on the driver's attendance at the periodic training course. When assessing what periodic training remains for the driver to be considered to have completed the course, the individual in question may include sub-courses which he or she has completed at other training centres etc.

Drivers who are not nationals of an EEA state, but who are employed or engaged by a company within the EEA which is engaged in carriage of passengers must be able to demonstrate their professional driver qualification by means of either

1. The Community code marked on the Community model driving licence,
2. certificate of professional competence for drivers marked with relevant Community code, or
3. a national certificate mutually recognised by the member states within their respective territories.

### **Place of training**

A driver who is a Swedish national or a national of another state within the EEA shall obtain the initial qualification in Sweden if he or she is permanently resident in the country. If the driver is not a national of a state within the EEA but is employed or engaged by a company which is established within the EEA he or she shall obtain the initial qualification in Sweden if a permanent residence permit or a work permit has been issued in this country. All these drivers shall also undergo periodic training in Sweden if they are permanently resident in the country or work here.

### **Training centres**

The training centres referred to in the professional drivers directive shall be designated training centres (utbildare för yrkesförarkompetens). Training centre refers to the physical or legal person who supplies basic training or periodic training for professional driver qualification. The training activities should be carried out solely by the training centre who has a permit. Permits may be awarded to instructors if they are judged with regard to their economic and general circumstances to be qualified to conduct the operation in such a way as to satisfy the requirement for satisfactory training in accordance with the application. The licence may be subject to conditions. Upper secondary schools, municipal adult education institutions or independent schools with equivalent courses should not be obliged to have a permit.

A training centre shall have an approved manager, who is responsible that the activities covered by the permit are pursued in such a way that the requirement for satisfactory driver training is met.

### **Supervision**

The National Road Administration should exercise supervision over the training activities according to the qualification of professional drivers act. With regard to the supervision of the testing operation at upper secondary schools, municipal adult education institutions or independent schools with equivalent

courses, the National Road Administration shall consult with the National Agency for Education. The National Agency for Education carries out supervision of the courses at these training institutions in other respects.

If a supervising authority requests it, a licence holder shall provide entry to the centre and its accompanying premises and supply documents which relate to the operation, as well as assist in the supervision. Those who have been granted a permit should be obliged to report certain changes in the operation.

### **Cancellation of permit or approval**

The National Road Administration should be able to cancel the permit for a training centre if the centre is shown to be unsuitable to run the operation, the training activities are carried out in contravention of the applicable regulations or in an otherwise unsatisfactory manner, training is not carried out or the training centre requests it. If the National Road Administration finds that the individual approved as manager is unsuitable, the approval should be withdrawn. The same applies if the activities are carried out in such a way that the requirement for satisfactory training is not fulfilled or regulations are not followed. Instead of cancelling a permit or approval, the National Road Administration may issue a warning if it can be assumed that the training centre or manager will correct the fault or shortcoming.

### **Penalty provisions**

It should be possible to fine those individuals who, intentionally or through negligence, infringe the requirement that the training centre shall have the authorities' permission to carry out operations. A driver who is not carrying the prescribed certificate of professional competence and thereby violating the regulations should be sentenced to fines specified to a maximum sum. It should apply irrespective of whether the action was intentional or negligent. The driver should however not be sentenced if he or she has notified the fact that the certificate has been destroyed or been lost.

### **Appeals etc.**

It should be possible to appeal a decision of an administrative authority at a general administrative court. Leave to appeal shall be required for appeals to the administrative court of appeal. A decision of an administrative authority according to the act, or according to instructions that have been issued by virtue of it, should apply immediately if not otherwise stipulated in the decision.

### **Authorization**

The government, or the authority decided on by the government, should issue further regulations in certain respects. The National Road Administration is responsible for execution of tasks in accordance with the new legislation. Exemptions should apply for the areas where the tasks fall on the National Agency for Education.

### **Entry into force and provisional regulations**

It is proposed that the act enters into force on 10th September 2006. The provisions regarding the requirement for initial qualification and periodic training to engage in carriage of passengers with vehicles which require the driver qualifications D1, D1E, D and DE shall apply from 10th September 2008. The provisions regarding initial qualification and periodic training to engage in carriage of goods with vehicles which require the driver qualifications C1, C1E, C and CE shall apply from the 10th September 2009.

# Författningsförslag

## **1 Förlag till lag om yrkesförarkompetens**

Härigenom föreskrivs följande.

### **1 kap. Inledande bestämmelser**

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för yrkesförare av vissa motorfordon. Vidare innehåller lagen bestämmelser om utbildare för yrkesförarkompetens.

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

### **2 kap. Tillämpningsområde**

1 § Denna lag skall tillämpas på förare som

1. är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och andra medborgare anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES, och

2. utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

*Undantag*

2 § Denna lag skall inte tillämpas på förare av fordon

1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer per timme,

2. som används av eller står under kontroll av försvarsmakt, civilförsvaret, räddningstjänst, brandförsvaret eller ordningsmakt,

3. som används i samband med besiktning eller inspektion som utförs av myndighet eller besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet,

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

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

6. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,

7. som används vid övningskörning eller körträning enligt körkortsförfattningarna eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt denna lag,

8. som används utan förvärvssyfte för persontransport eller godstransport, för eget bruk, eller

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

**3 kap. Förarkrav**

1 § En förare skall för att få framföra fordon i enlighet med 2 kap. 1 § ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens eller fortbildning som föreskrivs i denna lag. Föraren skall också uppfylla ålderskraven i lagen.

*Undantag på grund av hävdvunna rättigheter*

2 § Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens är de förare som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna

1. D1, D1E, D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller



2. C1, C1E, C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Med svenskt körkort i första stycket jämföras körkort utfärdat i en annan stat inom EES.

#### *Godstransporter*

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

**4 §** En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 2 § för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten C1 eller C1E får från och med 18 års ålder utföra godstransporter med sådana fordon.

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

#### *Persontransporter*

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

**7 §** En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 2 § för snabbförvärvad grundläggande kompetens för

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

2. fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E får från och med 21 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon.

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

#### *Gemensamma bestämmelser*

9 § En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 4 kap. 1 eller 2 § för fordon som kräver en av förarbehörigheterna C1, C1E, C eller CE, är inte skyldig att förvärva ytterligare yrkeskompetensbevis för att få utföra godstransporter med ett fordon som kräver någon annan av dessa behörigheter. Det sagda gäller under förutsättning att de åldersgränser som anges i 3–5 §§ iaktas.

Vad som sägs i första stycket gäller på motsvarande vis för persontransporter och yrkeskompetensbevis för fordon som kräver förarbehörigheterna D1, D1E, D eller DE samt under förutsättning att de åldersgränser som anges i 6–8 §§ iaktas.

### **4 kap. Grundläggande kompetens**

#### *Utbildning*

1 § En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos sådan utbildare för yrkesförarkompetens som avses i 9 kap. 1 §.

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 7 kap. 1 § utfärdas.

2 § En förare som innehar körkort får om särskilda förhållanden föreligger förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärvad grundläggande kompetens).

Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt 7 kap. 1 § utfärdas.

### *Körträning*

**3 §** Den som körtränar enligt denna lag är inte skyldig att inneha förarbehörighet för fordonet.

Den som körtränar utan förarbehörighet skall dock inneha körkortstillstånd som avses i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) och uppfylla kraven enligt 4 kap. 2 och 4 §§ körkortslagen.

**4 §** Körträning skall ske under uppsikt av en lärare vid en utbildare för yrkesförarkompetens.

### *Utvidgning eller ändring av transportverksamhet*

**5 §** En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis enligt 1 eller 2 § för godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter är endast skyldig att genomgå de delar av utbildningen för grundläggande kompetens som är specifika för persontransporter. Detsamma gäller vid en utvidgning eller ändring av verksamheten från persontransporter till godstransporter.

## **5 kap. Fortbildning**

**1 §** En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1 eller 2 § och en förare med hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå fortbildning.

Efter genomgången fortbildning skall ett yrkeskompetensbevis enligt 7 kap. 1 § utfärdas.

### *Tider*

**2 §** En förare som förvärvat yrkeskompetensbevis skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

**3 §** En förare som omfattas av hävdvunnen rätt enligt 3 kap. 2 § skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag denna lag börjar tillämpas.

4 § En förare som har genomgått sin första fortbildning enligt 2 eller 3 § skall härfter genomgå fortbildning vart femte år under giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

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

#### *Undantag*

6 § En förare som utför godstransporter eller persontransporter och som genomgått en fortbildning är inte skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

#### **6 kap. Dispens**

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning. Undantag får förenas med villkor.

#### **7 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.**

##### *Yrkeskompetensbevis*

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer skall utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått utbildning som föreskrivs i denna lag. I beviset skall gemenskapskoden anges.

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

##### *Andra bevis om yrkeskompetens*

3 § Den förare som inte är medborgare i en annan stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall

kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i denna lag.

### *Skyldighet att medföra bevis*

4 § En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens skall ha med sig

1. yrkeskompetensbevis, eller
2. annat bevis enligt 3 § och handling som styrker förarens identitet.

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

## **8 kap. Utbildningsort**

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

2 § En förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES skall erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet.

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

## **9 kap. Utbildare för yrkesförarkompetens**

1 § Med en utbildare för yrkesförarkompetens avses en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller grundutbildning eller fortbildning för yrkesförarkompetens.

2 § Utbildningsverksamhet enligt denna lag får bedrivas endast av den som har tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillstånd får beviljas en utbildare som med hänsyn till sina ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses.

Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisas på en nationellt fastställd kurs som har varit föremål för samråd med den myndighet som regeringen bestämmer är inte skyldig att ha tillstånd.

**3 §** En utbildare skall ha en godkänd chef, som ansvarar för att verksamheten bedrivs på det sätt som sägs i 2 § andra stycket.

Frågor om godkännande som chef prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

## **10 kap. Tillsyn**

**1 §** Den myndighet som regeringen bestämmer skall utöva tillsyn över utbildningsverksamhet enligt denna lag.

**2 §** Om en tillsynsmyndighet begär det skall en tillståndshavare lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

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

**1 §** Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla ett tillstånd för en utbildare för yrkesförarkompetens om

1. utbildaren visar sig vara olämplig att bedriva sådan verksamhet,
2. utbildningsverksamheten bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt,
3. undervisning inte bedrivits under de senaste tolv månaderna, eller
4. utbildaren begär det.

2 § Om myndigheten finner att den som har godkänts som chef är olämplig får godkännandet återkallas. Detsamma gäller om verksamheten inte bedrivs på det sätt som sägs i 9 kap. 2 § andra stycket eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av denna lag.

#### *Varning*

3 § Myndigheten får istället för att återkalla ett tillstånd eller godkännande meddela varning om utbildaren eller chefen kan antas rätta till felet eller bristen.

### **12 kap. Straffbestämmelser**

1 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 9 kap. 2 § första stycket döms till böter.

2 § En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 7 kap. 4 § döms till penningböter.

Föraren skall inte dömas till straff om föraren gjort en anmälan till den myndighet som regeringen bestämmer om att beviset förstörts eller kommit bort.

### **13 kap. Överklagande m.m.**

1 § Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, gäller omedelbart om inte något annat förordnats i beslutet.

### **14 kap. Bemyndiganden**

1 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall meddela ytterligare föreskrifter om

1. grundläggande kompetens,
2. prov,

3. fortbildning,
4. dispens,
5. bevis om yrkeskompetens,
6. gemenskapskod,
7. utbildare för yrkesförarkompetens,
8. chef hos utbildare för yrkesförarkompetens, och
9. tillsyn.

---

1. Denna lag träder i kraft den 10 september 2006.

2. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D1, D1E, D och DE skall tillämpas från och med den 10 september 2008.

3. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C och CE skall tillämpas från och med den 10 september 2009.



## 2 Förslag till förordning om yrkesförarkompetens

Regeringen föreskriver härmed med stöd av 14 kap. 1 och 2 §§ lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens.

### 1. kap. Inledande bestämmelser

1 § Denna förordning har samma tillämpningsområde som lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens.

2 § Begrepp i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens.

### 2 kap. Grundläggande kompetens

#### *Utbildning*

1 § Grundutbildningen skall åtminstone omfatta de ämnen som anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG, bilaga.

2 § Den som deltar i grundutbildning benämns yrkesförarelev.

3 § Grundutbildningen skall omfatta minst 280 timmar, varav minst 20 timmar skall avse körträning.

4 § Den förkortade grundutbildningen skall omfatta minst 140 timmar, varav minst tio timmar skall avse körträning.

#### *Utvidgning eller ändring av transportverksamhet*

5 § En förare som utvidgar eller ändrar sin transportverksamhet enligt 4 kap. 5 § lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens skall genomgå en kompletterande grundutbildning om minst 70 timmar, varav fem timmar skall utgöra körträning. En förkortad kompletterande grundutbildning skall omfatta minst 35 timmar, varav två och en halv timme skall utgöra körträning.

*Körträning*

**6 §** För körträning enligt 4 kap. 3 och 4 §§ lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens skall den som har uppsikt över körningen följa med i bilen vid den körandes sida. Den som har uppsikt över körträningen anses som förare såvida eleven inte har körkort med förarbehörighet för fordonet.

Vid körträning skall det på lämpligt sätt anges att fordonet används för detta.

**7 §** För körträning som avses i 6 § och som sker i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning skall bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ körkorts-förordningen (1998:490) om övningskörning gälla i tillämpliga delar.

*Prov*

**8 §** Yrkesförareleven skall avlägga det avslutande prov som avses i 4 kap. 1 eller 2 § lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov.

Innan Vägverket förordnar en person som är verksam inom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning skall Vägverket samråda med Statens skolverk.

**3 kap. Fortbildning**

**1 §** En fortbildningskurs omfattar 35 timmar. Kursen får delas upp i delkurser omfattande minst sju timmar.

Enskilda moment i kursen får innefatta simulatorträning eller distansundervisning.

#### 4 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

##### *Utfärdande*

1 § Vägverket skall skicka underlag för ansökan om utfärdande av yrkeskompetensbevis till sökanden. En sådan ansökan skall göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett välliknande fotografi skall vara fogat till ansökningen.

Utan hinder av vad som sägs i första stycket får Vägverket meddela föreskrifter om att en ansökan skall lämnas genom elektronisk överföring.

2 § Om ett yrkeskompetensbevis förstörts eller kommit bort skall innehavaren anmäla detta till Vägverket.

Till anmälningen skall om möjligt det förstörda yrkeskompetensbeviset bifogas. Om ett yrkeskompetensbevis som kommit bort senare hittas skall det genast överlämnas till Vägverket.

3 § Vägverket skall efter anmälning enligt 2 § utfärda en dubblett på yrkeskompetensbeviset.

4 § Vägverket skall när förutsättningarna enligt 4 kap. 1 eller 2 § lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens är uppfyllda utfärda ett yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens till föraren.

5 § Vägverket skall efter det att föraren genomgått en fortbildningskurs utfärda ett yrkeskompetensbevis om fortbildning till honom eller henne.

##### *Rapportering m.m.*

6 § En utbildare för yrkesförarkompetens skall snarast efter att föraren genomgått fortbildningskursen rapportera det underlag som behövs för att Vägverket skall kunna fatta beslut om utfärdandet.

7 § En utbildare för yrkesförarkompetens skall föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen.

*Tillgodoräknande*

8 § Vid bedömning av vilken fortbildning som återstår för att föraren skall anses ha fullföljt kursen har denne rätt att tillgodoräkna sig delkurser som han eller hon genomgått hos utbildare för yrkesförarkompetens.

*Handlingar*

9 § Handlingen som utgör bevis om förvärvad yrkeskompetens skall rubriceras ”yrkeskompetensbevis för förare” i versaler och upprättas i enlighet med förlagan i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG, bilaga.

10 § Vägverket skall vid utfärdandet av yrkeskompetensbevis förvissa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alltså är giltigt för att framföra fordon av det slag som yrkeskompetensen avser.

11 § Förare som avses i 7 kap. 3 § lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens och som utför persontransporter skall kunna visa sin yrkesförarkompetens genom antingen

1. gemenskapskoden på ett gemenskapskörkort,
2. yrkeskompetensbevis för förare försett med motsvarande gemenskapskod, eller
3. ett nationellt bevis som medlemsstaterna ömsesidigt godkänner inom sina respektive territorier.

**5 kap. Utbildare för yrkesförarkompetens**

1 § Vägverket får bevilja en utbildare tillstånd att bedriva utbildning i enlighet med 9 kap. 2 § andra stycket lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens och i enlighet med ansökan. Vägverket får förena ett sådant tillstånd med villkor.

2 § Den verksamhet som en utbildare för yrkesförarkompetens har rätt att bedriva skall framgå av tillståndet.

3 § Ansökan om tillstånd skall innehålla följande:

1. ett utbildningsprogram som anger ämnen, plan för genomförande av utbildning och undervisningsmetoder,
2. uppgifter om lärarnas kvalifikationer och verksamhetsområden,
3. uppgifter om undervisningslokaler och undervisningsmaterial,
4. uppgifter om tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och de fordon som används, och
5. uppgifter om villkoren för deltagande i utbildningen inklusive antalet utbildningsplatser.

Vägverket får meddela ytterligare föreskrifter om vad en ansökan skall innehålla.

## 6 kap. Ansvarsområden och kompetenskrav

### *Chef*

1 § Vägverket får besluta i fråga om godkännande av chef hos en utbildare för yrkesförarkompetens.

2 § En chef hos en utbildare för yrkesförarkompetens skall leda verksamheten och vara utbildningsansvarig.

Chefen skall se till utbildningsprogram fortlöpande utvärderas samt att dessa successivt förbättras.

Chefen skall ansvara för att lärarna motsvarar de krav som är föreskrivna.

3 § För godkännande som chef skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. ha pedagogisk utbildning eller pedagogisk erfarenhet, och
3. i övrigt vara lämplig för uppgiften.

4 § En chef hos en utbildare för yrkesförarkompetens får bland lärarna utse en eller flera utbildningsansvariga.

### *Utbildningsansvarig*

5 § En utbildningsansvarig skall ha en välgrundad yrkeskompetens såsom lärare och inneha körkort med den förarbehörighet som utbildningen avser.

Den utbildningsansvarige skall svara för

1. att den som deltar i utbildning får de kunskaper som behövs för att uppnå eller vidmakthålla yrkeskompetensen, och
2. att lärare informeras om resultatet av den utvärdering som avses i 2 § andra stycket.

#### *Lärare*

**6 §** En lärare hos en utbildare för yrkesförarkompetens skall ha

1. pedagogisk utbildning eller pedagogisk erfarenhet,
2. god kännedom om lagstiftningen och utbildningskraven, och
3. god kännedom om undervisningsmaterialet och undervisningsmetoderna.

**7 §** En lärare som skall arbeta som instruktör vid körträning skall vara välmeriterad och ha aktuell erfarenhet som yrkesförare av fordonsslaget eller ha motsvarande erfarenhet.

Lärarens körkort får inte under de senaste tre åren ha varit återkallat enligt vad som sägs i 4 kap. 6 § andra och tredje styckena körkortslagen (1998:488).

#### **7 kap. Tillsyn**

**1 §** Vägverket utövar tillsyn enligt lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens.

När det gäller tillsynen över provverksamheten vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning skall Vägverket samråda med Statens skolverk. Statens skolverk utövar enligt andra föreskrifter tillsyn över utbildningen vid dessa utbildningsanstalter i övrigt.

**2 §** Den som beviljats tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet skall hos tillståndsmyndigheten anmäla när verksamheten påbörjas. Anmälan skall även göras om verksamheten läggs ned eller om avbrott görs i den. Anmälan skall också göras i fall verksamhetens omfattning förändras eller om det i övrigt sker någon förändring i verksamheten som är av betydelse för tillsynen.

Anmälan enligt denna paragraf skall ske i förväg. Om det förhållande som föranlett anmälningsskyldighet inte kunnat förutses skall anmälan ske utan dröjsmål.

## 8 kap. Bemyndiganden

1 § Vägverket skall meddela ytterligare föreskrifter om

1. grundläggande kompetens,
2. prov,
3. fortbildning,
4. dispens,
5. utförandet och hanteringen av yrkeskompetensbevis och gemenskapskod,
6. verksamheten hos utbildare,
7. ansvarsområden och kompetenskrav för personal,
8. tillsyn över utbildningsverksamhet, och
9. registreringsfrågor.

2 § Statens skolverk skall meddela ytterligare föreskrifter för utbildning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisas på en nationellt fastställd kurs som har varit föremål för samråd med Vägverket.

Föreskrifterna får gälla

1. grundläggande kompetens,
2. verksamheten hos utbildare,
3. ansvarsområden och kompetenskrav för personal, och
4. tillsyn över utbildningsverksamheten.

3 § Vägverket skall efter samråd med Statens skolverk meddela föreskrifter om prov som avslutar grundutbildning enligt lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens när det gäller utbildning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisas på en nationellt fastställd kurs.

- 
1. Denna förordning träder i kraft den 10 september 2006.
  2. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver

förarbehörigheterna D1, D1E, D och DE skall tillämpas från och med den 10 september 2008.

3. Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C och CE skall tillämpas från och med den 10 september 2009.



## 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<sup>(1)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> 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, lastbilars 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 behärskningsgraden 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 trafikförhållanden. Tiden för körning på väg bör utnyttjas optimalt för att aspiranten skall kunna bedömas på alla de trafikområden som denna måste kunna hantera. Minimilängden på detta prov är 90 minuter.
  - 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 behärskningsgraden 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 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 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		

### 3 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488) att 2 kap. 5 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 2 kap.

##### 5 §

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

*C1 för tung lastbil och personbil med totalvikt mellan 3,5 och 7,5 ton, samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar*

*C1E för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet C1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att släpfordonet inte är tyngre än dragbilen.*

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till



buss

*D1 för buss med en största längd av åtta meter avsedd för högst 16 passagerare, och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till en sådan buss*

*D1E för fordonskombinationer som består av ett dragfordon som får framföras med förarbehörighet D1 och släpfordon, under förutsättning att kombinationens totalvikt inte överstiger 12 ton och att släpfordonet inte är tyngre än dragbilen.*

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

##### Vägtrafikregistrets ändamål och innehåll

##### 5 §

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

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

a) fordonsägare,

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

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

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

e) den som ansöker om, har

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

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

a) fordonsägare,

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

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

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

e) den som ansöker om, har

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

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

*f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens eller skall genomgå utbildning för att erhålla sådan kompetens.*

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

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljöändamål samt för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

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

---

Denna lag träder i kraft den 10 september 2006.

## 5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1134) om belastningsregister

Härigenom föreskrivs att 10 och 20 §§ förordningen (1999:1134) om belastningsregister skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 10 §

Uppgifter ur belastningsregistret skall lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott eller om nåd i brottmål eller andra ärenden enligt 11 kap. 13 § regeringsformen, i ärenden om upphävande av domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen (1989:529) eller i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. chefen för Justitiedepartementet eller den han eller hon bemyndigar, om utdraget behövs för att fullgöra en skyldighet Sverige har enligt en överenskommelse med en främmande stat,

3. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

4. en polismyndighet i passärenden, tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller, samt i ärenden om anställning eller uppdrag vid myndigheten,

5. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

6. en länsstyrelse, i ärenden där länsstyrelsen enligt lag eller förordning skall hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen skall göra en lämplighetsprövning, i ärenden där länsstyrelsen skall pröva frågor om förbud mot att ha djur eller om omhändertagande av djur, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i ärenden om tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag, i fråga om den som ärendet gäller,

7. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,

7. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor *eller enligt lagen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens och förordningen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens* överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning, transporttillstånd *och yrkesförarkompetens* i fråga om den som ärendet gäller,

8. en myndighet som har rätt att besluta om frihetsberövande åtgärd enligt lagarna om överlämnande eller utlämning för brott eller utlämningslagen, i ärenden som rör en sådan åtgärd,

9. en kriminalvårdsmyndighet, i fråga om den som myndigheten avser att anställa eller anlita som

a) övervakare inom frivården,

b) förtroendemän enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m. eller förordningen (1974:248) om kriminalvård i anstalt,

c) personutredare enligt lagen (1991:2041) om särskild personutredning i brottmål, m.m.,

d) biträde enligt 6 § andra stycket lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller,

e) kontrollör enligt 4 § förordningen (1998:642) om verkställighet av frivårdspåföljder,

10. en kriminalvårdsmyndighet, när uppgiften behövs för prövning av en fråga enligt lagen (1974:203) om kriminalvård i anstalt, lagen (1976:371) om behandling av häktade eller anhållna m.fl., lagen (1994:451) om intensivövervakning med elektronisk kontroll eller lagen om särskild personutredning i brottmål,

11. Kriminalvårdsnämnden, när uppgiften behövs för prövning av en fråga om villkorlig frigivning,

12. en övervakningsnämnd eller lokal kriminalvårdsmyndighet, i ärenden om övervakning, i fråga om den som ärendet gäller,

13. det statsråd som är föredragande i ärenden enligt lagen (1950:382) om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen i andra ärenden än som sägs i 1, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 2 kap. 4 § andra stycket utlänningslagen i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

14. Försvarsmakten, i fråga om den som myndigheten avser att anställa i utlandsstyrkan inom myndigheten,

15. Migrationsverket och Utlänningsnämnden, i ärenden enligt lagen om svenskt medborgarskap eller utlänningslagen, dels i fråga om den som ärendet gäller, dels för utredning enligt 2 kap. 4 § andra stycket utlänningslagen, i fråga om någon annan än den som ärendet gäller,

16. Statens kriminaltekniska laboratorium, i ärenden om DNA-analys, i fråga om den som ärendet gäller, samt

17. en passmyndighet utom riket i passärenden, i fråga om den som ärendet gäller.

Vad som sägs i första stycket om en polismyndighet gäller även i fråga om Rikspolisstyrelsen. Uppgifter om annan än den som prövningen gäller enligt första stycket 13 eller 15 skall begränsas till uppgifter om påföljder för brott enligt 3, 4 eller 6 kap. brottsbalken eller uppgifter om besöksförbud.

#### 20 §

Länsstyrelserna och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

Länsstyrelserna och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

*Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur belastningsregistret i ärenden som rör yrkesförarkompetens.*

Direktåtkomsten skall begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2008.

## 6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1999:1135) om misstankeregister

Härigenom föreskrivs att 3 och 7 §§ förordningen (1999:1135) om misstankeregister skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 §

Uppgifter ur misstankeregistret skall lämnas ut om det begärs av

1. det statsråd som är föredragande enligt lagen (1991:572) om särskild utlänningskontroll, i ärenden om utlämning för brott eller om nåd i brottmål eller andra ärenden enligt 11 kap. 3 § regeringsformen, i ärenden om upphävande av domstols beslut om utvisning på grund av brott enligt utlänningslagen (1989:529) eller i ärenden om överförande av straffverkställighet enligt lagen (1972:260) om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, eller den statsrådet bemyndigar, för utredning i ett sådant ärende och i fråga om den som ärendet gäller,

2. en åklagarmyndighet, i ärenden där en prövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

3. en polismyndighet i passärenden, tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller samt i ärenden om anställning vid myndigheten,

4. Tullverket i tillståndsärenden och andra ärenden där en lämplighetsprövning skall göras, i fråga om den som prövningen gäller,

5. en länsstyrelse i ärenden när länsstyrelsen enligt lag eller förordning skall hämta in sådana uppgifter, i ärenden där länsstyrelsen skall göra en lämplighetsprövning, i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd samt i ärenden om tillsyn enligt förordningen (1989:149) om bevakningsföretag, i fråga om den som ärendet gäller,

6. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i

6. Vägverket, i fråga om den som myndigheten vid lämplighetsprövning enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor *eller enligt lagen (2006:xxx) om yrkesförar-*



ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd, i fråga om den som ärendet gäller,  
-----

*kompetens och förordningen (2006:xxx) om yrkesförarkompetens* överväger att ge tillstånd eller godkänna samt i ärenden om körkortstillstånd, körkort, traktorkort, taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning, transporttillstånd och yrkesförarkompetens, i fråga om den som ärendet gäller,  
-----

### 7 §

Länsstyrelser och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

Länsstyrelser och Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör körkortstillstånd, körkort, traktorkort taxiförarlegitimation, tillstånd till yrkesmässig trafik, biluthyrning och transporttillstånd.

*Vägverket får ha direktåtkomst till uppgifter ur misstankeregistret i ärenden som rör yrkesförarkompetens.*

Direktåtkomsten skall begränsas till att endast gälla sådana uppgifter som myndigheterna har rätt att få ut enligt denna förordning. Åtkomsten får endast omfatta uppgifter om misstanke om brott för vilket åtal har väckts och om uppgifter om misstanke om brott i övrigt förekommer.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2008.

## 7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

*dels* att 3 kap. 1 § skall upphöra att gälla,

*dels* att 3 kap. 2 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 3 kap.

#### 2 §

Kraven på yrkeskompetens i artikel 5.1 b andra strecksatsen och 5.2 andra stycket c i förordning (EEG) nr 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

1. Vägverket, eller gymnasieskola, *komvux* eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven 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 i första stycket.

Kraven på yrkeskompetens i artikel 5.1 b andra strecksatsen i förordning (EEG) nr 3820/85 skall anses uppfyllda av den som blivit godkänd vid ett skriftligt prov för förare av fordon avsedda för persontransporter på väg anordnat av

1. Vägverket, eller gymnasieskola, *kommunal vuxenutbildning* eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisats på en nationellt fastställd kurs vars innehåll varit föremål för samråd enligt 8 kap. 4 § körkortsförordningen (1998:980).

---

Denna förordning träder i kraft den 10 september 2008.

## **8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.**

Härigenom föreskrivs att 3 kap. förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. skall upphöra att gälla den 10 september 2009.

# 1 Utredningens arbete

## 1.1 Utredningens uppdrag

Utredarens uppdrag framgår av kommittédirektiven Kompetens- och utbildningskrav för förare vid gods- och persontransporter på väg, dir. 2004:123, och tilläggsdirektiven dir. 2005:62, se *bilagorna 1 och 2*.

Utredarens uppdrag är att överväga hur Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003, se *bilaga 3 och 4*, om grundläggande kompetens och fortbildning av 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 (yrkesförardirektivet) skall genomföras i svensk rätt. Utredaren skall lämna de förslag till författningsreglering som övervägandena ger upphov till.

EG-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 körkortsbeförigheter som inte är införda i den svenska lagstiftningen. Det gäller behörigheterna C1 och D1 som f.n. inte är obligatoriska enligt EG:s körkortsdirektiv<sup>1</sup>. Det finns dock ett förslag, KOM(2003) 621 slutligt, om ett nytt körkortsdirektiv där behörigheterna C1 och D1 föreslås bli obligatoriska.

---

<sup>1</sup> Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort.

Utredaren skall vidare överväga vilken eller vilka myndigheter som är lämpliga att handha 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 direktivet.

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

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

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

## 1.2 Utredningsarbetet

Arbetet inleddes i november 2004. Utredningen höll sitt första sammanträde den 20 december 2004 och har därefter sammanträtt vid nio tillfällen.

Utredaren och experterna enades om att utredningen skall ha namnet Utredningen om förarkrav för vägtransporter (N 2004:18).

Utredningen har under våren 2005 bjudit in till en hearing med deltagande av företrädare för flera grupper av intressenter. Exempel på dessa är trafikutbildarna och deras organisationer, transportbranschens organisationer, arbetsmarknadens parter och statliga intressenter. Diskussionsämnen vid hearingen var bl.a. utbildningsalternativen, konsekvenserna för branschen, hur utbildningen bör finansieras och hur införlivandet i övrigt bör gå till i Sverige. Utredningen har därutöver varit representerad vid UITP-EuroTeam:s konferens i Bryssel om genomförandet av yrkesförar-direktivet. Vidare har utredningen deltagit i seminarier om direktivet vid Kollektivtrafikens utbildningsorganisation (Kollega), Utbildningscentret för kollektivtrafik i Sverige AB, Frelicon AB och Sveriges trafikskolors riksförbund (STR).

Utredningen har under försommaren haft en fördjupad dialog med Svenska Kommunalarbetareförbundet, Arbetsgivarorganisationen för kommunnära företag, KFS, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF), Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB (Kollega), Transportgruppen, Transportfacken Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) och Skolverket. Utredningen har därutöver haft möten med Sveriges Åkeriföretag (SÅ) och med STR.

Utredningen har tagit initiativ till en sammankomst på tjänstemannanivå med representanter för de nordiska grannländerna Finland, Island och Norge. Vid sammankomsten diskuterades framför allt hållningen när det gäller genomförandet i de olika länderna till de alternativa lösningarna i yrkesförardirektivet.

Utredningen har för att ytterligare bredda beslutsunderlaget ställt ett antal frågor till några EU-stater i framför allt norra Europa om hanteringen av de alternativ som yrkesförardirektivet anvisar.

Utredningen har vidare under våren och försommaren sammanträffat med Vägverket vid två tillfällen. Vid mötena har deltagit bl.a. företrädare för Trafikregistret i Örebro. I enskilda frågor har utredningen samrått inom Regeringskansliet med Justitiedepartementet och Utbildnings- och kulturdepartementet och med myndigheter såsom Statens skolverk, Tullverket, Förvarsmakten, Arbetsmiljöverket, Arbetsmarknadsstyrelsen och Valideringsdelegationen.

Utredningen har under inledningen av hösten 2005 haft en ny hearing med deltagande av ett 60-tal företrädare för flera grupper av intressenter. Vid denna hearing återkom utredningen till frågeställningarna från våren och fördjupade dialogen med intressenterna.

Utredningen har samrått med Näringslivets regelnämnd (NNR) om arbetets uppläggning och om konsekvensbeskrivningen.

Slutligen har företrädare för berörda branscher och myndigheter återkommande beretts tillfälle att inkomma med synpunkter under arbetets gång samt på utkast till förslag.

### **1.3 Uppdragets gränser i förhållande till taxinäringen**

Frågan om uppdraget avgränsning har aktualiserats i utredningen, inte minst eftersom den gällande svenska yrkestrafikutbildningen och yrkestrafiklagstiftningen gäller både den tunga trafiken och

taxiverksamhet. Yrkesförardirektivet omfattar endast förarna av tunga fordon i yrkestrafiken, dvs. förare av buss eller lastbil – inte taxiförare. Det finns för närvarande inte några utbildnings- och kompetenskrav inom EG-rätten som omfattar taxiförarens kompetens och utbildning. Numera föreligger ett förslag om obligatoriskt körprov för att erhålla taxiförarlegitimation<sup>2</sup>. För att erhålla taxiförarlegitimation skall således ett särskilt körprov krävas (SOU 2004:102 s. 185). Vidare föreslås Vägverket kunna bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om körprovet.

Eftersom utredningen fått i uppdrag av regeringen att lämna förslag om hur yrkesförardirektivet kan genomföras för tunga fordon lämnas inga förslag som gäller kompetens- och utbildningskrav för förare av taxibilar.

---

<sup>2</sup> Utredningen inom taxinäringens betänkande *Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen*, SOU 2004:102.

# Utredningens överväganden och förslag



## 2 Genomförandet av yrkesförardirektivet

**Utredningens förslag:** Direktivet bör genom lagstiftning genomföras i svensk rätt.

### 2.1 Direktivet bör genomföras genom lagstiftning

Utredning har till uppgift att överväga hur direktiv 2003/59/EG skall genomföras i svensk rätt. Direktivet riktar sig mot medlemsstaterna och är bindande i fråga om det resultat som skall uppnås men överlämnar åt Sverige att välja form och metod för detta. I art. 14 föreskrivs att medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet före den 10 september 2006.

I artikel 5.1, 5.2 och 5.4 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter föreskrivs 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 rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon.

Artikel 15 i direktiv 2003/59/EG föreskriver att artikel 5 i förordning 3820/85/EEG 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 med verkan från och med den 10 september 2008.

Vidare skall direktiv 76/914/EEG upphöra att gälla från och med den 10 september 2009. De 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 och från och med den 10 september 2009 på förare av fordon för godstransporter på väg.

Direktivet innehåller bestämmelser som enligt 8 kap. regeringsformen skall meddelas genom lag eller förordning. Det finns därför inte utrymme att låta arbetsmarknadens parter genom kollektivavtal införliva direktivet. Utredningen föreslår därför att direktivet genomförs genom lagstiftning.

## 2.2 Genomförande av direktivet i lagstiftningen

**Utredningens förslag:** Yrkesförardirektivet bör införlivas genom en ny lag, lagen om yrkesförarkompetens, och en ny förordning, förordningen om yrkesförarkompetens. Författningarna bör i allt väsentligt omfatta direktivets föreskrifter och bilagorna till detta. Härtill kommer ändringar i befintliga författningar.

Utredningen har diskuterat olika möjligheter att genom lagstiftning genomföra direktivet. En möjlighet skulle vara att införliva direktivet genom ett tillägg i körkortslagen (1998:488) och i körkortsförordningen (1998:980). En annan är att yrkesstrafiklagstiftningens utbildningskrav förändras och anpassas till direktivet. En tredje möjlighet är att genomföra direktivet genom helt nya författningar.

Utredningen är av uppfattningen att körkortslagstiftningens ändamål och tillämpningsområde inte överensstämmer med yrkesförardirektivets syften. Vidare överensstämmer inte yrkesstrafiklagstiftningens ändamål och syfte i tillräckligt hög grad med yrkesförardirektivets syften att det skulle vara lämpligt att genomföra direktivet genom tillägg och ändringar i den lagstiftningen. Därför föreslås att genomförandet sker genom att en särskild författning beslutas. Den grundläggande regleringen för direktivets genomförande bör med beaktande av regeringsformens bestämmelser om lagar och föreskrifter beslutas genom lag.

Den nya lagstiftningen bör innehålla de bestämmelser som följer av direktivet och gälla yrkesförare av tunga fordon. Övriga

bestämmelser om utbildningskrav för fordonsförare bör även i fortsättningen finnas i bl.a. körkorts- och yrkestrafiklagstiftningen jämte i ett antal författningar meddelade av Vägverket. Vidare bör den nya lagstiftningen inte hindra eller försvåra möjligheter för parterna på arbetsmarknaden att komplettera regleringen med frivilliga kollektivavtalslösningar.

### 3 Lagstiftningens tillämpningsområde

**Utredningens förslag:** Den nya lagstiftningen bör tillämpas på förare som

1. är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och andra medborgare anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES och
2. som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

Av artikel 1 i yrkesförardirektivet framgår bl.a. att yrkesförardirektivet avser förare av fordon för vilka krävs innehav av körkort av kategorierna C1, C1E, C eller CE enligt *definitionerna i körkortsdirektivet* (91/439/EEG). Detsamma gäller för kategorierna D1, D1E, D eller DE. Kategorierna C1 och C enligt körkortsdirektivet avser båda bilar med en tillåten totalvikt över 3 500 kg med undantag för sådana som avses i kategori D, dvs. buss. Kategorierna D1 och D avser båda bilar som används för persontransporter som utöver förarsätet har fler än åtta sittplatser. Enkelt uttryckt avser C-kategorierna alltså lastbilar och personbilar som har en totalvikt över 3 500 kg, men inte bussar. Yrkesförardirektivet avser därmed vad gäller C-behörigheten förare som utför transporter med tunga lastbilar, och förare av personbilar med en totalvikt över 3 500 kg.

Direktivets artikel 1 anger i svensk översättning att direktivet skall tillämpas på förare som ”utför transporter på allmän väg inom gemenskapen”. Direktivets engelska version anger att tillämpningsområdet är ”roads open to public”.

Fråga uppkommer om avgränsningen är sådan att direktivet endast är tillämpligt på körning på ”allmän väg” i den betydelse begreppet har enligt väglagen (1971:948). Om så vore fallet skulle

en mycket stor del av det svenska vägnätet vara exkluderat, liksom även det kommunala gatunätet. Det är rimligen inte avsikten. Viss vägledning kan hämtas i rådets förordning (EEG) 3820/85 som tillämpas på vägtransporter som utförs inom gemenskapen (artikel 2.1). Med vägtransport avses enligt denna förordning all körning på en för allmän samfärdsel upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods (artikel 1.1).

Utredningen föreslår därför att tillämpningsområdet inte begränsas till "allmän väg" utan väg som är avsedd för allmän samfärdsel på det sätt det uttrycks i den svenska översättningen av förordningen (EEG) 3820/85.

Den nya lagstiftningen bör därför tillämpas på fordonsförare som

1. är medborgare i en medlemsstat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och andra medborgare anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat inom EES och
2. som utför gods- eller persontransporter på väg i Sverige med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE enligt 2 kap. 5 § körkortslagen (1998:488).

### 3.1 Undantag

<b>Utredningens förslag:</b> Lagstiftningen skall inte tillämpas på alla förare av fordon som utför gods- eller persontransport.
--

Yrkesförardirektivets artikel 2 a) undantar förare av fordon vars högsta hastighet inte överstiger 45 km/h. Enligt den engelska språkversionen skall direktivet inte tillämpas på förare av fordon med en viss högsta tillåten hastighet. Utredningen gör bedömningen att det inte bör vara avgörande huruvida fordonet faktiskt kan köras i en viss hastighet, jämför rådets förordning (EEG) nr 3820/85, utan fordonets högsta tillåtna hastighet.

Av artikel 2 b) framgår att direktivet inte skall tillämpas på förare av fordon som används av för militära ändamål, av räddningstjänsten, brandväsendet och ordningsmakten eller som står under dessas kontroll. Utredningen tolkar begreppet militära ändamål så att förare av fordon som används eller står under kontroll av

försvarsmakt och civilförsvar bör undantas från tillämpningsområdet.

Artikel 2 c) i yrkesförardirektivet ansluter nära till rådets förordning (EEG) nr 3820/85. Det som avses är olika slag av provkörning och testkörning av fordon. Utredningen föreslår att provkörning av fordon i samband med besiktning eller inspektion av polisman, besiktningsorgan enligt 2 § lagen (1994:2043) om vissa besiktningsorgan på fordonsområdet, bilinspektör eller tekniskt biträde bör undantas från lagens tillämpningsområde. Även annan användning av fordonet i samband med sådan besiktning eller inspektion bör undantas. Testkörning som fordonstillverkare m.fl. utför för fordons- och komponentutveckling hör likaså till undantagen. Utredningen anser vidare att förare av fordon som i syfte att repareras eller bli föremål för underhåll förflyttas till verkstad undantas. Även en reparatör av tunga fordon som kör fordonet fram och åter till Svensk bilprovningens lokaler för kontrollbesiktning bör vara undantagen från lagens tillämpningsområde.

Direktivets artikel 2 d) undantar förare av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser. Undantaget är inte begränsat till att avse endast förandet av utryckningsfordon. Nöd föreligger när fara hotar liv, hälsa, egendom eller annat viktigt av rättsordningen skyddat intresse. Utredningen föreslår att förare av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser undantas.

Av artikel 2 e) framgår att direktivets kompetenskrav inte avser förare av fordon som används vid trafikskoleutbildning för körkort eller yrkeskompetensbevis enligt yrkesförardirektivet. I enlighet därmed bör övningskörning och körträning för körkort och yrkeskompetensbevis undantas från lagstiftningens tillämpningsområde. Utredningen föreslår att lagen inte skall tillämpas på förare av fordon som används vid övningskörning eller körträning enligt körkortsförfattningarna eller körträning för yrkeskompetensbevis enligt den nu föreslagna lagen.

Av yrkesförardirektivets artikel 2 f) följer att direktivet inte skall omfatta fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor för eget bruk. Utredningen föreslår därför att transporter som sker utan förvärvssyfte skall undantas från lagens tillämpningsområde.

Enligt artikel 2 g) yrkesförardirektivet skall direktivet inte heller tillämpas på förare av fordon som transporterar material och

utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning. Ett praktiskt exempel som illustrerar undantaget kan vara rörmokaren som tillfälligt använder och kör en lastbil, för att transportera såväl material som verktyg som han använder i sitt arbete som rörmokare. Utredningen föreslår att lagen om yrkesförarkompetens inte skall omfatta förare av sådan transport.

## 4 Förarkrav

**Utredningens förslag:** En förare bör för att få framföra fordon som omfattas av lagens tillämpningsområde ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens och fortbildning. Föraren skall också uppfylla vissa ålderskrav.

### 4.1 Förutsättningar

För att en förare skall få framföra fordon som omfattas av lagens tillämpningsområde skall denne ha förvärvat ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens och fortbildning. Förarens skall också uppfylla vissa ålderskrav.

För att uppnå grundläggande kompetens krävs enligt artikel 5.1 inte att föraren har körkort för motsvarande kategorier för att framföra fordonet.

### 4.2 Godstransporter

**Utredningens förslag:** En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten C eller CE skall från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med sådana fordon.

Har föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens skall denne från och med 18 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarebehörigheten C1 eller C1E.

En förare som förvärvat yrkeskompetensbevis för den snabbförvärvade grundläggande kompetensen skall från och med 21 års ålder få utföra godstransporter med fordon som kräver förarebehörigheten C eller CE.



Enligt direktivet får förare av fordon som är avsett för godstransporter från och med 18 års ålder utföra godstransporter med fordon som får framföras med förarbehörigheterna C och CE om föraren förvärvat yrkeskompetensbevis för en grundläggande kompetens. Vidare föreskrivs att en förare från och med 18 års ålder får utföra godstransporter med fordon som får framföras med förarbehörigheterna C1 och C1E om föraren förvärvat yrkeskompetensbevis för snabbförvävad grundläggande kompetens. Om föraren förvärvat yrkeskompetensbevis för snabbförvävad grundläggande kompetens får denne först från och med 21 års ålder utföra godstransporter med fordon som får framföras med förarbehörigheterna C och CE.

Det finns i direktivet inte något handlingsutrymme för medlemsstaterna vad gäller genomförandet, varför utredning föreslår en lagstiftning som följer direktivets bestämmelser.

### 4.3 Persontransporter

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens för fordon som kräver förarebehörigheten D eller DE skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvävad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon om fordonet används för transporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvävad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E skall från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvävad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE skall från och med 23 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon.

### 4.3.1 Direktivets krav och möjligheter till val

Enligt artikel 5.3 a) i får förare av fordon som är avsett för persontransporter från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och DE när de används i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1E under förutsättning att föraren förvärvat yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens. Medlemsstaterna får dock tillåta förare av fordon från och med 18 års ålder på deras territorium framföra fordon av nämnda kategorier om föraren förvärvat yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens.

Förare av fordon som är avsett för persontransporter får enligt artikel 5.3 a) ii från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och DE under förutsättning att föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Medlemsstaterna får tillåta förare från och med 20 års ålder på deras territorium framföra fordon av nämnda kategorier om föraren förvärvat yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens. Denna åldersgräns kan sänkas till 18 år när föraren kör fordonet utan passagerare.

Förare av fordon som är avsett för persontransporter får enligt artikel 5.3 b) från och med 23 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och DE under förutsättning att föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens.

Direktivet ger utrymme för Sverige att tillåta 18-åringar som förvärvat yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens att yrkesmässigt köra buss (D-behörighet) i landet på sträckor som inte överstiger 50 km. Dessa 18-åringar får även tillåtas att yrkesmässigt köra buss som kräver D1-behörighet inom landet. Det är dessutom möjligt att tillåta förare från 20 år med grundutbildning av normal längd att yrkesmässigt köra buss (D-behörighet) inom landet, och från 18 år med tom buss. D1-behörigheten finns inte för körkort i Sverige i dag men kan komma att bli ett obligatoriskt alternativ enligt befintligt förslag till körkortsdirektiv. Enligt förslaget till körkortsdirektiv är vidare möjligt att tillåta yrkesföraranspiranter att köra buss yrkesmässigt från den ålder som sägs i yrkesförardirektivets artikel 5.3 a).

Avsikten med direktivets krav på grundläggande kompetens och fortbildning är särskilt att förbättra trafiksäkerheten och förarens

säkerhet samt att väcka ungdomarnas intresse för föraryrket. Undantag från ålderskraven enligt huvudregeln skall ses mot denna bakgrund.

#### 4.3.2 Bör åldersgränsen sänkas för bussförare?

Frågan är om det är lämpligt att tillåta förare att i vissa fall köra buss yrkesmässigt från 18 eller 20 års ålder. I det följande redovisar utredningen några av de argument som har framkommit för och emot en lägre åldersgräns.

En sänkning av bussföraråldern antas bredda rekryteringen till yrket. Yngre kvinnor och män med ett intresse för ett serviceyrke av det slaget som personbefordran med buss innebär skulle kunna fångas upp innan de gjort andra yrkesval. När det gäller vissa allmänna krav på förare finns anledning att tro att yngre förare många gånger väl kan motsvara de krav som i dag ställs på äldre förare. Det som brukar kallas "friskvård bakom ratten" är viktigt för att personalen i företaget skall hålla sig frisk. Yngre förare har enligt erfarenheter som har gjorts vid länsarbetsnämnderna god förmåga att ta till sig ergonomiska råd och annan hälsofrämjande information.

Bussföraryrket är dock ett tämligen krävande serviceyrke. Det gäller även de mindre bussar som får framföras med D1-behörighet. För taxi upprätthålls för närvarande en gräns på 21 år och någon ändring av denna gräns är inte aktuell för närvarande. Bussföraren bär ett stort ansvar för passagerarna och kan komma att utöva myndighet (myndighetsutövning). En bussförare kan t.ex. tvingas avvisa en berusad passagerare från fordonet. Busschaufförer har därför ett särskilt straffrättsligt skydd. Vidare bör det beaktas att arbetsledningen inte såsom i många andra serviceyrken är närvarande i det dagliga arbetet. Yrket är stressigt och den personliga konstitutionen att tåla stress är viktig. Riktigt unga förare är oprövade i arbetslivet och har därmed små möjligheter att själva veta om de klarar den arbetsmiljö det blir fråga om.

Statistik som tagits fram av de fackliga organisationerna tyder närmast på att yngre förare av fordon för persontransporter är överrepresenterade bland de förare som utsätts för hot eller våld. När det gäller trafiksäkerheten saknas aktuell olycksstatistik som är relaterad till körsträckan för olika yrkesförarkategorier och olika

ålderskategorier. Mycket talar för att sådan olycksstatistik, eller en konsekvensanalys, bör tas fram innan en sänkning av åldersgränsen genomförs.

Utredningen finner att det framför allt ur trafiksäkerhetssynpunkt och förarsäkerhet inte finns skäl att förorda en sänkning. Utredningen föreslår således att en förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE bör från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon om fordonet används för transporter i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Vidare föreslås att en förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D1 eller D1E bör från och med 21 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon. Och slutligen föreslås att en förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE bör från och med 23 års ålder få utföra persontransporter med sådana fordon.

#### 4.4 Undantag på grund av hävdvunna rättigheter

**Utredningens förslag:** Undantagna från kravet att förvärva yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens skall de förare vara som innehar eller har innehaft svenskt körkort med någon av förarbehörigheterna

1. D1, D1E, D eller DE utfärdat första gången före den 10 september 2008, eller
2. C1, C1E, C eller CE utfärdat första gången före den 10 september 2009.

Med svenskt körkort jämställs i sammanhanget körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Enligt yrkesförardirektivets ingress (p. 11) bör direktivet inte påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än den tidpunkt som föreskrivs för att förvärva yrkeskompetens-

bevis. Undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis är enligt artikel 4 de förare som innehar

- a) ett körkort av någon av kategorierna D1, D1E, D, DE eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt och som utfärdats senast två år efter det att tidsfristen för införlivandet av detta direktiv löpt ut,
- b) ett körkort av någon av kategorierna C1, C1E, C, CE eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt och som utfärdats senast tre år efter det att tidsfristen för införlivandet av detta direktiv löpt ut.

Utredningen betraktar de förare för vilka beslut fattats om utfärdande av körkort med sådan behörighet som är i fråga såsom innehavare av körkort. Vid en sådan tolkning omfattar innehav således både körkort som är giltiga och körkort som är ogiltiga i enlighet med reglerna i 3 kap. 11–18 §§ körkortslagen (1998:488). Utredningen bedömer att det inte är nödvändigt att föreskriva några undantag. Det skulle också bli svåra rättviseproblem att göra urvalet av förare med ogiltiga körkort. Utredningen anser därför att förare som innehar eller har innehaft svenska körkort med ifrågavarande behörigheter skall vara undantagna från kravet att förvärva grundläggande kompetens genom deltagande i utbildning.

Körkortsuppgifter om första utfärdandedatum gallras inte. Det finns således historik för den som inte innehar behörighet just den aktuella dagen. Den sammanlagda summan av körkortshavare med hävdvunnen rätt till yrkeskompetensen har bedömts uppgå till ca 823 000 i juli 2005.

## 5 System för förvärvande av grundläggande kompetens

**Utredningens förslag:** En förare bör förvärva grundläggande kompetens genom att delta i utbildning hos en utbildare för yrkesförarkompetens. Utbildningen skall avslutas med prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis utfärdas.

### 5.1 Allmänt om förvärvandet av grundläggande kompetens

För att få utföra transporter på väg inom gemenskapen med lastbil eller buss krävs grundläggande kompetens och fortbildning. I detta syfte skall medlemsstaterna föreskriva ett system för förvärvande av grundläggande kompetens och ett system för fortbildning. Medlemsstaterna får när det gäller system för grundläggande kompetens välja mellan ett alternativ med både deltagande i utbildning och genomfört prov (utbildningsalternativet) och ett alternativ med endast prov (provalternativet). Medlemsstaterna får även införa ett system för en snabbförvärvad grundläggande kompetens. Den snabbförvärvade kompetensen omfattar krav på deltagande i en förkortad utbildning. Denna skall avslutas med prov.

För utbildningsalternativen är förutsatt obligatorisk undervisning och körträning och (se yrkesförardirektivets bilaga I, avsnitt 2.1). I alternativet med endast prov är det fråga om ett teoretiskt och ett praktiskt prov, som båda får bedömas vara av krävande art (se yrkesförardirektivets bilaga I, avsnitt 2.2).

Fråga för utredningen är om kompetens bör förvärvas genom obligatoriskt deltagande i utbildning och genomfört prov (artikel 3.1 a i) eller genom krav på endast prov (artikel 3.1 a ii).

### 5.1.1 Närmare om utbildningsalternativet

När det gäller yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens så förutsätter utbildningsalternativet deltagande i utbildningen och genomfört prov med godkänt resultat.

Av avsnitt 2.1 i bilaga 1 framgår bl.a. följande. Utbildningen skall omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i bilagans förteckning. Längden på utbildningen för grundläggande kompetens skall uppgå till 280 timmar. Varje aspirant skall köra minst 20 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon enligt direktiv 91/439/EEG (körkortsdirektivet).

Utbildningen för snabbförvärd grundläggande kompetens skall omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i bilagans förteckning. Längden på utbildningen för snabbförvärd grundläggande kompetens skall uppgå till 140 timmar. Varje aspirant skall köra minst 10 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon enligt direktiv 91/439/EEG (körkortsdirektivet).

I direktivet anges vidare att aspiranten under den individuella körningen skall åtföljas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. För att erhålla den grundläggande kompetensen kan föraren genomföra högst åtta av de tjugo timmarna individuell körning på en särskild bana (trafikövningsplats) eller med hjälp av en avancerad simulator. Motsvarande tid för den snabbförvärdade grundläggande kompetensen är högst fyra av de tio timmarna individuell körning.

Utbildningen avslutas med att förarens kunskapsnivå prövas, skriftligt eller muntligt, i ett teoretiskt prov.

### 5.1.2 Närmare om provalternativet

Av avsnitt 2.2 i bilaga 1 framgår bl.a. följande. Det teoretiska provet skall således bestå av minst två delar:

- Skriftliga frågor som antingen består av flervalsfrågor eller frågor med direkta svar, alternativt en kombination av dessa typer.
- Fallstudier.

Minimilängden på det teoretiska provet skall vara fyra timmar.

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 säkerhetsbestämmelserna. Minimilängden på detta prov är 90 minuter.
- Ett praktiskt prov som omfattar vissa punkter i förteckning över de ämnen som yrkesföraraspiranten skall ha tillgodogjort sig. Minimilängden på detta prov är 30 minuter.

De fordon som används under det praktiska provet skall åtminstone uppfylla kraven för testfordon enligt körkortsdirektivet. Vidare föreskrivs om ett frivilligt kompletterande tredje prov på testbana eller med hjälp av simulator.

## 5.2 Utbildningsalternativet bör genomföras

Till skälen för att välja direktivets utbildningsalternativ hör att en obligatorisk utbildning enligt utredningens uppfattning skapar ett större intresse för föraryrket och ger fler möjlighet att uppnå kompetenskravet. De som vill utöva föraryrket för tunga fordon har olika förutsättningar. Somliga har lätt för att studera för att klara ett teoretiskt prov medan andra har svårare för detta. På grund av erfarenhet eller fallenhet har vissa förare lätt att klara ett praktiskt prov, medan det för andra går tämligen långsamt att lära sig manövrera ett tungt fordon. I båda dessa kategorier torde vara möjligt att rekrytera utmärkta förare.

Skillnaden mellan utbildningsalternativet och provalternativet är till en del skenbar. Det är troligt att en utbildning blir helt nödvändig för de allra flesta för att eleverna skall kunna klara de krävande proven i provalternativet. Ett teoretiskt prov av det slag som förutsätts om ingen utbildning genomförs blir med nödvändighet mycket omfattande. Även körprovet bedöms bli omfattande.

Oavsett om medlemsstaten väljer ett provalternativ eller ett utbildningsalternativ kommer de kurser som erbjuds att bli ett väsentligt inslag i utbildningen för många förare. Erfarenheter från körkortsutbildningen visar att trots att det inte finns något krav på praktisk övningskörning i trafikskola så övningskör de flesta eleverna ändå i trafikskolan. I utbildningsalternativet är närvaron vid kurser obligatorisk och undervisande lärare kan följa upp att



förareleven inhämtar de kunskaper som krävs enligt kursplanen. För grundutbildningen blir det därmed nödvändigt att fastställa en kursplan oavsett hos vilken aktör utbildningen bedrivs. Sådan kursplanering bidrar till stadga i utbildningsformerna. Typiskt sett bidrar en utbildningsväg till att höja yrkets status. Det bör också bidra till att de yrkesförare som genomgår utbildningen har en hög och jämn kompetens. En utbildning bör kunna bli ett krav från trafikhuvudmännen i kollektivtrafiken som upphandlar trafiken hos entreprenörer i bussbranschen. En obligatorisk utbildning i undervisningsform bör vidare kunna attrahera fler kvinnor till föraryrkena än vad som är fallet i dag.

Bland våra grannländer verkar utbildningsalternativet vara det alternativ som vinner störst anslutning.

Sammantaget finns enligt utredningens mening övertygande skäl för att välja ett utbildningsalternativ.

## 6 Grundläggande kompetens

### 6.1 Förvärvande av grundläggande kompetens

**Utredningens förslag:** En förare förvärvar grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning hos en utbildare för yrkesförarkompetens.

Grundutbildningen skall åtminstone omfatta de ämnen som anges i avsnitt 1 i bilaga I till yrkesförardirektivet. Den som deltar i grundutbildning benämns yrkesförarelev. Grundutbildningen skall omfatta minst 280 timmar, varav minst 20 timmar skall avse körträning.

En förare som utvidgar eller ändrar sin transportverksamhet skall i visst fall genomgå en kompletterande grundutbildning om minst 70 timmar, varav fem timmar skall utgöra körträning.

Med utbildning avses enligt direktivet utbildning vid ett utbildningscentrum som godkänts av en behörig myndighet. Utbildningen skall avslutas med prov. Med prov avses det eller de teoretiska prov som utbildningen avslutas med, och som används för att pröva yrkesförarelevens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Utbildningen skall åtminstone omfatta de ämnen som anges i avsnitt 1 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG. Utredningen föreslår att grundläggande kompetens uppnås genom deltagande i utbildning som avslutas med godkänt resultat.

Utbildningen skall enligt direktivet omfatta minst 280 timmar. Yrkesförareleven skall körträna i minst 20 timmar. Direktivet är ett minimidirektiv, men utredningen finner inte skäl att föreslå en mer omfattande utbildning. Däremot står det arbetsmarknadens parter fritt att avtala om en mer omfattande grundutbildning.

I yrkesförardirektivet benämns den elev som ännu inte uppnått grundläggande kompetens aspirant (jämför artikel 6). Denna

benämning passar mindre bra i det svenska utbildningsväsendet. Utredningen föreslår därför att aspiranten benämns yrkesförelävar. Med yrkesförelävar avses således en person som omfattas av krav på grundutbildning och för vilken yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens inte har utfärdats.

I enlighet med direktivet föreslår utredningen vidare att en förare av fordon som utför godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter eller omvänt och som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens endast behöver genomgå de delar i den grundutbildningen som är specifik för den nya kompetensen. En sådan kompletterande utbildning skall omfatta minst 70 timmar, varav fem timmar skall utgöras av körträning.

## 6.2 Snabbförvärd grundläggande kompetens

**Utredningens förslag:** En förare som innehar körkort får om särskilda förhållanden föreligger förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning (snabbförvärd grundläggande kompetens). Den förkortade grundutbildningen skall omfatta minst 140 timmar, varav minst tio timmar skall avse körträning.

En förkortad kompletterande grundutbildning skall omfatta minst 35 timmar, varav två och en halv timme skall utgöra körträning.

Medlemsstaterna får enligt direktivet även införa ett system för en förkortad grundutbildning. Intresset av att införa den snabbförvärvade kompetensen måste bl.a. vägas mot att ha likartade villkor i Sverige som i angränsande länder. Även de trafiksäkerhetsaspekter som föranlett direktivet förtjänar att särskilt beaktas. Ett nationellt system får dock inte inbjuda till att kompetensen bland förarna urholkas genom att den snabbförvärvade utbildningen blir det normala alternativet.

I Finland finns förslag om en snabbutbildning. Detsamma gäller för Frankrikes del. Ett absolut krav om grundutbildning under 280 timmar kan framstå som ett hinder för en sund förarrekrytering. Det får anses ligga i linje med direktivets syfte att främja förarrekryteringen om det kan ske utan att trafiksäkerheten eftersätts. Godstransporter och kollektivtrafik måste kunna

garanteras. Samhällsekonomiska skäl bör således kunna vägas in vid bedömningen. För att antas till den förkortade grundutbildningen bör hänsyn tas till förarens erfarenhet och tidigare kunskaper. För att utröna detta och avgöra om en person är lämpad för en förkortad grundutbildning kan det behövas en validering av individens kunskaper och kompetens.

Det är emellertid inte lämpligt att denna utbildningsväg generellt öppnas för hastigt uppträdande situationer, exempelvis transportbehoven i samband med naturkatastrofer eller attentat. Dessa extraordinära situationer får hanteras i annan ordning. Utredningen föreslår därför att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer i enskilda fall skall få medge undantag från bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning, dvs. bevilja dispens från bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning. Sådant undantag bör få förenas med villkor.

På grund av det anförda föreslår utredningen att en förare under särskilda förhållanden bör kunna förvärva sin grundläggande kompetens genom en förkortad utbildning, en s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens. Sådana särskilda förhållanden kan vara förarens erfarenhet och kompetens.

Den förkortade grundläggande utbildningen för snabbförvärvad grundläggande kompetens skall enligt direktivet omfatta minst 140 timmar. En yrkesförarelev som genomgår en sådan utbildning skall körträna i minst tio timmar. Utredningen finner inte skäl att frångå direktivet krav.

En förare av fordon som utför godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter eller omvänt och som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för snabbförvärvad grundläggande kompetens behöver enligt direktivet endast genomgå de delar i den grundutbildningen som är specifik för den nya snabbförvärvade kompetensen. En sådan snabbförvärvad kompletterande grundutbildning skall omfatta minst 35 timmar, varav två och en halv timme skall utgöras av körträning. Utredningen föreslår att Sverige följer direktivets krav.

## 6.3 Körträning

**Utredningens förslag:** Den som körtränar skall inte behöva inneha förarbehörighet för fordonet.

Den som körtränar utan sådan behörighet bör dock ha körkortstillstånd som avses i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488), uppfylla ålderskraven i 4 kap. 2 § denna lag och kraven på viss förarbehörighet enligt 4 kap. 4 § samma lag.

Körträning bör ske under uppsikt av en lärare vid en utbildare för yrkesförarkompetens. Den som har uppsikt över körningen bör följa med i bilen vid den körandes sida. Förare är då den som har uppsikt över körträningen såvida inte eleven har körkort med förarbehörighet för fordonet. Vissa undantag från kraven bör föreskrivas för elever i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning. För dessa elever bör bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ körkortsförordningen (1998:980) om övningskörning gälla i tillämpliga delar.

Vid körträning skall det på lämpligt sätt anges att fordonet används för detta.

### 6.3.1 Krav

Av direktivet följer att det inte får ställas upp som villkor för att delta i utbildning för att förvärva yrkeskompetens att föraren redan innehar ett giltigt körkort med s.k. tung behörighet.

Utgångspunkterna för de krav som bör uppställas inför individuell körning, dvs. körträning, finns i körkortslagstiftningen. Den som kör bl.a. lastbil eller buss skall ha ett gällande körkort för fordonet, dock att särskilda bestämmelser gäller för övningskörning (2 kap. 1 § körkortslagen [1998:488], KKL). För den som övningskör för körkort gäller i princip ett krav på körkortstillstånd<sup>1</sup>. Det följer av bestämmelserna i 4 kap. 1 § KKL. Ett meddelat körkortstillstånd gäller enligt 3 kap. 3 § körkortsförordningen (1998:980), KKF, normalt i fyra år. Tillståndet gäller för samtliga behörigheter för vilka de medicinska kraven är uppfyllda. Körkortstillstånden har delats in i tre medicinska grupper, varvid grupp II avser behörigheterna C och CE medan grupp III avser behörigheterna D, DE (Vägverkets föreskrifter om medicinska

<sup>1</sup>Vissa undantag är föreskrivna, se 3 kap. 7 a § och 4 kap. 1 § KKL och prop. 2002/03:26 s. 26.

krav för innehav av körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation, VVFS 1996:200).

Dessutom följer av 4 kap. 1 § KKL en rad andra krav på den som övningskör. Föraren skall ha en viss ålder (4 kap. 2 § KKL), inneha körkort med behörigheten B i visst fall (4 kap. 4 § KKL). Övningskörning skall dessutom ske under uppsikt av någon som uppfyller tämligen ingående krav (4 kap. 5–7 §§ KKL). När det gäller övningskörning i trafikskola skall övningskörningen ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt är utbildningsledare eller trafiklärare (4 kap. 5 § 1 KKL). Vissa preciseringar och undantag finns i 4 kap. körkortsförordningen (1998:980), KKF.

Det generella kravet om körkortstillstånd för övningskörning infördes i samband med tillkomsten av KKL. Enligt propositionen med förslag till ny körkortslag<sup>2</sup> var trafiksäkerhetsskäl viktiga. Det framhölls också att föraren behöver kunna förutse möjligheterna att få körkort. Regeringen ansåg att vissa körkortselever skulle, om kravet på körkortstillstånd slopades, helt i onödan komma att lägga ut tusentals kronor för en körkortsutbildning innan de fick veta att de på grund av medicinska eller personliga förhållanden inte kunde få körkort (a. prop. s. 38). Av särskilt intresse är att all övningskörning, dvs. även i trafikskola, gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller inom Försvarsmakten kom att underkastas krav på innehav av körkortstillstånd.

### 6.3.2 Omfattning och former

För yrkesförarens del finns föreskrifter i bilaga till yrkesförardirektivet om körträningens omfattning och former. Av direktivets bilaga I avsnitt 2.1 framgår att varje aspirant i utbildning för kompetens som förvärfvas i normal takt skall köra individuellt minst tjugo timmar med ett fordon i den berörda kategorin som uppfyller vissa krav. Aspiranten skall vidare under den individuella körningen åtföljas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum.

Yrkesförarelever i likhet med körkortselever bör få träna praktiskt med fordonet. Utredningen föreslår därför att träningen bör kunna ske i undantag från bestämmelserna i 2 kap. 1 § KKL. Yrkesförarelev som körtränar bör dock ha sådant körkortstillstånd

<sup>2</sup> Regeringens proposition *Ny körkortslag m.m.*, prop. 1997/98:124, s. 36–38.

som avses i 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488). Endast de personer som uppfyller de medicinska kraven för att inneha körkortsbehörigheten bör kunna genomgå grundutbildning. Trafiksäkerhetsaspekter på körningen leder till slutsatsen att körkortstillstånd bör föreligga, såvida inte eleven redan innehar körkort med förarbehörighet som yrkeskompetensutbildningen avser. Eleven bör alltså uppfylla kraven enligt 4 kap. 2 och 4 §§ körkortslagen. Vissa undantag bör gälla för situationen att eleven körtränar i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning (jämför 4 kap. KKF).

Körträning av det slag som krävs för att erhålla yrkesförarkompetens bör dock inte ske annat än om elevens körning följs av en lärare. Körträningen skall ske under uppsikt av utbildningsansvarig eller lärare hos en utbildningsanordnare. Särskilda föreskrifter bör finnas för kvalifikationerna hos utbildningsansvariga och lärare vid körträning.

Utredningen föreslår vidare att den som har uppsikt över körningen skall följa med i bilen vid den körandes sida. Den som har uppsikt över körträningen anses då som förare såvida eleven inte har körkort med förarbehörighet för fordonet. Vid körträning bör det också på lämpligt sätt anges att fordonet används för detta.

För körträning i gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning och fristående skola med motsvarande utbildning föreslås bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ körkortsförordningen (1998:490) om övningskörning gälla i tillämpliga delar. Även vid denna körträning bör den som har uppsikt över körningen följa med i bilen vid den körandes sida. Den som har uppsikt över körträningen anses som förare såvida eleven inte har körkort med förarbehörighet för fordonet.

Utredningen föreslår slutligen att det vid körträning bör på lämpligt sätt anges att fordonet används för detta.

## 6.4 Prov

**Utredningens förslag:** Utbildningen skall avslutas med prov. Det gäller för både grundutbildningen och den förkortade grundutbildningen.

Provet skall avläggas inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov. Innan Vägverket förordnar en person som är verksam inom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning skall Vägverket samråda med Statens skolverk.

Provet syftar till att kontrollera om yrkesföreläven har den kunskapsnivå som krävs av en yrkesföreläse. Utbildningen skall enligt direktivet avslutas med godkänt resultat i ett teoretiskt prov. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna provet. Nämnda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens eller om uppnådd snabbförvärvad grundläggande kompetens.

Utredningen föreslår att provet skall avläggas inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov. Innan Vägverket förordnar en person som är verksam inom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning föreslås Vägverket samråda med Statens skolverk.

Ett eller två underkända provresultat bör enligt utredningen inte leda till någon annan konsekvens än att eleven får göra om provet, eventuellt efter ytterligare förberedelser. Om eleven vid ett flertal tillfällen misslyckas med att få godkänt resultat bör han eller hon göra om utbildningen alternativt rådas att överväga sitt yrkesval. Utbildaren bör dock normalt ha haft möjlighet att uppmärksamma eleven på förutsättningarna för yrket i ett betydligt tidigare skede under utbildningen. Den utbildare som har en anmärkningsvärt hög andel underkända elever vid prov bör uppmärksammas på förhållandet i samband med tillsyn.

Utredningen föreslår att Vägverket bör bemyndigas att meddela ytterligare föreskrifter om prov.



### 6.4.1 Inga undantag från prov

Enligt yrkesförardirektivets artikel 3.3 får medlemsstaterna undanta förare som har erhållit det examensbevis om yrkesmässig kompetens som föreskrivs i direktiv 96/26/EG<sup>3</sup> från prov som avses i yrkesförardirektivet i fråga om de ämnen som ingår i provet och i förekommande fall från närvaroplikt vid motsvarande kursmoment.

Enligt 2 kap. 8 § yrkestrafiklagen (1998:490), YTL, anses kravet på yrkeskunnande uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnas av Vägverket. De ämnen som då är gemensamma för utbildningen för yrkestrafiken skall alltså kunna tillgodoräknas vid förvärvandet av kompetens som yrkesförare.

Utredningen finner dock att innehavare av yrkestrafiktillstånd som även omfattas av krav på att förvärva yrkesförarkompetens genom utbildning endast skulle kunna räkna med en obetydlig förkortning av utbildningstiden. Därtill kommer att det skulle tillkomma nya administrativa rutiner hos Vägverket att avgöra i vilken mån dessa förare skall undantas från enskilda utbildningsmoment. Utredningen har därför beslutat att inte föreslå något särskilt undantag från prov.

## 6.5 Den grundläggande kompetensen är inte tidsbegränsad och kan inte återkallas

Den grundläggande kompetensen föreslås gälla tills vidare. Kompetensen skall för den som utövar yrket upprätthållas genom fortbildning. Om fortbildningen inte genomförs uppfylls inte lagens förarkrav. De som betar sig olämpligt i trafiken kan lagföras straffrättsligt. Vidare kan deras körkort komma att återkallas. Missbrukare av droger och de som ägnar sig åt viss brottslighet ägnas särskild uppmärksamhet enligt körkortsbestämmelserna. Detsamma gäller dem som på grund av viss sjukdom har svårt att framföra tunga fordon. Några särskilda åtgärder när det gäller yrkeskompetensen är inte påkallade i dessa fall eftersom de åtgärder som behövs för att begränsa möjligheterna att framföra

<sup>3</sup> Rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter (EGT L 124, 23.5.1996, s. 1). Direktivet senast ändrat genom direktiv 98/76/EG (EGT L 277, 14.10.1998, s. 17).

fordon under den tid föraren anses olämplig behandlas i körkorts-  
lagstiftningen. Utredningen anser att det inte behövs införas  
föreskrifter om sanktioner som varning eller återkallelse av  
yrkeskompetensbevis.

## 7 Fortbildning

**Utredningens förslag:** En förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens genom att delta i grundutbildning och en förare med hävdvunnen rätt skall genomgå fortbildning.

En förare som förvärvat yrkeskompetensbevis bör genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

En förare som omfattas av hävdvunnen rätt bör genomgå den första fortbildningen inom fem år från den dag då lagen börjar tillämpas.

Sedan förarna har genomgått sin första fortbildning skall de genomgå fortbildning vart femte år under giltighetstiden av yrkeskompetensbeviset.

En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att yrkesmässigt utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildningskurs.

En förare som utför godstransporter eller persontransporter och som genomgått en fortbildning bör inte vara skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset.

### 7.1 Syftet

För att upprätthålla kompetensen för redan yrkesverksamma förare bör dessa enligt direktivet åläggas en periodiskt återkommande vidareutbildning i sådana frågor som är väsentliga för deras yrkesutövning. Fortbildningen skall syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis samt förare med hävdvunnen rätt en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande. Tyngdpunkten skall läggas på trafiksäkerhet och bränsleförbrukning. Syftet med fortbildningen skall vara att

fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga 1. Utbildningen skall anordnas av ett godkänt utbildningscentrum. Om föraren byter företag skall hänsyn tas till fortbildning som redan genomgåtts.

Utredningen föreslår mot denna bakgrund att förare som har förvärvat sin grundläggande kompetens eller förare med hävdvunnen rätt skall genomgå fortbildning.

## 7.2 Tider

Den som förvärvat yrkeskompetensbevis skall enligt direktivet genomgå en första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades.

En förare med hävdvunnen rätt skall genomgå sin första fortbildning inom fem år efter de tidpunkter som anges i artikel 14.2 i direktivet, enligt en tidplan som fastställs av medlemsstaterna.

Det är fråga om ett stort antal förare med hävdvunnen rätt till yrkeskompetensen som behöver fortbildningskurser. För förare av persontransporter är fortbildning obligatorisk fr.o.m. den 10 september 2008 och förare av godstransporter fr.o.m. den 10 september 2009. Det kan bli svårt att möta kravet på fortbildning om transportföretagen eller förarna skjuter på fortbildningen till det sista möjliga året för att genomföra denna, åren 2013 resp. 2014. Utredningen kan också se att Vägverket kan få en anhopning av ärenden om utfärdande om yrkeskompetensbevis. Utredningen har därför övervägt möjligheten att föreslå en författningsreglerad tidsplan för fortbildningen av framför allt de förare som har en hävdvunnen rätt. En förlängning av tiden för fortbildning utöver fem år skulle dock sänka fortbildningskraven jämfört med motsvarande kollektivavtalsbestämmelser. En kortare tid medför inte med självklarhet en mindre risk för anhopning av utbildningsinsatserna. Parterna på arbetsmarknaden har uttryckt vilja att medverka till en planering som fördelar fortbildningsinsatserna över respektive femårsperiod. Även utbildarna och deras organisationer har förklarat sig villiga att verka för en fördelning över åren. Det fordras således åtgärder i god tid av de berörda organisationerna för att fortbildningsinsatserna skall fungera så smidigt som möjligt. En metod bland flera kan vara att dela upp fortbildningskurser i delkurser.

Utredningen föreslår därför att en förare som förvärvat yrkeskompetensbevis skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades. En förare som omfattas av hävdvunnen rätt skall genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag denna lag börjar tillämpas. En förare som har genomgått sin första fortbildning skall härefter genomgå fortbildning vart femte år under den giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning. En förare som inte har genomgått föreskriven fortbildning skall för att få återgå till att yrkesmässigt utföra gods- eller persontransporter genomgå en fortbildning.

Utredningen föreslår vidare i enlighet med direktivet att innehavare av yrkeskompetensbevis samt förare med hävdvunnen rätt som upphört att vara verksamma och som inte uppfyller kraven på fortbildning skall genomgå en fortbildningskurs innan de återgår till att utöva yrket.

### 7.3 Undantag

I enlighet med direktivet föreslår utredningen att en förare som utför godstransporter eller persontransporter på väg och som har genomgått en fortbildningskurs skall inte vara skyldig att genomgå ytterligare fortbildning under yrkeskompetensbevisets giltighetstid om denne ändrar eller utvidgar sitt verksamhetsområde.

### 7.4 Fortbildningens innehåll m.m.

**Utredningens förslag:** En fortbildningskurs skall omfatta 35 timmar. Kursen får delas upp i delkurser omfattande minst sju timmar. Enskilda moment i kursen bör få innefatta simulatorträning eller distansundervisning.

En utbildare för yrkesförarkompetens skall föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen.

Snarast efter att föraren genomgått fortbildningskursen bör utbildaren rapportera det underlag som behövs för att Vägverket skall kunna fatta beslut om utfärdandet av yrkeskompetensbevis.

Föraren bör alltid ha rätt att tillgodoräkna sig delkurser som han eller hon genomgått hos en utbildare för yrkesförarkompetens.

Yrkesförardirektivet ger medlemsstaterna en stor nationell frihet att ordna fortbildningen på det sätt som man finner bäst. Av bilaga I avsnitt 4 framgår att de obligatoriska fortbildningskurserna skall vara fördelade på perioder om minst sju timmar och ha en total längd av 35 timmar vart femte. Sådan fortbildning kan delvis tillhandahållas med hjälp av avancerad simulator.

Från allmänna utgångspunkter är det naturligt om fortbildningen anpassas till de krav som ställs i den verksamhet där föraren utövar sitt yrke. Det bör alltså vara förarens behov av aktuella kunskaper för att fortsätta utöva yrket som sätts i centrum. När det gäller innehållet i fortbildningen kan utredningen inte nog understryka att utbildningen utformas med hög flexibilitet. Fortbildningen bör tillgodose såväl företagets behov i den bransch där det är verksamt som den enskilde förarens behov av att öva särskilda färdigheter. Fortbildningen är en obligatorisk och personlig kompetensutveckling för den enskilde föraren.

Fortbildningen bör organiseras på ett sätt som medger flexibla lösningar. Direktivet tillåter viss uppdelning av fortbildningskursen men den får inte genomföras i perioder som är kortare än sju timmar. Utredningen tolkar direktivet på så sätt att nämnda sju timmar normalt skall hänga samman under en utbildningsdag. Fortbildning i mindre kursavsnitt än så riskerar att bli förfelad. En delkurs bör kunna genomföras utan andra avbrott än för raster.

Förare som bor i glesbygd kan ha lång resväg till utbildningsorten. I sådana fall bör man kunna genomföra ett kursmoment under en period som består av ett eftermiddagspass dag 1 och ett morgonpass dag 2. Det bör även vara möjligt att fullgöra delar av en fortbildningskurs på distans förutsatt att utbildningskontrollen ändå upprätthålls av utbildaren. S.k. e-learning och användning av Internet bör kunna användas för att nå målen med fortbildningen i distansundervisning.

Det är dock en grannliga uppgift att avgöra vilka moment som passar för sådan teknik. För att garantera kvaliteten i en uppdelad fortbildningskurs kan det vara lämpligt att det finns program för den enskilde förarens fortbildning. Programmet bör i så fall innehålla krav på deltagande i kursen. Utredningen föreslår att Vägverket skall få meddela ytterligare föreskrifter om fortbildning.

Oavsett hur fortbildningen normalt är organiserad är det rimligt att den som återvänder till yrket efter ett uppehåll relativt snabbt skall kunna återfå möjligheten att utöva yrket. Det bör därför finnas beredskap hos utbildningsanordnare att erbjuda en

komprimerad utbildning för att föraren skall få nödvändigt yrkeskompetensbevis som avser fortbildningen.

Det blir en angelägen uppgift för Vägverket och branschens aktörer att i samarbete se till att framför allt förare med hävdvunnen rätt deltar i fortbildningskurser så att en kraftig belastning kan undvikas fram emot femårsperiodernas slut. Om det följer av arbetsrättslig lagstiftning bör även de fackliga organisationerna ges den insyn och det medbestämmande som där föreskrivs när det gäller planeringen av utbildningen.

Föraren och utbildaren har ett intresse av att anteckna deltagandet i fortbildningskurser. Det förefaller dock lämpligast att ansvaret för uppgiften läggs på utbildaren. Utredningen föreslår därför att en utbildare för yrkesförarkompetens skall föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen. Vidare föreslår utredningen att en utbildare snarast efter att föraren genomgått fortbildningskursen bör rapportera det underlag som behövs för att Vägverket skall kunna fatta beslut om utfärdandet av yrkeskompetensbeviset. En sådan ordning kan bidra till att föraren genomgår fortbildningskurser och delkurser i fortbildningen med viss regelbundenhet. Vid bedömning av vilken fortbildning som återstår för att föraren skall anses ha fullföljt kursen föreslår utredningen i enlighet med direktivet att denne skall ha rätt att tillgodoräkna sig delkurser som han eller hon genomgått hos utbildare för yrkesförarkompetens. Situationer då sådant tillgodoräkande bör ske kan vara om föraren byter utbildare för yrkesförarkompetens mitt i kursen eller utbildarens verksamhet upphör.

## **7.5 Fortbildningskurs bör inte avslutas med prov**

Direktivet reser inget krav på obligatoriska prov i anslutning till fortbildningen. Det finns å andra sidan inget hinder att nationellt genomföra obligatoriska prov heller. Sådana prov skulle dock behöva övervakas på ett liknande sätt som de prov som anordnas när grundutbildningen avslutas. Värdet av sådana prov kan ifrågasättas. Visserligen kan hävdas att en obligatorisk kunskapskontroll skulle förbättra kvaliteten i fortbildningen. Det finns dock andra medel för att upprätthålla kvaliteten. Det skulle också bli ett administrativt sett mycket stort åtagande att genomföra obligatoriska prov på fortbildningen. Inte heller i våra nordiska

grannländer eller i vår övriga nära omvärld finns något starkt intresse för obligatoriska prov på fortbildningskurser. Det skulle dessutom bli kostsamt för företagen att avsätta extra tid efter fortbildningskursen för att genomföra prov. Parter i bussbranschen har redan utvecklat webbaserade prov för certifieringen av bussförare. Dessa prov kan anpassas till lokala förhållanden, såsom till särskilda system för att ta betalt av passagerare som kan variera från ett län till ett annat. Det är inget som hindrar att sådan certifiering pågår parallellt med den fortbildning som avses i direktivet. I den fortbildning som skall organiseras av utbildningsanordnarna för att genomföra direktivet bör dock inte finnas något obligatoriskt krav på att föraren skall göra ett prov.



## 8 Utbildningsort

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

Om föraren inte är medborgare i en stat inom EES men anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES skall han eller hon erhålla den grundläggande kompetensen i Sverige om permanent uppehållstillstånd eller arbetstillstånd utfärdats här i landet.

Alla dessa förare skall också genomgå fortbildning i Sverige om de är permanent bosatta i landet eller arbetar här.

Förare som är medborgare i en stat inom EES skall enligt artikel 9 i direktivet erhålla den grundläggande kompetensen i den medlemsstat där de har normal hemvist enligt definitionen i artikel 14 i förordning (EEG) nr 3821/85. Är föraren inte medborgare i en stat inom EES men anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES skall han eller hon erhålla den grundläggande kompetensen i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat uppehållstillstånd för dem. Dessa förare skall också genomgå fortbildning i den stat där de har normal hemvist eller i den medlemsstat där de arbetar.

Utredningen föreslår en lagstiftning i enlighet med direktivet.

## 9 Utbildare för yrkesförarkompetens

**Utredningens förslag:** De utbildningscentrum som avses i yrkesförardirektivet bör benämnas utbildare för yrkesförarkompetens. Med utbildare för yrkesförarkompetens avses den fysiska eller juridiska person som tillhandahåller grundutbildning eller fortbildning för yrkesförarkompetens.

Utbildningsverksamheten bör få bedrivas endast av den utbildare som har tillstånd av myndighet som regeringen bestämmer.

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

En gymnasieskola eller fristående skola med motsvarande utbildning bör i vissa fall inte vara skyldig att ha tillstånd.

En utbildare skall ha en godkänd chef, som ansvarar för att den tillståndspliktiga verksamheten bedrivs på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett.

Frågor om tillstånd och godkännande av chef bör prövas av Vägverket.

Uppgifter ur belastningsregistret bör lämnas ut till Vägverket i fråga om den som myndigheten överväger att ge tillstånd eller godkänna vid lämplighetsprövning. Detsamma bör gälla för misstankeregistret. Vägverket bör få ha direktåtkomst till uppgifter ur dessa register i ärenden som rör yrkesförarkompetens.

## 9.1 Ansökan och godkännande

De utbildningscentrum som tillhandahåller utbildning för grundläggande kompetens samt fortbildning skall enligt direktivets bilaga 1 avsnitt 5 godkännas av medlemsstaternas behöriga myndigheter.

I samma avsnitt anges vad ansökan från utbildningscentrumet skall innehålla och att ett godkännande kan återkallas eller förklaras vilande om villkoren inte längre är uppfyllda.

Ett sådant godkännande kan enligt direktivets bilaga I avsnitt 5 endast erhållas efter en skriftlig ansökan, till vilken följande handlingar skall bifogas:

1. Ett lämpligt kompetens- och utbildningsprogram som anger ämnen, plan för genomförande och undervisningsmetoder
2. Lärarnas kvalifikationer och verksamhetsområden.
3. Information om undervisningslokaler, undervisningsmaterial, tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och den fordonspark som används.
4. villkoren för deltagande i utbildningen (antal deltagare).

Den behöriga myndigheten skall godkänna utbildningen på följande villkor:

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

Godkännande 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 trafiklärare som utbildar förare för tunga fordon, ha dokumenterad erfarenhet från föraryrket eller motsvarande förarerfarenhet.

Kursprogrammet skall slutligen utformas i enlighet med godkännandet och omfatta de ämnen som förtecknats i avsnitt 1 av bilagan till direktivet.

## 9.2 Behov av utbildare

Det behövs en struktur av utbildningsanordnare och en finansiering av utbildningen för att direktivet skall kunna genomföras. Utbildarna behöver sannolikt bli fler jämfört med dem som redan finns och som utbildar förare för tunga körkortsbehörigheter. Det är naturligt att dessa nya utbildare växer fram i samarbete med organisationerna inom transportbranschen. Utredningen har inte till uppgift att skapa en sådan organisation. Förslag om genomförandet av direktivet bör dock innehålla en bedömning av på vilka villkor som grund- och fortbildningsverksamheten kan komma att fungera.

I princip bör samma grundläggande krav upprätthållas för alla utbildare för yrkesförarkompetens. Särskilda bestämmelser behöver inte finnas beroende på om en utbildare skall vara verksam inom grundutbildning eller fortbildning. Det bör föreligga en sund konkurrens mellan utbildarna. I dag ställs mycket begränsade krav på utbildare för körkort enligt 4 kap. 9–11 §§ körkortslagen (1998:488), KKL. Dessa förhållanden talar för att man i linje med yrkesförardirektivet bör ställa upp vissa villkor för godkännandet av utbildningscentrum. Det kan därför bli nödvändigt att ha bestämda krav för att bedriva utbildningen, särskilt om behörig myndighet skall kunna utöva effektiv tillsyn mot dem som innehar tillstånd att utbilda nya yrkesförare.

Det kan naturligtvis övervägas att göra skillnad mellan utbildare för grundläggande kompetens och utbildare för fortbildning. Det kan framstå som naturligt att det finns utbildare av två slag med hänsyn till att villkoren för förarens eller yrkesförarelevens deltagande i dessa utbildningsdelar är helt olika. De krav som ställs på ett utbildningscenter enligt direktivet måste dock varje utbildare motsvara, oavsett om verksamheten avser grundläggande kompetens eller fortbildning. Utredningen finner inte anledning att föreslå att det skall finnas två kategorier av utbildningscenter. Däremot kan det uppkomma tämligen stora skillnader i utbildningscentrumens organisation beroende på vilken verksamhet dessa har tillstånd att bedriva.

Utbildningen bör bedrivas så att förare kan tillgodogöra sig denna inom rimligt avstånd från förarens ordinarie bostadsort. Särskilt fortbildningskurser bör vara lätta att nå. Deltagande i utbildningen är viktig för utbildningsresultatet. En flexibilitet i formerna bör utgöra grund för att utbildningen kan bedrivas på många orter och i former som är anpassade till transportföretagens och de enskilda förarnas behov.

Direktivet syftar till att förarnas kompetens skall förbättras för att öka trafiksäkerheten och stärka rekryteringen av förare. Befintliga och nytillkomna utbildningsanordnare kan bidra till en förbättrad yrkesförarkompetens när den efterfrågas.

Särskilt när det gäller grundutbildningen behövs en efterfrågan på nya förare för att nödvändig utbildning skall komma till stånd. Det får antas att det behövs en offentlig finansiering för att yrkesförarna skall kunna förvärva sin grundläggande kompetens. Insatser inom arbetsmarknadsutbildningen kommer därmed att vara av stor betydelse. Möjligheterna för studerande att få studiehjälp eller studiemedel på en yrkesförarutbildning bör tas till vara.

I fråga om fortbildningen är förhållandena något annorlunda. Det är ett behov i verksamheten att förare deltar i fortbildning. Utbildningsinsatserna bör ofta kunna finansieras av de företag där förarna är verksamma, alternativt av föraren själv. Dessa företag är ofta bundna av såväl förpliktelser i kollektivavtal som villkor om utbildning i de avtal som träffas efter upphandling av trafik.

### 9.2.1 Gymnasieskolor

Utbildningskraven i gymnasieskolan uttrycks i dag i form av mål som eleverna ska uppnå efter avslutad kurs eller genomfört program. Utbildningens innehåll beskrivs i kursplanerna men inte på den detaljnivå som yrkesförardirektivet föreskriver och inte med uttryckligt angivande av antal timmar. Gymnasieskolans fordonsprogram med transportinriktning ger redan i dag eleverna en stor del av de kunskaper som direktivet föreskriver. Utbildningen omfattar dessutom många delar som inte alls berörs av direktivet.

Kunskap och utbildningskraven för gymnasieskolans rektorer och lärare regleras i 2 kap. skollagen (1985:1100). Som rektor får enligt 2 kap. 2 § andra stycket skollagen bara den anställas som genom utbildning och erfarenhet har förvärvat pedagogisk insikt.

Gymnasieskolan bör även fortsättningsvis vara en viktig utbildningsanordnare. Förarutbildningen bedrivs i dag på fordonsprogrammet med transportteknisk inriktning. Uppskattningsvis 1 300 förare per år får sin yrkeskompetens genom gymnasieutbildning på fordonsprogrammet. Det är då fråga om ett betydligt större antal prov eftersom dessa elever förvärvar flera s.k. tunga körkortsbehörigheter.

Regeringens uppdrag till utredningen omfattar förslag om genomförande av direktivet. Något undantag har inte gjorts för skolväsandets del. Utredningen har övervägt hur ett undantag från de obligatoriska utbildningskraven skulle kunna genomföras. Alternativet är emellertid det omfattande och krävande provförfarandet som regleras i direktivet. Det är också centralt för utredningen att direktivet skall genomföras så att konkurrensen inte snedvrids mellan aktörer som är offentligt och privat finansierade. Samma villkor bör således gälla oavsett vem som anordnar utbildningen. Särskilt viktig är denna princip när det gäller vuxnas lärande där målgruppen för en offentligt finansierad och en privatfinansierad utbildare är densamma. Vuxenutbildningen och gymnasieskolan bedrivs ofta i likartade former och ingen skillnad bör i princip göras mellan kraven på eleverna. Att genomföra ett utbildningskrav för vissa utbildare och ett provalternativ för andra utbildare skulle dessutom vara administrativt svårhanterligt. Samma villkor bör därför gälla för all grundutbildning för yrkesförare.

Direktivet bör enligt utredningens uppfattning genomföras så att grundutbildningen för yrkesförare motsvarar direktivet även i gymnasieskolan och i fristående skolor med motsvarande utbildning. Hänsyn bör tas till de villkor som gäller för att bereda och besluta styrdokument inkluderande kursplaner. I den mån innehållet i styrdokument behöver ges överensstämmelse med direktivet ankommer denna uppgift på Statens skolverk. För gymnasieskolans del bör framtida kursplaner ändras för att tillmötesgå de nya krav som direktivet ställer på utbildningens innehåll. Ett arbete med genomförandet av yrkesförardirektivet har påbörjats hos Skolverket i samband med pågående revision inom fordonsprogrammet. Utredningen har således erfarit att kursplaner i ämnena transportkunskap och trafikkunskap f.n. utformas i enlighet med ett regeringsuppdrag.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Uppdrag till Statens skolverk avseende ämnesbetyg för gymnasieskolan m.m., bilaga till regeringsbeslut 2004-09-02, nr 8

Utbildningskontrollen skall slutföras genom att yrkesförareleven examineras. Eleven bör vidare examineras genom att prov avslutar utbildningen. Däremot bör inte formerna för utbildningen i övrigt behöva påverkas. Inte heller behöver ett målstyrt förhållningssätt överges. Yrkeskompetensutbildningen kan eventuellt delas upp under utbildningstiden. Utbildningskontrollen kan liksom i dag ske fortlöpande, med eller utan prov. Det skall dock finnas ett eller flera avslutande prov som mäter kunskaperna i de ämnen som direktivet behandlar för att yrkeskompetensbevis skall få utfärdas.

### 9.2.2 Kommunal vuxenutbildning

Inom kommunal vuxenutbildning finns utbildning för tunga körkortsbehörigheter i tämligen liten skala. Dagens utbildningsplatser finns framför allt inom en påbyggnadsutbildning på genomförd gymnasieutbildning och avser yrkesförare för buss. De utbildningsplatser som finansieras genom statliga anslag är ca 300 per år. Kommunerna inrättar och finansierar ytterligare sådana utbildningsplatser. Lokalt anordnas påbyggnadsutbildningar även för blivande lastbilsförare. Någon motsvarande utbildningskapacitet finns dock inte inom den kommunala vuxenutbildningen för godstransporter. Det är sannolikt nödvändigt att denna utbildningsmöjlighet i ökande utsträckning tas i anspråk för utbildningen av yrkesförare.

Enligt Skolverket pågår revision av kursplaner för de påbyggnadsutbildningar som avser bussförare. Revisionen avser bl.a. genomförandet av yrkesförardirektivet, och direktivet påverkar utbildningens längd och innehåll m.m.

### 9.2.3 Trafikskolor

Siffrorna visar att antalet trafikskolor som f.n. kan ta hand om elever för att utbilda dem i enlighet med direktivets krav är mycket få. När behovet inventeras bör man ta hänsyn till de alternativa utbildningsvägarna såsom gymnasieskolan och den kommunala vuxenskolan. Det kvarstår dock att antalet är alldeles för litet. Inte minst behöver det finnas en geografisk representation av utbildningscenter som är tillräckligt god. De förslag som tas fram bör syfta till att beskriva de krav som ställs på ett

utbildningscenter. På så sätt kan vägen öppnas för att en struktur av utbildningscenter växer fram på naturlig väg som motsvarar åtminstone direktivets krav.

Det finns enligt Sveriges Trafikskolors Riksförbunds (STR) bedömning för närvarande bara 13 trafikskolor i hela landet som klarar hela yrkeskompetensutbildningen för tunga fordon. Bland trafikskolorna och deras personal finns en beredskap sedan ca två års tid på direktivets effekter. Enskilda mindre trafikskolor har svårt att hantera de höga krav som ställs på utbildningscenter som kan förmedla hela den kompetens som behövs i de yrken som är företrädna i vägtrafiken. Det finns dock möjligheter att utveckla verksamheten vid ett större antal befintliga trafikskolor. En metod kan vara att trafikskolor samarbetar inbördes för att kunna ha lärare som har kompetens att lära ut inom hela området. Utredningen antar vidare att trafikskolor i högre grad måste samarbeta med åkerier för att kunna hålla med fordon i tillräcklig mängd. I den grundutbildning där kompetensen förvärvas i normal takt är föreskrivet om 20 timmars körträning. Det kommer även med beaktande av dessa samarbetsmöjligheter sannolikt att behövas ett visst tillskott av utbildningskapacitet i trafikskolorna.

Trafikskolorna har en beredskap för den nya grundutbildningen för yrkesförarkompetens. Trafikskolornas nuvarande verksamhet passar på vissa områden in på direktivets krav. Det gäller naturligtvis behörighetsutbildningen för dragfordonet och även vissa övriga utbildningsinslag för förare i tung trafik som trafikskolor tillhandahåller. Några viktiga kompletterande inslag är utbildning för transporter av farligt gods, framförandet av släpfordon och nuvarande yrkeskompetens. Bedömningarna av i hur hög grad den nya grundutbildningen för yrkesförarkompetens påverkar denna befintliga förarutbildning varierar. En utbildning för yrkesförarkompetens kan enligt STR, sedd för sig, bli så lång som åtta veckor. Även med beaktande av att nuvarande förarutbildning innehåller delvis samma moment blir det fråga om en revidering av kursernas innehåll och längd.

#### **9.2.4 Transportbranschens egna utbildningsanordnare**

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA), Sveriges åkeriföretag (SÅ), Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB (Kollega), Svenska bussbranschens riksförbund (BR) och Svenska



Lokaltrafikföreningen (SLTF) har alla en aktiv del i utvecklandet av förarnas kompetens. Aktuell verksamhet har stöd i befintliga kollektivavtal och i vissa fall i avtal mellan, för persontransportbranschens del, trafikhuvudmännen och entreprenörerna. Hos många trafikhuvudmän i landet finns ett starkt intresse av att bussförare deltar i vidareutbildning. Redan i dag är en fortbildning etablerad för delar av godstransportsektorn. Vissa medelstora och större åkerier har fortbildningsverksamhet som bedrivs av handledare eller instruktörer. Några av de större entreprenörerna i bussbranschen, lastbilscentraler och större åkerier har egen utbildningsverksamhet inom både grund- och fortbildning.

Verksamheten hos dessa aktörer torde vara omedelbart gångbar för sådan fortbildning som avses i direktivet. Vidare kommer denna verksamhet att vara ett viktigt komplement inom grundutbildningen. Det gäller särskilt yrkesförarelevernas körträning och deras möjligheter i övrigt att få praktisk erfarenhet av verksamheten vid ett transportföretag.

Det är de krav som bör ställas på ett utbildningscentrum som måste vara vägledande för vilka subjekt som kan komma i fråga såsom utbildare för yrkesförarkompetens. Hänsyn måste tas till möjligheterna vid ett utbildningscentrum att pedagogiskt och praktiskt vägleda en elev genom utbildningen. TYA, Sveriges åkeriföretag, Kollega, Svenska bussbranschens riksförbund och SLTF kommer att ha en central betydelse för möjligheterna att genomföra direktivets krav. Det gäller framför allt fortbildningen för förarna.

Den svenska fordonsindustrin har visat intresse för att bedriva den fortbildning som avses i yrkesförardirektivet för sina kunder.

### 9.2.5 Övriga

Utbildning för tunga körkortsbeförigheter finns även hos Försvarsmakten, numera dock i en minskande skala. Utredningen räknar inte med att denna utbildningskapacitet f.n. kan tas i anspråk för yrkeskompetensutbildning för yrkesförare i civil tjänst.

## **9.3 Tillstånd för utbildare och godkännande av chef**

### **9.3.1 Tillstånd för utbildare för yrkesförarkompetens**

Utredningen föreslår att utbildningsverksamhet för yrkeskompetens får bedrivas endast av den som har tillstånd av myndighet som regeringen bestämmer. Tillstånd bör få meddelas utbildare som med hänsyn till sina ekonomiska förutsättningar och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet på sådant sätt att kravet på god utbildning blir tillgodosett.

Något behov av att pröva ansökningar om tillstånd för en gymnasieskola eller fristående skola med motsvarande utbildning där eleven undervisas på en nationellt fastställd kurs föreligger inte. Det gäller under förutsättning att kursen har varit föremål för samråd med Vägverket. Det betyder bl.a. att en gymnasieskola som bedriver ungdomsutbildning på ett fordonsprogram som omfattar de ämnen som framgår av yrkesförardirektivet inte omfattas av tillståndskrav.

Undantag från tillståndplikt bör, inte minst av konkurrensskäl, vara så få som möjligt och endast omfatta reguljär ungdomsutbildning i gymnasieskola och fristående skola med motsvarande utbildning. Däremot bör inte kommunal vuxenutbildning eller s.k. uppdragsutbildning vara undantagen. Denna utbildning bedrivs i konkurrens med andra aktörer och skall omfattas av samma tillståndsplikt.

### **9.3.2 Chef som ansvarar för verksamheten**

Utredningen anser vidare att en utbildare skall ha en chef som ansvarar för verksamheten. Denna chef bör godkännas av Vägverket.

Utredningen föreslår också att Vägverket skall få meddela ytterligare bestämmelser om utbildare för yrkeskompetens.

När det gäller godkännande av chef kan såsom jämförelse nämnas att det i det offentliga skolväsendet ställs höga krav på den som leder utbildningen, jämför 2 kap. 2 § skollagen (1985:1100). Uppmärksamhet kan fästas på att det åvilar rektor att särskilt verka för att utbildningen utvecklas. Som rektor får också bara den anställas som genom utbildning och erfarenhet har förvärvat pedagogisk insikt. Föreskrifter om krav på chefen för en utbildare

för yrkesförarkompetens borde kunna utformas med ledning av sådana krav.

En chef hos en utbildare för yrkesförarkompetens skall leda verksamheten och vara utbildningsansvarig. Chefen skall se till utbildningsprogram fortlöpande utvärderas samt att dessa successivt förbättras med hänsyn till de brister som upptäcks. Chefen skall även ansvara för att lärarna motsvarar de krav som är föreskrivna. Denne bör själv ha pedagogiska färdigheter. Det är lämpligt att chefen är åtminstone 21 år och lämplig för uppgiften att leda verksamheten hos utbildaren för yrkesförarkompetens. Lämplighetsprövning bör vidare ske genom kontroll mot belastningsregistret och misstankeregistret.

Elever i gymnasieskolan och fristående skolor får ofta sin utbildning på en nationellt fastställd kurs som har varit föremål för samråd med Vägverket. Det finns inte något behov av godkännande av chefer för en gymnasieskola eller fristående skola där eleven undervisas på en sådan kurs. Denna fråga har utredningen löst genom att undanta utbildaren från tillståndsplikt.

Utredningen föreslår att för godkännande som chef skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. ha pedagogisk utbildning eller pedagogisk erfarenhet, och
3. i övrigt vara lämplig för uppgiften.

#### *Utbildningsansvarig*

En chef hos en utbildare för yrkesförarkompetens bör få bland lärarna utse en eller flera utbildningsansvariga. En utbildningsansvarig skall ha en välgrundad yrkeskompetens såsom lärare och inneha körkort med den förarbehörighet som utbildningen avser. Med körkort jämställs i sammanhanget körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Den utbildningsansvarige bör svara för

1. att den som deltar i utbildning får de kunskaper som behövs för att uppnå eller vidmakthålla yrkeskompetensen, och
2. att lärare informeras om resultatet av utvärderingen av verksamheten.

*Lärare*

En lärare hos en utbildare för yrkesförarkompetens bör ha

1. pedagogisk utbildning eller pedagogisk erfarenhet,
2. god kännedom om lagstiftningen och utbildningskraven, och
3. god kännedom om undervisningsmaterialet och undervisningsmetoderna.

När det gäller de lärare som körtränar i fordon med elever bör särskilda krav ställas. Samma bestämmelser bör finnas oavsett om det är fråga om körträning för elever hos en privat utbildningsanordnare eller kursdeltagare i den kommunala vuxenutbildningen. Avsikten är att läraren skall ansvara för elevens träning på yrkesmässiga och körtekniska moment i utbildningen. Om det är fråga om körträning på ett åkeri är läraren dessutom ansvarig för arbetsplatslärandet på företaget och för kontakterna med skolan. En certifierade instruktör i dagens arbetsplatslärande skall ha genomgått kursen pedagogik och metodik (sju dagar). En sådan kurs bör enligt utredningens mening garantera tillräckliga pedagogiska kvalifikationer för en lärare som bedriver körträning med elever hos en utbildare för yrkesförarkompetens. Härtill kommer att en sådan lärare bör vara välmeriterad och ha god erfarenhet som yrkesförare av fordonsslaget.

Utredningen föreslår således att en lärare som skall arbeta som instruktör vid körträning skall ha välmeriterad och aktuell erfarenhet som yrkesförare av fordonsslaget. Lärarens körkort får inte under de senaste tre åren ha varit återkallat enligt vad som sägs i 4 kap. 6 § andra och tredje styckena körkortslagen (1998:488).

## 9.4 Återkallelse av tillstånd eller godkännande

**Utredningens förslag:** Vägverket bör få återkalla tillståndet för en utbildare för yrkesförarkompetens om, utbildaren visar sig vara olämplig att driva verksamheten, utbildningsverksamheten bedrivs i strid mot gällande föreskrifter eller i övrigt på ett otillfredsställande sätt, undervisning inte bedrivs, eller utbildaren begär det.

Om Vägverket finner att den som har godkänts som chef är olämplig, bör godkännandet få återkallas. Detsamma gäller om verksamheten inte bedrivs så att kravet på god utbildning tillgodoses eller föreskrifter inte följs.

Vägverket bör i stället för att återkalla ett tillstånd eller godkännande få meddela varning om utbildaren eller chefen kan antas rätt till felet eller bristen.

### 9.4.1 Tillstånd för utbildare för yrkesförarkompetens

En utbildare för yrkesförarkompetens skall ha sådana ekonomiska förhållanden och omständigheter att denne bedöms ha förutsättningar att bedriva utbildningsverksamhet enligt ansökan och på ett sådant sätt att kravet på god utbildning tillgodoses. Utredningen föreslår att en utbildare som inte uppfyller detta krav bör anses olämplig och grund för återkallelse av tillståndet bör anses föreligga. Om utbildaren inte bedriver någon undervisning under en längre tid bör tillståndet också kunna återkallas. Uppgifter i register om utbildarna för yrkesförare bör alltså så långt möjligt återspegla aktuella förhållanden. Vägverket bör också fortlöpande kunna kontrollera om tillståndshavarens verksamhet motsvarar kraven. Det kan ske vid tillsynsbesök hos denne eller på annat sätt.

Utredningen föreslår en möjlighet för Vägverket att i stället för återkallelse av tillstånd meddela varning. Varning kan bli aktuell i stället för återkallelse när utbildaren har visat vilja och förmåga att rätta till de missförhållanden som finns och därför kan antas komma att rätta till felet eller bristen. Det bör således finnas möjlighet att varna den utbildningsanordnare som åsidosatt kraven vid enstaka tillfälle, eller annars på något mindre betydelsefullt sätt.

Upprepade eller allvarliga åsidosättanden bör däremot normalt leda till att tillståndet återkallas.<sup>2</sup>

#### 9.4.2 Godkännande av chef

Vägverket skall enligt utredningens förslag godkänna den chef som har ett övergripande ansvar för utbildningsverksamheten. Det gäller oavsett om chefen för utbildaren utsett en utbildningsansvarig. Har denne själv visat genom exempelvis aktuell brottslighet att han är olämplig bör godkännandet kunna ifrågasättas. Ett krav på allmän lämplighet för uppgiften skall således föreligga. Utredningen föreslår att ett godkännande bör kunna återkallas eller varning meddelas om myndigheten finner att den som har godkänts som chef är olämplig för uppgiften. I praxis avseende förordnande av utbildningsledare och trafiklärare har olämplighet ansetts föreligga bl.a. när befattningshavaren har gjort sig skyldig till rattfylleri (se RÅ 1993 ref. 69 och RÅ 1991 not 264).

En särskild fråga är om det bör föreligga grund för återkallelse av godkännandet om chefen, med beaktande av den standard som bör upprätthållas, var olämplig redan vid godkännandet. Frågan bör bedömas med ledning av principer för återkallande av gynnande förvaltningsbeslut.

Grundläggande skall vara att en utbildare genom sin chef kan upprätthålla en god förarutbildning för eleverna. Vidare bör chefen se till att verksamheten bedrivs i enlighet med meddelade föreskrifter. Till chefens ansvar hör att lärarna uppfyller de krav som föreskrivs. Hit räknas att de lärare som anlitas har pedagogiska kunskaper eller pedagogisk erfarenhet m.m.

### 9.5 Vissa registreringsfrågor

**Utredningens förslag:** Vägtrafikregistret bör ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter för verksamhet i fråga om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen om yrkesförarkompetens. Detsamma gäller den som skall genomgå utbildning för att erhålla sådan kompetens.

<sup>2</sup> När det gäller bestämmelserna om återkallelse kan jämförelser göras med de föreskrifter som gäller för trafikskolorna enligt lagen (1998:493) om trafikskolor och de föreslagna reglerna när det gäller tillståndshavare för utbildning av förare av moped klass I, moped klass II snöskoter och terränghjulning (SOU 2005:45 s. 297 f.).

Utbildare för yrkesförarkompetens bör inte föras in i vägtrafikregistret utan behandlas på det sätt som är fallet med nuvarande register över trafikskolor. Skälet är att detta inte är någon typiskt publik registrering för vägtrafiken.

Förarprovare bör inte heller registreras i vägtrafikregistret. Sannolikt behöver dock uppgifter i vägtrafikregistret behandlas för registreringen av förarprovare. Det kan gälla uppgifter om förarprovares körkortsbehörigheter m.m. Detsamma gäller uppgifter om de särskilt förordnade förarprovare som är verk-samma i skolväsendet.

I sammanhanget kan det vara viktigt att fråga sig vem som bör kunna registrera nya uppgifter, hur sökningen får gå till och vem som skall kunna ha åtkomst till uppgifterna. Uppgifterna bör i dessa avseenden kunna behandlas på motsvarande sätt som är fallet när det gäller trafikskolor och deras elever. Tillämpliga bestämmelser i exempelvis personuppgiftslagen (1998:204), sekretesslagen (1980:100) och arkivlagen (1990:782) skall iakttas när det gäller behandlingen av dessa uppgifter.

I vägtrafikregistret bör finnas uppgifter om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagstiftning härom. Detsamma bör gälla den som genomgår utbildning för att erhålla sådan kompetens. Uppgifter i vägtrafikregistret bör få behandlas för att den nya yrkeskompetenslagstiftningen skall kunna tillämpas. Denna registrering föranleder en ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister. De närmare bestämmelserna bör finnas i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och föreskrifter som meddelas av Vägverket. Uppgiften att registrera de uppgifter som behövs bör ankomma på Vägverket.

## 10 Provanordnare och övervakning av prov

**Utredningens förslag:** Yrkesförareleven skall avlägga det avslutande provet inför Vägverket eller den som Vägverket har förordnat att anordna och övervaka prov.

Innan Vägverket förordnar en person som är verksam inom gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning skall Vägverket samråda med Statens skolverk.

### 10.1 Anordnande av prov

Ordningen för att anordna prov och övervaka prov förutsätts i direktivet vara densamma för utbildningsalternativet, provalternativet och alternativet med snabbförvärvad grundläggande kompetens (artikel 6 i yrkesförardirektivet).

Behöriga myndigheter och de organ som dessa myndigheter utser får anordna de prov som avses inom ramen för förvärvandet av grundläggande kompetens och fortbildning. En enhetlig tillämpning av föreskrifterna i direktivet anses ha betydelse för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor.

Det som i den svenska översättningen benämns ”medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa” (artikel 6.1 a, 6.1 b och 6.2 i direktivet) avser sannolikt att göra det möjligt för stater i vilka myndighetsutövning kan överlämnas till ett eller ett fåtal privaträttsliga organ att göra detta. Att det i direktivet avses att utbildningscentrumen själva skall kunna utföra uppgifterna är inte troligt.

För utbildningsalternativet är föreskrivet att när utbildningen avslutas skall behörig myndighet m.fl. pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt (direktivets bilaga I avsnitt 2.1 sista stycket). I fråga om provalternativet är föreskrivet att behörig



myndighet m.fl. skall anordna ett teoretiskt och ett praktiskt prov för att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå som krävs enligt avsnitt 1 i bilaga I när det gäller de angivna målen och ämnena (direktivets bilaga I avsnitt 2.2 första stycket).

Direktivet kan när det gäller utbildningen för grundläggande kompetens genomföras så att behörig myndighet anordnar ett avslutande prov. Provet skall syfta till att kontrollera om eleven har den kunskapsnivå som krävs. Det är obligatoriskt även för utbildningsalternativet att anordna prov, dock att det är fråga endast om ett teoretiskt sådant. Detsamma gäller för den förkortade grundutbildningen för snabbförvärvad grundläggande kompetens. Det är viktigt att de teoretiska proven utformas och förvaras med sådan omsorg att eleverna inte kan få kännedom om provens innehåll på förhand. Inte heller undervisande lärare bör ha kännedom om provets innehåll förväg.

Utredningen är av uppfattningen att en myndighet bör handha uppgifterna. Utredningen föreslår att Vägverket, i likhet med vad som är fallet för körkort, bör anordna prov.

För gymnasieskolans del bör frågan lösas något annorlunda. Vägverket bör ha möjlighet att utse särskilda förarprovare som anordnar dessa prov. Det är naturligt att dessa förordnanden lämnas efter samråd med Skolverket. Samma ordning bör gälla för fristående skolor och kommunal vuxenutbildning.

## 10.2 Övervakning av prov

En enhetlig tillämpning av föreskrifterna i direktivet har betydelse för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor. Behörig myndighet skall därför övervaka proven. Utredningen föreslår att Vägverket är behörig myndighet. För gymnasieskolans del skall den som övervakar provet ha ett särskilt förordnande av Vägverket. Det kan vara en av Vägverket utsedd förarprovare som även ansvarar för anordnande av prov.

# 11 Bevis om yrkeskompetens

**Utredningens förslag:** Vägverket skall utfärda yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått utbildning som föreskrivs.

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

Den förare som är medborgare i ett tredje land och är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES och som utför gods- eller persontransporter på väg skall kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs.

En förare som utför gods- eller persontransporter och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens bör ha med sig erforderliga handlingar. Det kan vara yrkeskompetensbeviset, eller annat bevis i förening med en handling som styrker förarens identitet.

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

Yrkeskompetensbevis m.m. bör registreras av Vägverket.

## 11.1 Yrkeskompetensbevis skall utfärdas

För att kunna fastställa att föraren uppfyller sina åligganden bör medlemsstaterna enligt direktivet utfärda ett bevis till denne om yrkesmässig kompetens som belägg för dennes grundläggande kompetens eller fortbildning (yrkeskompetensbevis). Vidare bör enligt yrkesförorddirektivets ingress (p. 17) särskilda certifieringsbestämmelser fastställas för förare som är medborgare i tredje land och som omfattas av detta direktiv.

För att det skall framgå att föraren uppfyller sina åligganden har det således bestämts att ett yrkeskompetensbevis skall utfärdas,

såsom belägg för förarens grundläggande kompetens eller fortbildning.

## 11.2 Yrkeskompetensbevis efter grundutbildning

Myndigheten eller organet skall enligt direktivet övervaka provet och om detta blir godkänt utfärda yrkeskompetensbevis (artikel 6). För Sveriges del föreslår utredningen att Vägverket vid godkänt resultat skall utfärda ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens till föraren. Det bör gälla även för det fall att av Vägverket utsedd förarprovare har anordnat provet. Förarprovaren bör ha behörighet att rapportera provresultat och övrigt underlag till Vägverkets trafikregister för utfärdande av yrkeskompetensbevis.

Rapporteringen från utbildare till registret om genomförd utbildning kan ske med användning av s.k. säkra kort eller annan lämplig teknik. Dessa behörighetskort är den modell som av Vägverket förordnade förarprovare i gymnasieskolan använder för att rapportera godkända förarprov när det gäller körkortsbehörigheter.

Vägverkets trafikregister har påpekat att det är svårt att undvika att det blir ett tidsglapp mellan provtillfället och dagen för utfärdandet. Utfärdandet bör dock organiseras så att föraren får bevis om den uppnådda kompetensen så snart som det är praktiskt möjligt. Under mellantiden bör uppgiften om uppnådd kompetens vara registrerad och vara åtkomlig om uppgifterna efterfrågas.

För att möjliggöra denna registrering föreslår utredningen att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ändras så att registrets ändamål omfattar även yrkeskompetensbevis för yrkesförare. Vägtrafikregistret skall således ha till ändamål att tillhandahålla personuppgifter för verksamhet i fråga om den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt den nu föreslagna lagen om yrkesförarkompetens. Detsamma gäller uppgifter om den som skall genomgå utbildning för att erhålla kompetensen. Denna ändring bör tillgodose möjligheterna att använda personuppgifter för att sköta registrering och annan hantering av yrkeskompetensbevis. Systematiskt hör inte dessa uppgifter hemma vare sig i yrkestrafikregistreringen eller i körkortsregistreringen. Det bör författningsmässigt framgå av förordningen (2001:650) om väg-

trafikregister, som eventuellt också bör kompletteras med en ny bilaga.

### **11.3 Ej skäl registrera hävdvunnen rätt**

Utredningen har övervägt behovet av registrering av hävdvunna rättigheter till yrkeskompetens. I likhet med vad som gäller yrkeskompetens förvärvat genom grundutbildning som leder till ett yrkeskompetensbevis bör den hävdvunna rätten till yrkesförarkompetensen framgå. Den hävdvunna rätten härleds ur förhållandet att föraren innehar eller har innehaft körkort med viss behörighet utfärdat första gången före den 10 september 2008 respektive den 10 september 2009. Dessa uppgifter framgår redan av körkortregistreringen i vägtrafikregistret. Slutsatserna om huruvida föraren har hävdvunnen rätt kan enkelt dras av tillgängliga uppgifter. Uppgifterna i registret omfattas bl.a. av sökmöjligheter och direktåtkomst för polis. Det finns därför inte tillräckliga skäl att registrera hävdvunna rättigheter särskilt.

### **11.4 Yrkeskompetensbevis efter fortbildning**

I artikel 8 i direktivet finns särskilda föreskrifter för utfärdande av yrkeskompetensbevis om fortbildning. För fortbildningen skall behörig myndighet eller utbildningscentrumet utfärda yrkeskompetensbevis om fortbildning. Något krav på fullgörande av prov finns inte. Det är upp till medlemsstaten att avgöra vem som skall utfärda yrkeskompetensbeviset, behörig myndighet eller utbildningscentret. Utredningen föreslår att Vägverket skall utfärda ett yrkeskompetensbevis till en förare som genomgått föreskriven fortbildning.

## 11.5 Närmare om utfärdandet

**Utredningens förslag:** Vägverket skall skicka underlag för ansökan om utfärdande av yrkeskompetensbevis till sökanden. En sådan ansökan bör göras på en särskild blankett (grundhandling) och vara egenhändigt undertecknad. Ett välliknande fotografi skall vara fogat till ansökningen. Vägverket får meddela föreskrifter om att en ansökan skall lämnas genom elektronisk överföring.

Om ett yrkeskompetensbevis förstörts eller kommit bort bör innehavaren anmäla detta till Vägverket. Till anmälningen skall om möjligt det förstörda yrkeskompetensbeviset bifogas. Om ett yrkeskompetensbevis som kommit bort senare hittas bör det genast överlämnas till Vägverket.

Vägverket skall efter anmälningen utfärda en dubblett på yrkeskompetensbeviset.

För körkort finns bestämmelser om tillvägagångssättet vid utfärdande och förnyelse av körkort i 3 kap. 15–16 §§ körkortsförordningen (1998:980), KKF. Likheter mellan körkortshandlingen och yrkeskompetensbeviset är stora, bl.a. skall handlingen vara undertecknad och försedd med foto. Vidare finns ett krav att handlingen skall medföras vid färd med fordonet. Regleringen i KKF lämpar sig därför väl även för yrkeskompetensbevisen.

Utredningen föreslår därför att Vägverket bör – när förutsättningarna i övrigt är uppfyllda – automatiskt sända ett underlag för utfärdande av yrkeskompetensbevis till sökanden. Ansökan om utfärdande görs på denna grundhandling och skall vara egenhändigt undertecknad av föraren. När föraren sänder in grundhandlingen bör ett välliknande fotografi vara fogat till ansökningen. Vägverket bör få meddela föreskrifter om att en ansökan skall lämnas genom elektronisk överföring.

Om ett yrkeskompetensbevis förstörts eller kommit bort bör innehavaren anmäla detta till Vägverket. Till anmälningen bör om möjligt det förstörda yrkeskompetensbeviset bifogas. Om ett yrkeskompetensbevis som kommit bort senare hittas bör det genast överlämnas till Vägverket. Till skillnad från när det gäller körkort bör det ursprungliga datumet för utfärdande kvarstå även om handlingen med yrkeskompetensbeviset förlorats och inte återhittats. Ett utfärdandedatum har nämligen avgörande betydelse för under vilken tid föraren skall genomgå nästa fortbildning. Vägverket bör efter anmälningen om att beviset förstörts eller

kommit bort utfärda en dubblett på det ursprungliga yrkeskompetensbeviset.

Det kan även i andra fall uppkomma situationer där yrkeskompetensbeviset behöver bytas ut. Ett sådant fall kan vara om innehavaren ändrar namn. Vägverket bör ha möjlighet att meddela föreskrifter för sådana situationer.

## 11.6 Rapportering m.m.

**Utredningens förslag:** En utbildare för yrkesförarkompetens bör snarast efter att föraren genomgått fortbildningskursen rapportera det underlag som behövs för att Vägverket skall kunna fatta beslut om utfärdandet.

Utbildaren bör föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen.

Vid bedömning av vilken fortbildning som återstår för att föraren skall anses ha fullföljt kursen får denne tillgodoräkna sig delkurser som han eller hon genomgått hos andra utbildare m.m.

För svenskt vidkommande är det en fråga om behörig myndighet, dvs. Vägverket, kan erhålla uppgifter om fortbildning för alla förare i yrkesmässig trafik av utbildningsanordnaren. För närvarande finns inte uppgifter om utbildare, dvs. trafikskolor m.fl., i vägtrafikregistret.

Yrkeskompetensutbildningen i gymnasieskolan för gods-transportyrken leder fram till ett yrkeskompetensbevis som utfärdas av Vägverket. Förarprövaren på en gymnasieskola har behörighet att examinera eleven och meddela vägtrafikregistret att eleven är godkänd. En motsvarande ordning bör kunna skapas för de yrkeskompetensbevis som utfärdas efter utbildning för grundläggande kompetens eller fortbildning enligt yrkesförardirektivet. Utredningen föreslår således att utbildaren bör föra anteckningar om förarens deltagande i fortbildningskursen. Vid bedömning av vilken fortbildning som återstår för att föraren skall anses ha fullföljt kursen föreslår utredningen direktivtroget att denne bör få tillgodoräkna sig delkurser som han eller hon genomgått hos andra utbildare m.m. Vid byte av utbildare för yrkesförarkompetens under pågående fortbildningskurs bör alltså

den utbildare som senast bedrivit fortbildning för föraren lämna underlag om ett tidigare deltagande i den aktuella kursen.

### 11.7 Handlingen yrkeskompetensbevis

**Utredningens förslag:** Handlingen som utgör beviset om att föraren förvärvat yrkeskompetens skall rubriceras YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE och utformas i enlighet med direktivets bilaga II.

Vägverket bör vid utfärdandet av yrkeskompetensbevis förvissa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alltså är giltigt för att framföra fordon av det slag som yrkeskompetensen avser.

Förare som är inte är medborgare i en EES-stat men som är anställd eller anlitad av ett företag inom EES som utför persontransporter skall kunna visa sin yrkesförarkompetens genom antingen gemenskapskoden på ett gemenskapskörkort, om han innehar detta körkort, yrkeskompetensbevis för förare försett med motsvarande gemenskapskod, eller ett nationellt bevis som medlemsstaterna ömsesidigt godkänner inom sina respektive territorier.

Av direktivets artikel 10.1 första stycket framgår att på grundval av yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens eller yrkeskompetensbevis om fortbildning skall behörig myndighet föra in gemenskapskoden intill motsvarande körkortskategorier på den handling, yrkeskompetensbevis för förare, som skall upprättas i enlighet med förlaga enligt bilaga II till direktivet. Förlagan är densamma för grundläggande kompetens och fortbildning.

Det anges i direktivets artikel 10.1 andra stycket att behörig myndighet vid utfärdandet av yrkeskompetensbeviset skall "förvissa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alltså är giltigt". Direktivet lämnar inte besked om avsikten med denna kontroll.

Medborgare i tredje land omfattas av särskilda certifieringsbestämmelser. Dessa framgår av artikel 10.3 yrkesförardirektivet. Av artikeln framgår huvudsakligen följande.

Förare som är medborgare i ett tredje land anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitas av ett sådant företag, och som framför fordon som används för gods-

transporter på väg behöver således inte inneha yrkeskompetensbevis för förare. En sådan förare skall i stället genom att förete en annan handling kunna visa att han eller hon har den kompetens och den utbildning som föreskrivs i denna lag. Det skall ske i form av det förartillstånd som avses i förordningen (EG) nr 484/2002.<sup>1</sup> Denna skyldighet följer redan av andra bestämmelser. Någon särskild ny nationell reglering föreslås därför inte.

Förare som är medborgare i ett land utanför EES och är anställda eller anlitade av ett företag som är etablerat i en EES-stat och som framför fordon som används för persontransporter på väg skall förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i direktivet genom antingen

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

Utredningen föreslår bestämmelser av denna innebörd för transporter här i landet.

## 11.8 Införande av gemenskapskoden

Direktivet föreskriver två alternativ för att införa gemenskapskoden. På grundval av yrkeskompetensbevis skall behörig myndighet enligt artikel 10.1 yrkesförardirektivet föra in viss gemenskapskod intill motsvarande körkortskategorier antingen på körkortet eller på ”yrkeskompetensbevis för förare” enligt direktivets bilaga II.

I direktivets ingress (p 15) anges att 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

---

<sup>1</sup> 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).



förare. De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar skall erkännas ömsesidigt. Beviset bör uppfylla samma säkerhetskrav som körkortet, med hänsyn till betydelsen för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor av de rättigheter som beviset medför. Tack vare möjligheten för medlemsstaterna att föra in gemenskapskoden på det nya kortet bör dessa kunna föreskriva en giltighetsperiod för körkortet som inte sammanfaller med det datum då en fortbildning upphör att gälla, eftersom varje medlemsstat enligt direktiv 91/439/EEG behåller rätten att på grundval av nationella kriterier fastställa giltighetstiden för de körkort som den utfärdar.

### 11.9 Gemenskapskoden bör införas på yrkeskompetensbeviset

<b>Utredningens förslag:</b> Gemenskapskoden bör föras in på yrkeskompetensbeviset.
---

Skäl talar såväl för som emot att gemenskapskoden förs in på körkortet. I vardagen är det bra för den enskilde föraren att inte behöva hålla reda på flera handlingar om hans kvalifikationer som förare av tunga fordon. Uppgifter finns hos Vägverket även om de förare som har hävdvunnen rätt att yrkesmässigt köra buss respektive lastbil på grundval av körkort utfärdade i Sverige. Det är alltså fråga om de förare som redan innehar körkort med adekvata behörigheter när bestämmelserna skall börja tillämpas för respektive fordonskategori. Det är dock inte lämpligt att ett yrkeskompetensbevis enligt gemenskapsmodellen utfärdas för dessa förare innan de genomgått fortbildning. Detta bevis är förbehållet dem som förvärvat kompetens enligt direktivet. Dessa omständigheter skulle tala för att gemenskapskoden införs på körkortet.

Det finns dock skäl även emot denna lösning. De situationer när körkortet måste bytas ut riskerar att bli än vanligare. Det blir därför omständligt för föraren och administrativt betungande för Vägverkets trafikregister om gemenskapskoden skall föras in på körkortet. När den nationella lagstiftningen har börjat tillämpas blir det dock väsentligt att det framgår av uppgifter hos behörig myndighet att föraren har en sådan hävdvunnen rätt att köra buss eller lastbil yrkesmässigt. Skälet härför är att föraren skall kunna

visa den som kontrollerar transporten på väg att han innehar den grundläggande kompetensen, även vid transporter utanför Sverige. Vidare skall även dessa förare omfattas av fortbildningssystemet.

Sammantaget framstår det som lämpligare att föra in gemenskapskoden på det särskilda yrkeskompetensbeviset. För förare med hävdvunnen rätt som behöver det på grund av exempelvis utlandstransporter bör finnas möjlighet att dokumentera yrkeskompetensen för utländska myndigheter.

### **11.10 Registreringen av yrkeskompetensbevis**

Enligt utredningens uppfattning bör registrering ske av yrkeskompetensbevis och gemenskapskod m.m. Det behövs en sådan registrering för att yrkeskompetensen skall kunna utläsas av officiella noteringar och för att uppnå direktivets syften. Registreringen bör ske efter prov avseende grundutbildning. Registrering för fortbildningsändamål behövs när det gäller förare med hävdvunnen rätt till yrkeskompetens p.g.a. körkortsinnehav och senare även när det gäller förare som förvärvat grundläggande kompetens genom utbildning. Systematiskt hör denna registrering hemma i vägtrafikregistret. Någon särskild registrering som avser hävdvunnen rätt till yrkeskompetens behöver preliminärt inte ske. Det bör således framgå av författning att körkortshavare för vilka körkort utfärdats första gången före den 10 september 2008 för D-behörigheter och före den 10 september 2009 för C-behörigheter har en hävdvunnen rätt till yrkeskompetensen.

### **11.11 Skyldighet att medföra bevis**

Utredningen föreslår att en förare som utför gods- och persontransport och omfattas av krav på att ha förvärvat bevis om yrkeskompetens skall ha med sig yrkeskompetensbevis, eller annat bevis om yrkeskompetens och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av bilinspektör eller polis skall handlingarna överlämnas.

## 12 Tillsyn

**Utredningens förslag:** Vägverket bör utöva tillsyn över utbildningsverksamheten enligt lagen om yrkesförarkompetens. När det gäller tillsynen över provverksamheten vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning bör Vägverket samråda med Statens skolverk. I fråga om tillsynen över utbildningen vid dessa utbildningsanstalter finns bestämmelser i skollagen (1985:1100) och förordningen (2002:1160) med instruktion för Statens skolverk.

Om en tillsynsmyndighet begär det skall en tillståndshavare lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

Den som beviljas tillstånd bör vara skyldig att anmäla vissa förändringar i verksamheten.

### 12.1 Direktivet

Enligt yrkesförardirektivets bilaga 1 avsnitt 5.2.2 skall den behöriga myndigheten ha rätt att skicka bemyndigade personer för att närvara vid den utbildning som ges av de godkända utbildningscentrumen. Vidare skall myndigheten ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl.

### 12.2 Tillsyn över utbildare för yrkesförarkompetens

Utredningen föreslår att Vägverket bör utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Vägverket har utarbetat föreskrifter när det gäller tillsynen över trafikskola (VVFS 1997:184). Sådana föreskrifter anpassade till yrkesförardirektivets bestämmelser skulle

kunna vara ett användbart stöd för tillsynen mot utbildare för yrkesförarkompetens. En likartad slutsats har nåtts av Förarbevisutredningen (SOU 2005:45 s. 305). Utredningen förslår att om Vägverket begär det skall en utbildare för yrkesförarkompetens lämna tillträde till driftsstället med tillhörande lokaler. Denne skall också tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

Tillsynen underlättas av om viktigare förändringar i verksamheten anmäls av tillståndshavaren. Utbildaren för yrkesförarkompetens bör därför anmäla när verksamheten påbörjas. Anmälan bör även göras om verksamheten läggs ned eller om avbrott görs i den. Anmälan skall också göras i fall verksamhetens omfattning förändras eller om det i övrigt sker någon förändring i verksamheten som är av betydelse för tillsynen. Anmälan bör ske i förväg. Om det förhållande som föranlett anmälningsskyldighet inte kunnat förutses bör anmälan ske utan dröjsmål.

### 12.3 Tillsyn inom skolans område

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

En särskild fråga är hur avgränsningen skall göras mellan de tillsynsområden som Skolverket respektive Vägverket har. Här bör dock en samverkan kunna komma till stånd för att underlätta för enskilda utbildare för yrkesförarkompetens och för att undvika dubbelarbete vid myndigheterna. När dessa två myndigheter utövar tillsyn över samma utbildare bör de följaktligen samverka när det gäller att inhämta information och i samband med besök. Liknande slutsatser har nåtts av Utredningen om en översyn av verksförord-

ningen<sup>1</sup>. Denna utredning har föreslagit att det skall ingå i myndighetschefens uppgifter att bl.a. verka för att myndigheten genom samarbete med andra myndigheter tar till vara de fördelar som kan vinnas för enskilda samt för staten som helhet. I detta samarbete bör samverkan i tillsynsfrågor ingå (SOU 2004:23 s. 271). Utredningen förslår att tillsynen inom skolans område mot denna bakgrund skall bedrivas av den myndighet som regeringen bestämmer.

---

<sup>1</sup> Utredningen om en översyn av verkförordningens betänkande *Från verkförordning till myndighetsförordning*, SOU 2004:23, s. 269.

## 13 Straffbestämmelser

**Utredningens förslag:** Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot kravet att utbildaren skall ha myndighets tillstånd för sin verksamhet bör kunna dömas till böter.

En förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte har med sig föreskrivet bevis om sin yrkeskompetens och därmed bryter mot bestämmelserna bör dömas till penningböter.

Föraren bör dock inte dömas till straff om han eller hon gjort anmälan om att beviset förstörts eller kommit bort.

### 13.1 Allmänt om kriminalisering

Till de överväganden som bör göras vid en ny straffrättslig reglering hör att iaktta av riksdagen antagna principer. I prop. 1994/95:23, *Ett effektivare brottmålförfarande*, gjorde regeringen följande bedömning (a. prop. s. 52 ff.).

Kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet. Rättsväsendet bör inte belastas med sådant som har ringa eller inget straffvärde. Kriminalisering är heller inte det enda och inte alltid det mest effektiva medlet för att motverka oönskade beteenden. Det allmännas resurser för brottsbekämpningen bör koncentreras på sådana förfaranden som kan föranleda påtaglig skada eller fara och som inte kan bemötas på annat sätt.

I propositionen refereras även åklagarutredningens betänkande. regeringen anförde:

Enligt åklagarutredningen bör, för att en kriminalisering skall framstå som befogad, följande faktorer föreligga

1. ett beteende kan föranleda påtaglig skada eller fara
2. alternativa sanktioner står inte till buds, skulle inte vara rationella eller skulle kräva oproportionerligt höga kostnader
3. straffsanktion krävs med hänsyn till gärningen allvar

4. straffsanktion skall utgöra ett effektivt medel för att motverka det icke önskvärda beteendet
5. rättsväsendet skall ha resurser att klara av den eventuellt ytterligare belastning som kriminaliseringen innebär.

Regeringen ställde sig i allt väsentligt bakom utredningens formulerade krav. Vid behandlingen i riksdagen ställde denna sig bakom följande uttalande i Justitieutskottets betänkande (bet. 1994/95:JuU2 s. 6–7).

Utskottet instämmer vidare i princip i de uttalanden som görs i propositionen om att kriminalisering som en metod för att söka hindra överträdelse av olika normer i samhället bör användas med försiktighet.

Ett effektivt genomförande av direktivet i nationell rättsordning är ett fördragsenligt åtagande för Sveriges del. Helt osanktionerade handlingsregler skulle kunna äventyra ett sådant genomförande. Det gäller inte minst de rättigheter yrkesförare bör ha att förvärva och upprätthålla den kompetens som avses i yrkesförardirektivet. På grund av den stora vikt genomförandet av direktivet har även för trafiksäkerheten och förarens säkerhet i arbetet bör överträdelser av vissa grundläggande föreskrifter i de föreslagna författningarna sanktioneras med straff. Med hänsyn till vikten av att iakttas de principer som refererats ovan föreslår utredningen att regler om straffansvar begränsas till att avse utbildare som driver utbildningsverksamhet utan tillstånd och förare som underlåter att ha med sig yrkeskompetensbevis eller annat bevis om yrkeskompetens och handling som styrker förarens identitet.

Huvudregeln i brottsbalken, att det alltid skall krävas uppsåt för ansvar om inte annat angetts, omfattar även specialstraffrättsliga bestämmelser. Förhållandet framgår av 1 kap. 1 och 2 §§ första stycket brottsbalken.

Det kan dock ibland visa sig nödvändigt att straffsanktionera ett icke önskvärt beteende även vid oaktsamhet. Enligt utredningens mening är detta fallet när det gäller överträdelser av de bestämmelser som föreslås.

Utredningen har övervägt frågan om arbetsgivare som anlitar förare utan tillräcklig yrkeskompetens skall kunna lagföras för brott. I direktivet finns inga bestämmelser med sikte på att arbetsgivare skall ha ett särskilt ansvar för att förarna har tillräcklig kompetens. Utredningen finner inte att det inom ramen för uppdraget är möjligt att föreslå sådana bestämmelser. Ett ansvar av

det slaget kan visa sig nödvändigt, inte minst med hänsyn till konkurrensaspekterna. Frågan är enligt utredningens mening viktig och bör kunna övervägas i annat sammanhang.



## 14 Överklagande m.m.

**Utredningens förslag:** Ett beslut av förvaltningsmyndighet bör få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten. Ett beslut av en förvaltningsmyndighet enligt lagen, eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av denna, bör gälla omedelbart om inte något annat förordnats i beslutet.

I yrkesförorddirektivet finns inga föreskrifter om överprövning av de beslut som fattas. De beslut som kommer att fattas av en förvaltningsmyndighet kan vara betungande för enskilda. Dessa skall därför få överklagas i allmänna förvaltningsdomstolar. Utredningen föreslår därför att ett beslut av förvaltningsmyndighet enligt den föreslagna lagstiftningen skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd skall krävas vid överklagande till kammarrätten.

## 15 Bemyndiganden

**Utredningens förslag:** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer bör få meddela ytterligare föreskrifter om grundläggande kompetens, prov, fortbildning, dispens, bevis om yrkeskompetens, gemenskapskod, utbildare för yrkesförarkompetens, chef hos utbildaren och tillsyn.

### 15.1 Föreskrifter

I regeringsformen, RF, finns inget uttryckligt stöd för att riksdagen får ålägga regeringen att meddela ett visst slags föreskrifter. När det gäller EG-direktiv är dessa ofta detaljerade och kräver fler föreskrifter än vad som är rimligt att ta in i en lag. Direktiv skall dock genomföras fullständigt i inhemsk rätt. Yrkesförardirektivet beskriver en rad detaljer om den ordning för utbildningen av yrkesförare som medlemsstaterna skall uppnå. Det är lämpligt att genomförandet sker genom föreskrifter som beslutas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer. För att markera att lagförslagen inte rymmer ett fullständigt genomförande bör i bemyndigandet anges att regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer *skall* besluta ytterligare föreskrifter<sup>1</sup>.

Inom tillsynsområdet bör de närmare föreskrifterna meddelas i förordning. Av förordningsbestämmelser bör det framgå hur tillsynsområdet är uppdelat mellan olika myndigheter. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall därför meddela ytterligare föreskrifter.

Den lagstiftning som föreslås måste kompletteras av andra föreskrifter. Det är till en början fråga om den möjlighet att meddela föreskrifter som följer av regeringens s.k. restkompetens

---

<sup>1</sup> Jämför Lagrådets yttrande till prop. 1999/2000:99, s. 101 f.

enligt 8 kap. 13 § RF. Denna möjlighet bör inte omfattas av några särskilda bemyndiganden i lagstiftningen, utan gäller ändå. Föreskrifter som efter riksdagens bemyndigande får meddelas av annan kan delas upp i sådana som beslutas av regeringen och sådana som beslutas av myndighet. Här bör dock observeras att direktdelegation av föreskriftsrätt till regeringen underställd myndighet i princip inte är tillåten<sup>2</sup>. Det bör också vara möjligt för regeringen att utan lagändring fördela föreskriftsrätten mellan Vägverket och Statens skolverk på lämpligt sätt. Utredningen föreslår därför att bemyndigandena skall omfatta regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

## 15.2 Myndigheter som handhar uppgifter enligt direktivet

**Utredningens förslag:** Vägverket ansvarar för uppgifter i enlighet med den nya lagstiftningen. Undantag bör gälla för de fall uppgifterna faller på Statens skolverk.

Utredningen har också haft till uppgift att överväga vilken eller vilka myndigheter som är lämpliga att handha de uppgifter som följer av direktivet och om det finns skäl att låta en sådan behörig myndighet utse organ för att anordna prov. Utredningen har vidare haft att särskilt överväga vilka bestämmelser som behövs för att den behöriga myndigheten skall kunna kontrollera utbildningscentrumet i enlighet med direktivets krav. Utgångspunkten för vårt förslag om vilken eller vilka myndigheter som är lämpliga att handha de uppgifter som följer av direktivet är att skapa ett enkelt, tydligt och överskådligt regelverk som passar in i ett redan givet administrativt system. Införlivandet av direktivet förutsätter att en eller flera behöriga myndigheter kommer att ansvara för viss del av den nationella normgivningen, varför vi också vill göra det möjligt för regeringen att styra och kontrollera myndighetens/myndigheternas föreskriftsverksamhet. Uppföljningen av myndighetsföreskrifterna bör dock huvudsakligen ske inom ramen för den årliga mål- och resultatdialogen.

Vägverkets verksamhet och ansvarsområde framgår av Vägverkets instruktion. Verket utövar i dag bl.a. tillsyn över

---

<sup>2</sup> Strömberg, *Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform*, s. 123–125.

utbildning och kunskapsprov inom förarbevissystemet liksom över trafikskolornas utbildningsverksamhet. Förarbevisutredningen har i sitt betänkande *Säkra förare för moped, snöskoter och terränghjuling* (SOU 2005:45) föreslagit bl.a. att Vägverket skall vara prövnings- och tillsynsmyndighet enligt en ny lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Utredningen ser det som naturligt att Vägverket även skall vara den behöriga myndighet som skall handha de uppgifter som följer av direktivet. Vägverket skall således lämna tillstånd till att bedriva utbildning för grundläggande kompetens och fortbildning. De prov som grundar utfärdandet av yrkeskompetensbevis bör tillhöra Vägverkets tillsynsområde. Vidare bör Vägverket utöva tillsynen enligt den nya lagen i den mån uppgifterna inte faller på Statens skolverk.

## 16 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Utredningens förslag:** Lagen förslås träda i kraft den 10 september 2006.

Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att få utföra persontransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna D1, D1E, D och DE skall tillämpas från och med den 10 september 2008.

Bestämmelserna om grundläggande kompetens och fortbildning för att utföra godstransporter med fordon som kräver förarbehörigheterna C1, C1E, C och CE skall tillämpas från och med den 10 september 2009.

Bestämmelserna i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. bör upphävas. Det bör ske på så sätt att lydelsen anpassas till att förordningen endast gäller godstransporter fr.o.m. den 10 september 2008.

Slutligen bör hela regleringen av krav på förare i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. tas bort per den 10 september 2009.

### 16.1 Direktivet

En effekt av direktivets artikel 15 är att den nuvarande yrkeskompetensutbildningen enligt förordningen (EEG) nr 3820/85 och direktiv 76/914/EEG blir helt oreglerad sedan dessa rättsakter i tillämpliga delar upphört att gälla. Innehavet av den nuvarande yrkeskompetensen blir därmed inte något villkor för att utföra transporter. Enligt yrkesförardirektivets ingress (p. 21) har det med hänsyn till att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall börja tillämpas vid två olika datum bedömts att bestämmelserna i såväl förordning (EEG) nr 3820/85 som direktiv 76/914/EEG upphävas.

## 16.2 En svensk övergångsreglering

Föreskrifter om ikraftträdandet och den dag då bestämmelserna om utbildningen skall börja tillämpas bör införas i svensk lag och förordning. Direktivets bestämmelser har även viss annan betydelse för svenskt vidkommande. Således finns det i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. kompletterande bestämmelser till bl.a. rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Även dessa bestämmelser måste upphävas. Det bör ske på så sätt att lydelsen anpassas till att förordningen endast gäller godstransporter fr.o.m. den 10 september 2008. Slutligen bör hela regleringen av krav på förare i förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. tas bort per den 10 september 2009. Uppgifterna i register om den kompetens som vilar på rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och den svenska förordningen bör också kunna gallras ur vägtrafikregistret.

Det finns inte någon övergångsreglering enligt direktivet för situationen att en förare genomgår utbildning enligt nuvarande förordning (EEG) nr 3820/85 och därefter avlägger prov för yrkeskompetens efter att de nya bestämmelserna skall börja gälla. Eventuellt kan blivande yrkesförarelever inför ikraftträdandet av ny yrkeskompetensreglering komma att tveka inför att förvärva nuvarande yrkeskompetens genom utbildning, exempelvis för persontransporter under inledningen av år 2008. Effekten kan uppträda eftersom körkortshavare som vill bli yrkesförare erhåller en hävdvunnen rätt till yrkeskompetensen den 10 september 2008 på grund av innehavet av körkortsbehörigheten D. Utredningen har övervägt frågan men har svårt att se att en nationell övergångsreglering kan beslutas, särskilt som någon sådan öppning inte lämnas genom yrkesförardirektivet. Arbetsmarknadens parter bör dock kunna ställa krav på yrkesförarkompetens oavsett vad lagstiftningen säger. Stöd för sådana villkor kan även sökas i de avtal som upphandlande huvudmän för trafiken sluter med bussentreprenörer. På samma sätt bör det förhålla sig med de aktörer, speditörsföretag och andra, som sluter avtal med enskilda åkerier om godstransporttjänster inför den nya yrkeskompetensregleringen för godstransporter under år 2009. Om arbetsmarknadens parter och de aktörer som köper transporttjänster är observanta på denna situation skulle de blivande yrkesförarna kunna komma att få en god utbildning oavsett att det saknas en övergångsreglering.

Konsekvenser

## 17 Konsekvenser av förslagen

### 17.1 Förutsättningar för konsekvensbeskrivningen

#### 17.1.1 Kommittéförordningen

Kommittéförordningen (1998:1474) innehåller bestämmelser om kostnadsberäkningar och andra konsekvensbeskrivningar. Om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda, skall en beräkning av dessa konsekvenser redovisas i betänkandet. Innebär förslagen samhällsekonomiska konsekvenser i övrigt, skall även dessa redovisas. När det gäller kostnadsökningar och intäktsminskningar för staten, kommuner eller landsting, skall kommittén föreslå en finansiering (14 § kommittéförordningen).

Om förslagen i ett betänkande har betydelse för den kommunala självstyrelsen skall konsekvenserna i det avseendet anges i betänkandet. Detsamma gäller när ett förslag har betydelse för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet, för sysselsättning och offentlig service i olika delar av landet, för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt i förhållande till större företags, för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheten att nå de integrationspolitiska målen (15 § kommittéförordningen).

#### 17.1.2 Simplexförordningen

Enligt 2 § förordningen (1998:1820) om särskild konsekvensanalys av reglers effekter för små företags villkor (simplexförordningen) framgår att när en myndighet under regeringen överväger nya eller förändrade regler som kan ha effekter av betydelse för små företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt skall myndigheten så tidigt som möjligt göra en särskild konsekvens-



analys i dessa avseenden och dokumentera denna. Analysen skall ske i den omfattning som är påkallad i det enskilda fallet. Konsekvensanalysen skall stödjas på vissa i 3 § angivna frågeställningar.

### 17.1.3 Kommittédirektiven

I kommittédirektiven (bilaga 1) har lämnats vissa anvisningar om konsekvensanalysen. I sitt arbete skall således utredaren analysera vilka konsekvenser förslagen kan få för såväl berörda förare och transportföretag som stat och kommun. Vidare har sagts om uppdraget att utredaren skall samråda med företrädare för berörda branscher och myndigheter. När det gäller redovisning av förslagens konsekvenser för små företag, skall utredaren samråda med Näringslivets regelnämnd.

## 17.2 Kostnader för stat och kommun

Direktivet syftar till att förarnas kompetens skall förbättras för att öka trafiksäkerheten och stärka rekryteringen av förare. Befintliga och nytillkomna utbildningsanordnare kan bidra till en förbättrad yrkesförarkompetens när den efterfrågas.

### 17.2.1 Arbetsmarknadsutbildningen

Inom ramen för arbetsmarknadsutbildning utbildas ett stort antal nya lastbils- och bussförare, mer än 5 000 förare årligen. Utbildning som bekostas av länsarbetsnämnderna bedrivs av olika utbildningsanordnare i privat och offentlig regi. Den kan bedrivas på exempelvis Lernia, på trafikskola eller på privata utbildningscenter. Den huvudman som står för utbildningen ersätts i dag med 50 000 kr per deltagare som fullföljer utbildningen. Värdet av utbildningen måste sättas i relation till uppgiften att 77 procent av eleverna efter fullföljd utbildning har arbete i målyrket tre månader efter utbildningen.

Erfarenheter från den kommunala vuxenutbildningen visar att yrkesförardirektivet innebär en ökad utbildningsvolym om ca 110 timmar per elev för grundutbildningen. Kostnaderna i trafikskolorna har för en yrkesförares grundutbildning i enlighet med yrkesförardirektivets krav grovt beräknats till mellan 35 000

och 50 000 kr. I denna summa ingår inte den undervisning och övningskörning som behövs för att förvärva körkortsbehörigheter. Denna siffra bygger dock på en större utökning av undervisningstiden än exemplet från den kommunala vuxenutbildningen. Även utbildning i trafikskola är till mycket stor del finansierad inom arbetsmarknadsutbildningen.

### 17.2.2 Gymnasieskolan m.m.

Gymnasieskolan bedriver körkorts- och yrkeskompetensutbildning för lastbil på fordonsprogrammet. I dag examineras cirka 1 300 elever från Fordonsprogrammet med transportinriktning. Fordonsprogrammet kostar enligt den riksprislista för gymnasieutbildningar som Statens skolverk upprättat 120 200 kr per elev och bidragsår (2005). De finansiella effekterna av utredningens förslag bör vara små. Det är fråga om att i de nya kursplanerna för gymnasieskolan med planerat ikraftträdande den 1 januari 2007 ta hänsyn till nya inslag i utbildning och prov för eleverna. Här kommer att fordras ytterligare utbildningsinsatser för av Vägverket utsedda förarprovare. Kostnaderna härför är dock i sammanhanget inte stora och bör kunna omfattas av den vanliga fortbildningen för lärarkåren. Den körträning som nu blir obligatorisk genomförs redan i dag. Skolans uppgifter när det gäller att administrera rapporteringen av underlag för utfärdande av yrkeskompetensbevis finns också redan i dag.

När det gäller värdet av de nedlagda utbildningsinsatserna måste beaktas huruvida de nyblivna yrkesförarna stannar i yrket. Enligt uppgifter från Skolverket får en mycket hög andel av de elever som går ut från gymnasieskolans fordonsprogram med transportinriktning arbete inom godstransportsektorn efter avslutad gymnasieutbildning. Vidare arbetade år 2002 cirka 60 procent av eleverna från gymnasieskolans fordonsprogram med transportinriktning inom föraryrket tre år efter avslutad utbildning. Det är utredningens uppfattning att denna kvot kommer att öka ytterligare. Staten får på det sättet en bättre effekt av nedlagda kostnader.

Den enskilde elevens möjligheter att försörja sig under studietiden kan visa sig avgörande för möjligheterna att rekrytera den mängd yrkesförare i tung trafik som behövs redan på tämligen

kort sikt. Möjligheterna för studerande att få studiestöd på en yrkesförarutbildning måste därför tas till vara.

### 17.2.3 Kommunal vuxenutbildning

Inom den kommunala vuxenutbildningen finns påbyggnadsutbildningar med sikte på bussföraryrket som finansieras såväl genom statliga anslag som av kommunala medel.

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. Enligt Skolverkets uppfattning kommer det att bli en merkostnad för genomförandet. Utökningen av utbildningstiden jämfört med nuvarande påbyggnadsutbildning uppskattas bli 47 procent. Vad denna åtgärd kommer att kosta har inte utredningen erhållit några beräkningar på.

### 17.2.4 Vägverket

Vägverket är enligt 1 § första stycket förordningen (1997:652) med instruktion för Vägverket central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportsystemet. De obligatoriska utbildnings- och fortbildningskraven för att förvärva eller behålla yrkeskompetens skapar ett behov av information hos dem som berörs. Om Vägverket, i likhet med vad som var fallet med reformen gällande trängselskatt,<sup>1</sup> informerar dem som berörs personligen kommer portokostnaden för att informera mer än 823 000 buss- och lastbilsförare att bli ca 3 200 000 kr i dagens penningvärde<sup>2</sup>. Härtill kommer Vägverkets egen administration i samband med sådan information.

De förarprovare som skall vara verksamma i utbildningsväsendet bör ha kompletterande utbildning i anledning av yrkesförardirektivet. Omfattningen av denna utbildning är svår att bedöma.

---

<sup>1</sup> Regeringens proposition *Trängselskatt*, prop. 2003/04:145.

<sup>2</sup> Uppgift från Vägverket i november 2005.

Vägverket bör dock anordna kurser för förarprövare. Även hanteringen av yrkeskompetensbevisen vid Vägverkets trafikregister innebär vissa merkostnader.

### 17.2.5 Finansiering

Det får antas att det behövs en offentlig finansiering för att yrkesförarna skall kunna förvärva sin grundläggande kompetens.

Ofta finansieras utbildningen som en arbetsmarknadspolitisk åtgärd. Länsarbetsnämnden betalar redan i dag ofta de körkortsutbildningar som behövs för bl.a. förare i tung trafik när det är påkallat av arbetsmarknadsskäl. Denna finansiering behövs även framgent. Perioden 1 juli 2004 – 30 juni 2005 fanns cirka 5 500 platser inom arbetsmarknadsutbildningen. Den körkortsutbildning m.m. som eleven behöver varierar från individ till individ. En vanlig kostnad för en utbildningsplats är 50 000 kr. Kostnaden för en arbetsmarknadsutbildning med sikte på framför allt godstransportsektorn blir med dessa förutsättningar totalt 275 miljoner kr. Behovet av yrkesförare förväntas vid en ungefärlig analys att stiga något. Förlängningen av tiden för påbyggnadsutbildning inom den kommunala vuxenutbildningen har planerats bli 47 procent. Ett något ökat antal utbildningsplatser i kombination med en sådan förlängning av utbildningen innebär väsentligt ökade kostnader för arbetsmarknadsutbildningen. Om kostnaderna stiger med totalt 55 procent blir kostnadsökningen cirka 150 miljoner kr.

Finansieringen av Vägverkets kostnader för de kurser som anordnas för förarprövare och hanteringen av yrkeskompetensbevisen bör ske genom avgifter. Dessa avgifter bör tas ut av deltagarna vid kurserna. Avgifter bör även tas för utfärdande av yrkeskompetensbevis. Kompetensbeviset påminner om ett körkort till utförandet och rutinerna vid utfärdandet är likartade. En möjlig nivå på avgiften är 120 kr, vilken är densamma som för utfärdande av körkort. Vid en nyutbildning av 5 000 lastbilsförare och 2 500 bussförare årligen skulle avgiften för yrkeskompetensbevis för grundutbildning inbringa ( $7\,500 \times 120 =$ ) 900 000 kr. Avgiften för utfärdandet av yrkeskompetensbevis om fortbildning till 100 000 yrkesförare skulle innebära 12 miljoner kr på en femårsperiod, eller 2,4 miljoner kr årligen. Totalt skulle med dessa

förutsättningar avgifter för yrkeskompetensbevis kunna inbringa 3,3 miljoner kr per år.

En finansiering av kostnaderna för statliga myndigheter i övrigt bör ske över de anslag som årligen bestäms för dessa. Förslagen skall därför behandlas i den ordinarie budgetprocessen. De konsekvenser som förslagen medför bör dessutom beaktas i arbetet med verksamhetsplaneringen på respektive myndighet.

### 17.3 Kostnader för företagen

När det gäller finansiering av fortbildningen är det naturligt att ansvaret för att förarna bibehåller och utvecklar sin kompetens läggs på de företag där föraren är yrkesverksam. Deltagandet i fortbildningskursen som helhet är obligatoriskt. Parterna på arbetsmarknaden har ingått avtal om fortbildningsinsatser vilket framgår av såväl Transportavtalet som Bussbranschavtalet. Vid en beräkning av kostnadens storlek finns möjlighet att använda olika värden för kostnaden för en utbildningsdag per individ. Enligt samstämmiga uppgifter från flera håll är kostnaden ofta ca 1 500–2 000 kr per utbildningsdag och deltagare.

#### 17.3.1 Godstransportsektorn

Kollektivavtal reglerar för godstransportsektorns del förhållanden mellan arbetsgivare och arbetstagare när det gäller bl.a. fortbildning. I kollektivavtalet har införts en skyldighet för arbetsgivare att för varje femårsperiod tillhandahålla fem dagars utbildning till sina anställda.

##### *Fortbildning för arbetstagare i åkeriföretag*

Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA) har uppgett huvudsakligen följande. Kollektivavtalet har tillkommit med förslaget till yrkesförardirektiv som förebild och bestämmelsen i avtalet föregrep därför en kommande nationell reglering av fortbildningen. Införandet av utbildningsskyldigheten är därför intimt förknippad med yrkesförardirektivet. Det är stora skillnader mellan kollektivavtalet och direktivet när det gäller regler om utbildningens genomförande, dess innehåll och möjligheter till

sanktioner om bestämmelserna inte följs. En uppskattning visar en totalkostnad om 150 miljoner kr per år för godstransportbranschen. För en fullgjord fortbildningskurs varje femårsperiod för samtliga TYA:s förare beräknas det totala beloppet till  $(5 \times 150 =)$  750 miljoner kr. Uppgiften avser de cirka 52 000 förare som TYA företräder. Kostnaden avser en utbildningsdag per individ årligen inklusive lönekostnaden för föraren. Härav utgör kostnaden för genomförandet av en fortbildningsdag enligt direktivet cirka 84 miljoner kr per år medan lönekostnaden för föraren är cirka 66 miljoner kr per år. En utbildningsdag beräknas f.n. kosta 1 620 kr per förare att genomföra. Lönekostnaden per dag kan beräknas till 1 270 kr och avser den förare som ersätter den som fullgör fortbildningen. Över tiden kan kostnaden bli nominellt högre på grund av ett höjt kostnadsläge. Beloppet innefattar inte kostnader förknippade med produktionsbortfall eller andra effektivitetsförluster.

#### *Fortbildning i enbilsåkerier*

Sveriges Åkeriföretag har uppgett i huvudsak följande. Vissa enbilsåkerier, dvs. åkeriföretag där företagsledaren är ende föraren, omfattas redan i dag av fortbildningskrav. Dessa krav kan finnas i avtal som träffats efter upphandling mellan ett anläggningsföretag och ett enbilsåkeri. Den fortbildning som bedrivs i dag gäller dock ofta inte sådana ämnen som skulle kunna tillgodoräknas såsom fortbildning i enlighet med yrkesförardirektivet. Genom direktivet kommer även fler förare i enbilsåkerier att omfattas. För enbilsåkeriet, som inte har möjlighet att ta in en ersättare, tillkommer ett produktionsbortfall och förlorade intäkter motsvarande vad som skulle ha kunnat debiteras kunden om föraren körde bilen. En beräkning visar att denna kostnad är ca 550 kr per timme<sup>3</sup>. Härav motsvarar 200 kr per timme ersättningen till föraren inklusive lönekostnadspåslag medan kostnaderna för fordonet är cirka 350 kr per timme. Kurskostnaden för föraren beräknas bli mellan 1 500 och 2 000 kr per utbildningsdag. En fortbildningsdag kostar företaget upp till  $(8 \times 550 =)$  4 400 + 2 000 = 6 400 kr per fortbildningsdag. Årskostnaden blir densamma. Sveriges Åkeriföretag uppskattar att det f.n. finns cirka 5 700 enbilsåkerier<sup>4</sup> i

<sup>3</sup> Beräkningen är gjord av Sveriges Åkeriföretag i november 2005.

<sup>4</sup> Antalet enbilsåkerier var 5 726 st. år 2003.

landet varav de flesta är medlemmar i föreningen. För kollektivet blir därmed kostnaden 6 400 x 5 700 kr, dvs. 36 480 000 kr.

### 17.3.2 Persontransportsektorn

Kollektivavtal reglerar även för persontransportsektorns del förhållanden mellan arbetsgivare och arbetstagare när det gäller bl.a. fortbildning. I kollektivavtalet har införts en skyldighet för arbetsgivare att för varje femårsperiod tillhandahålla fem dagars utbildning till sina anställda.

#### *Fortbildning för arbetstagare i bussföretag*

Fortbildningsverksamheten i bussbranschen kan upprätthållas bara om det finns ersättare för den chaufför som genomgår fortbildningen. Det åvilar således bussföretagen att planera verksamheten på ett sådant sätt att förarna kan delta i exempelvis årliga fortbildningsmoment. De stora transportföretagen i framför allt bussbranschen bedriver själva en utbildningsverksamhet även inom grundutbildning för förare.

Utredningen har från Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB (Kollega) i juni 2005 inhämtat uppgifter om nettokostnader för att genomföra direktivet inom persontransportbranschen. Av de uppgifter som organisationerna lämnat framgår sammanfattningsvis följande. Kollega och SLTF har gjort separata enkäter hos trafikhuvudmän respektive entreprenörer där man ställt frågor om utbildningsnivån i dag och de kostnader som är förknippade därmed. Bland trafikhuvudmännen var svarsfrekvensen 75 procent. Antalet svar från entreprenörerna var däremot lågt. Trafikhuvudmännens svar, statistik m.m. hos SLTF och Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) och kunskaper hos organisationerna om utbildningsnivå m.m. har bildat underlag för en uppskattning av nettokostnaden. Det finns cirka 40 000 förare som innehar körkort med D-behörighet. Av dessa är cirka 28 000 förare för närvarande verksamma som bussförare, enligt den uppskattning som är möjlig att göra<sup>5</sup>. Utbildningskostnaden per förare och dag beräknas uppgå till 1 785 kr. Här

---

<sup>5</sup> Uppgiften om antalet aktiva bussförare har justerats jämfört med det ursprungliga underlaget från 25 000 till 28 000. Den nya uppgiften har lämnats av Kollega i november 2005.

ingår endast kursavgift. Summan är beräknad som ett genomsnitt av ett antal praktiska exempel på tillämpade kursavgifter. De fortbildningskurser som anordnas kan förutsättas variera till karaktären, bl.a. när det gäller mängden teoretiska och praktiska inslag. Även mängden elever som är möjliga att ha i en kursomgång kommer att variera beroende på vad det är som skall övas. Dessa faktorer påverkar kostnaden. I kostnaden ingår inte utgifter för resor, logi, traktamente eller lönetillägg för obekväm arbetstid. För bussbranschens del kan förutsättas att den nya fortbildningsvolymen innebär en påtaglig utbyggnad av kapaciteten. Därmed behöver inte deltagande i kursomgångar förenas med övernattnings utan fortbildningsomgången fullgörs under en dag. Lönen för en ersättare till deltagaren på fortbildningskursen har beräknats till 800 kr per dag jämte ett lönekostnadspåslag om 36 procent, dvs. 1 088 kr för en fortbildningsdag. Effekten av produktionsbortfall har inte tagits med eftersom trafiken skall upprätthållas och ersättaren skall utföra den ordinarie förarens sysslor. Bruttokostnaden för fortbildning i enlighet med yrkesförardirektivet beräknas därför uppgå till  $(28\,000 \times 1\,785 =)$  49 980 000 kr jämte  $(28\,000 \times 1\,088 =)$  30 464 000, totalt  $(49\,980\,000 + 30\,464\,000 =)$  80 444 000 kr.

Det pågår dock en betydande fortbildningsverksamhet redan i dag. Denna grundar sig på regleringen i kollektivavtal och ordningen med förarcertifiering. Skälen till att fortbildning inte finns i bussföretagen kan vara flera. Ett kan vara att företaget inte är bundet av Bussbranschavtalet eller avtal om förarcertifiering. Ett annat skäl är att kollektivavtalsförpliktelsen i Bussbranschavtalet inte är omedelbart bindande utan tillämplig först när ett gammalt avtal mellan trafikhuvudman och entreprenör löpt ut. Som ett tredje skäl har tagits i beaktande att kollektivavtal eller avtal om förarcertifiering visserligen gäller, men att de inte tillämpas vid företaget. Cirka 12 900 förare får dock redan i dag fortbildning motsvarande minst en dag per år. Kostnaden för fortbildningen i denna grupp beräknad på samma sätt blir knappt 37 062 000 kr. Återstår ökade kostnader för fortbildning en dag per år för ytterligare 15 100 förare. Utfallet för nettokostnaden blir härefter  $(80\,444\,000 - 37\,062\,000 =)$  43 382 000 kr.



### 17.3.3 Utredningens bedömning – finansiering

Fortbildning som är nödvändig för att fortsätta i yrket är ett naturligt ansvar för arbetsgivare i transportsektorn. Redan i dag är en fortbildning etablerad genom kollektivavtal för både gods-transportsektorn och persontransportsektorn. Arbetsmarknadens parter har tagit ett ansvar för framför allt fortbildningen och denna verksamhet finansieras genom avgifter som arbetsgivaren betalar. Parterna på arbetsmarknaden har således förbundit sig genom avtal att leva upp till förpliktelser om en fortbildningsdag per år för yrkesförare. Från SLTF, Kollega, Sveriges åkeriföretag, TYA och andra aktörer finns en strävan att upprätthålla fortbildningskraven. Hos många trafikhuvudmän i landet finns ett starkt intresse av att bussförare deltar i utbildning. Fortbildning kan därför ingå i de krav som trafikhuvudmännen ställer på bussentreprenörer gällande kvaliteten på den upphandlade trafiken. De kostnader som transportföretagen får är till stor del beroende av hur fortbildningen organiseras. Som exempel kan nämnas att trafikskolornas kostnader för en fortbildningskurs med omfattningen en vecka kan variera mellan 5 000 och 10 000 kr exklusive mervärdesskatt, beroende på om grupperna är i storleken 10 eller 25 elever.

Finansieringen av sådan fortbildning är för persontransporternas del knuten till de taxor som används för resenärerna. Enskilda företag som köper godstransporttjänster använder ibland en branschpolicy som innebär att det åkeri man köper transporttjänster från skall uppfylla fortbildningskrav för sina förare. Sannolikt beror denna strävan på att det finns ett företagsekonomiskt intresse av att förbättra trafiksäkerheten och förarnas arbetsmiljö samt att stärka föraryrkets status. Ambitionerna ligger därmed helt i linje med yrkesförardirektivets intentioner. Även erfarenheter från andra länder visar dessutom att det kan vara företagsekonomiskt lönsamt att satsa på fortbildning för förare i tung trafik. Förutom minskad inblandning i olyckor kan fortbildning således resultera i ett lägre slitage på fordonen, minskade sjukskrivningar och en lägre bränsleförbrukning.

Utredningen är således av uppfattningen att förarens behov av fortbildning normalt är knuten till verksamheten hos ett transportföretag, ofta genom en anställning. Transportbranschen och de som i dag är delaktiga i förarnas fortbildning bör även i fortsättningen finansiera denna.

## 17.4 Reglernas effekter för de små företagen

### 17.4.1 Genomförande av fortbildning

För anställda inom Svenska Transportarbetareförbundets och Svenska Kommunalarbetareförbundets avtalsområden innebär inte fortbildningskraven någon principiell nyhet eftersom liknande regler redan finns i kollektivavtal. Annorlunda förhåller det sig med s.k. egenåkerier och mycket små bussföretag som inte omfattas av kollektivavtal. Såsom framgått drabbas egenåkerier av högre kostnader per förare för fortbildningen. Distributionsföretag omfattas för närvarande ofta inte av krav på fortbildning. Små företag med endast ett fåtal anställda har ett något större behov av framförhållning och planering när det gäller fortbildningstillfällen.

Fortbildning bedrivs dock ofta redan i dag även för dessa kategorier av företag. Fortbildningskraven kan ha annan grund än kollektivavtal. En obligatorisk fortbildning är inte ovanlig i övrigt på arbetsmarknaden. I förevarande fall syftar kraven till att öka trafiksäkerheten, förbättra förarens säkerhet och stärka möjligheterna att rekrytera förare. Att bereda varje förare i genomsnitt en fortbildningsdag per år är en så naturlig utveckling att den inte kan undvaras.

Utredningen har på olika sätt låtit transportbranschen och andra intressenter komma till tals. Vad som efterlysts från företrädare för gods- och persontransportbranschen är flexibilitet i formerna för fortbildning av förare. Värdet av att fortbildningen kan bedrivas nära den ort där föraren bor har också framhållits från Sveriges Åkeriföretag. Utredningen har i görligaste mån, inom yrkesförar-direktivets ramar, försökt tillmötesgå dessa synpunkter. Förslagen innebär inte strängare fortbildningskrav än direktivet. Transportbranschen och parterna på arbetsmarknaden kommer att ha möjlighet att påverka innehållet i kommande kurser och i någon mån även på vilket sätt fortbildningen skall bedrivas. Det fortbildningssystem som genomförs medger uppdelning av fortbildningen på delkurser i den maximala utsträckning som direktivet tillåter denna uppdelning. Enskilda moment i fortbildningen får även genomföras på distans, om kraven på deltagande i kursen ändå kan upprätthållas.

## 17.5 Kvinnorepresentationen i bussföraryrket

En ökad jämställdhet är värdefull inom varje yrkeskår och en ökad kvinnorepresentation är önskvärd inom bussföraryrket. En sådan skulle kunna förbättra trivselen på arbetsplatsen. En ökad andel kvinnor innebär också möjligheter till nytänkande och förändring.

### 17.5.1 Antalet kvinnliga bussförare<sup>6</sup>

Av de bussförare som är medlemmar i Svenska Kommunal-arbetarförbundet och är anställda i kommunala och landstingsägda bussbolag är 6 procent kvinnor. Motsvarande siffror i de privatägda bussföretagen är 17 procent kvinnliga bussförare.

### 17.5.2 Arbetsvillkoren för bussförare har stor påverkan på könsfördelningen inom yrket

Efterfrågan på bussförare är som störst under rusningstrafik. Flertalet bussförare arbetar därför i s.k. delade turer, dvs. de arbetar några timmar på morgonen och har sen ledig tid i väntan på att dagens andra arbetspass börjar. Bussförare arbetar även på sena kvällar och nätter. Det är därför svårt att kombinera en bussförares arbetstider med kravet att passa förskolans öppettider, skolans schema och barns behov av hemmavarande föräldrar på natten. Fler kvinnor än män har huvudansvaret för barnen när de är små. Arbetsvillkoren inom bussföraryrket är svåra att kombinera med huvudansvar för mindre barn. Jämställdheten inom bussföraryrket skulle förbättras av en möjlighet för föraren att välja arbetstider och att få göra ett arbetsschema som passar den egna situationen.

Det finns ytterligare ett skäl att arbeta offensivt med jämställdhet, nämligen att ett företag som vill ha vissa certifieringar måste kunna uppvisa att det följer gällande lagstiftning.

### 17.5.3 Ökade krav på utbildning ger ökad status

Såsom anges i yrkesförardirektivet är avsikten med kraven på grundläggande kompetens och fortbildning bl.a. att ett moderniserat föraryrke skall väcka ungdomars intresse för yrket

---

<sup>6</sup> Uppgifter från Kollektivtrafikens utbildningsorganisation AB.

Det brukar dessutom anses föreligga ett samband mellan krav på utbildning för att utöva ett yrke och yrkets status. De krav som direktivet ställer på utbildning bör locka fler kvinnor att utbilda sig till bussförare. Utbildningskraven ökar således medvetandet om att bussförare inte enbart behöver kunna köra buss, utan att förarna har ett serviceyrke och kräver en betydligt bredare kompetens. En bussförarutbildning i enlighet med direktivet, med större inslag av teori, bör göra bussföraryrket mer intressant för kvinnor. En möjlighet att utbilda sig till bussförare redan inom ramen för gymnasiet skulle också öka intresset bland kvinnor. Andelen kvinnor inom yrket skulle på dessa sätt kunna öka.

## 17.6 Administrativa konsekvenser för utbildare

Fortbildningen bör av utbildare för yrkesförarkompetens organiseras på ett sätt som medger flexibla lösningar. Direktivet tillåter viss uppdelning av kursen men den får inte genomföras i perioder som är kortare än sju timmar. Rimligen är det avsett att de sju timmarna normalt skall hänga samman under en utbildningsdag. Fortbildning i mindre kursavsnitt än så riskerar att bli förfelad.

Förare som bor i glesbygd kan ha lång resväg till utbildningsorten. Det bör därför vara möjligt att fullgöra delar av en fortbildningskurs på distans förutsatt att utbildningskontrollen ändå upprätthålls av utbildaren. S.k. e-learning och användning av Internet bör kunna användas för att nå målen med fortbildningen i distansundervisning. Det är dock en grannlaga uppgift att avgöra vilka moment som passar för sådan teknik. För att garantera kvaliteten i en uppdelad fortbildningskurs kan det vara lämpligt att det finns program för den enskilde förarens fortbildning.

Oavsett hur fortbildningen normalt är organiserad är det rimligt att den som återvänder till yrket efter ett uppehåll relativt snabbt skall kunna återfå möjligheten att utöva yrket. Det bör därför finnas beredskap hos utbildare att erbjuda en komprimerad utbildning för att föraren skall få nödvändigt yrkeskompetensbevis som avser fortbildningen.

Det blir en angelägen uppgift för Vägverket och branschens aktörer att i samarbete se till att framför allt förare med hävdvunnen rätt deltar i fortbildningskurser så att en kraftig belastning kan undvikas fram emot femårsperiodernas slut. Om det följer av arbetsrättslig lagstiftning kan även de fackliga

organisationerna ges den insyn och det medbestämmande som där föreskrivs när det gäller planeringen av utbildningen.

### **17.7 Administrativa konsekvenser för bussföretag**

Företrädare för bussbranschen har framhållit vikten av att den lägsta åldern för att börja i yrket som bussförare sänks. Ett genomförande av ett sådant förslag gäller inte bara sänkning av den lägsta åldern vid vilken en förare får börja framföra fordonet. Det behövs även en bra utbildning för att riktigt unga förare skall kunna utföra persontransporter yrkesmässigt.

Av utredningens överväganden och förslag framgår att vissa starka skäl talar emot en sådan reform för närvarande. De svårigheter att rekrytera personal som bussbranschen har vill branschen förklara med att det inte finns någon persontransportutbildning annat än för elever som redan har en gymnasieutbildning. Detsamma gäller dock även taxinäringen. Möjligheterna att rekrytera till yrket påverkas inte endast av möjligheterna till en ny statligt finansierad gymnasieutbildning. Arbetet bör också organiseras på ett sådant sätt att det väcker intresse hos fler unga, och så att de förare som rekryteras stannar i yrket.

### **17.8 Konsekvenser i övrigt**

Utredningen konstaterar att de förslag som lämnas, till följd av utredningsuppdragets och ämnesområdets karaktär, inte kommer att få någon inverkan på den kommunala självstyrelsen. När det gäller förslagets konsekvenser för brottligheten och det brottsförebyggande arbetet har förslagen inga effekter. Förslagen bedöms vidare vara neutrala i förhållande till regionalpolitiska aspekter. En utbildningssatsning av detta slag bör långsiktigt ha positiva effekter på sysselsättningen i transportbranschen, även om det inte ännu går att säga hur stora dessa effekter kan bli. När det gäller effekterna för små företags villkor i förhållande till större företags bör inte några större negativa effekter uppstå. Det är dock klarlagt att enbilsåkerier kan väntas få en proportionellt större kostnad för fortbildningen än åkerier med anställda. Den långsamma minskning av antalet mycket små transportföretag som

pågått en längre tid kan också förväntas fortsätta. När det gäller effekterna för små företag i övrigt hänvisas till det som sagts tidigare. För jämställdheten mellan kvinnor och män kan inte några dramatiska effekter väntas. Det är dock troligt att ett större inslag av undervisning i utbildningen verkligen kan bidra till att öka unga kvinnors intresse för föraryrket. Förslagen bör dessutom kunna inverka på möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Bussföraryrket tillhör visserligen redan i dag de yrken som attraherar personer med utländsk bakgrund. Annorlunda förhåller det sig med yrkes som lastbilsförare. Arbetsmarknadspolitiken bör kunna användas som ett kraftfullt verktyg för att öka andelen lastbilsförare med utländsk bakgrund. I övrigt kan också ett tålmodigt arbete från framför allt de organisationer som företräder godstransportbranschen att öka de invandrades intresse för godstransportbranschen och lastbilsföraryrket ge resultat. Såväl grund- som fortbildningen enligt yrkesförorddirektivet syftar till trafiksäkerhet och sparsam körning. En körteknik som ger bättre trafiksäkerhet och lägre bränsleförbrukning kommer även att minska utsläppen av koldioxid. Utbildningen kommer därför att kunna användas även i syfte att sänka den tunga trafikens miljöpåverkan.