



## Yrkesförarkompetensdirektiv och direktiv om körkort.

---

Näringsdepartementet

2017-03-08

### Dokumentbeteckning

KOM(2017) 47

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändringar av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort.

### Sammanfattning

Kommissionen presenterade den 1 februari förslaget till ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för transport av gods- eller passagerare och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort. Direktivet utgör en del av EU:s lagstiftning om yrkesförare av lastbilar och bussar. Det är också nära kopplat till trafiksäkerhet och existerar parallellt med annan EU-lagstiftning, som direktivet om körkort, direktivet om transport av farligt gods och bestämmelser om kör- och viloperioder. Det fungerar också parallellt med EU:s lagstiftning om tillträde till yrket för gods- och persontransporter. Syftet med förslaget är att minska antalet olyckor och skador och att halvera antalet dödsolyckor. Ett av huvudmålen i direktivet är att förbättra trafikanters utbildning och träning efter körkortsprov. Regeringen är övergripande positiv till förslaget. Förslaget bör utmynna i klara och tydliga regler som bidrar till en likformig utbildning av yrkesförare inom hela unionen. Stärkta kunskaper hos förarna bidrar till en utökad trafiksäkerhet helt i linje med regeringens nystart mot nollvisionen och en satsning på jobbskapande åtgärder.

## 1.1 Ärendets bakgrund

I direktiv 2003/59/EG (nedan kallat direktivet) fastställs kraven på grundläggande kompetens och fortbildning för yrkesförare av lastbilar och bussar, vilket förbättrar säkerheten på de europeiska vägarna.

Syftet med direktivet är att höja standarderna bland nya förare och att upprätthålla och förbättra yrkeskompetensen hos befintliga lastbils- och bussförare i hela EU. Direktivet syftar särskilt till att öka förarnas medvetenhet om risker i syfte att minska riskerna och öka trafiksäkerheten. Dessutom föreskrivs standarder i direktivet om yrkeskompetens för att garantera rättvis konkurrens i hela EU. Medlemsstaterna har getts stor flexibilitet i fråga om hur de ska genomföra direktivet, till exempel om det specifika innehållet i förarutbildning och om administrativa förfaranden och strukturen i utbildningssystemet.

I juli 2012 offentliggjorde kommissionen en rapport om genomförandet av direktivet, där den identifierade flera brister. Efterhandsutvärderingen av direktivet, inbegripet samråd med berörda parter, avslutades i oktober 2014.

Utvärderingen visade att direktivet hade genomförts utan större problem. Det har förbättrat arbetskraftens rörlighet och bidragit till fri rörlighet för förare. Utvärderingen bekräftade också att direktivet på ett effektivt sätt hade bidragit till dess huvudmål, nämligen trafiksäkerhet.

I utvärderingen fastställdes också problem som försämrar effektiviteten hos och konsekvensen i den rättsliga ramen och som undergräver de ursprungliga målen i direktivet.

Samtidigt som efterhandsutvärderingen visade att direktivet generellt sett hade haft en gynnsam inverkan på sektorn, så visade den också att det fanns brister som låg i vägen för den rättsliga ramens effektivitet och samstämmighet och som underminerade direktivets mål.

De viktigaste bristerna som konstaterades var följande:

Svårigheter för förare att få erkännande av utbildning som helt eller delvis genomgått i en annan medlemsstat.

Innehållet i utbildningen är endast delvis relevant för förarnas behov.

Svårigheter och rättslig osäkerhet när det gäller tolkningen av undantagen.

Inkonsekvenser i fråga om krav på minimiålder mellan direktivet om utbildning av yrkesförare (2003/59/EG) och direktivet om körkort (2006/126/EG), tvetydighet i fråga om möjligheten att kombinera utbildning av yrkesförare med andra utbildningar som krävs enligt EU-lagstiftning (t.ex. utbildning om farligt gods, passagerares rättigheter och djurskydd) och bristen på tydlighet när det gäller användning av IKT i utbildning (t.ex. e-lärande/blandat lärande).

Förslaget syftar till att ta itu med de brister som konstaterats. Direktivet utgör en integrerad del av EU:s lagstiftning om yrkesförare av lastbilar och bussar. Det är också nära kopplat till trafiksäkerhet och existerar parallellt med annan EU-lagstiftning, som direktivet om körkort, direktivet om transport av farligt gods och bestämmelser om kör- och viloperioder. Det fungerar också parallellt med EU:s lagstiftning om marknadstillträde. En av anledningarna till förslaget är att genom de nu föreslagna ändringarna avsevärt minska antalet olyckor och skador och att halvera antalet dödsolyckor. Ett av huvudmålen i direktivet är att förbättra trafikanters utbildning och träning efter körkortsprov.

## 1.2 Förslagets innehåll

Utöver vissa smärre språkliga och redaktionella ändringar, samt uppdateringar av hänvisningen till annan EU-lagstiftning, är de viktigaste inslagen i förslaget följande:

### Artikel 2 i direktiv 2003/59/EG – Undantag

Lydelsen i undantagen ska ändras så att de blir tydligare och överensstämmer med dem i förordning (EG) nr 561/2006, enligt följande:

2 b) Ändringen klargör att fordon inte kan användas för andra ändamål än det som de har tilldelats enligt vad som anges i undantaget. Detta innebär exempelvis att om en brandbil används som attraktion i en nöjespark är föraren inte undantagen. Att lägga till denna mening syftar även till att garantera överensstämmelse med liknande undantag i artikel 3 c i förordning (EG) nr 561/2006.

2 d) Ändringen klargör att fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd också omfattas av undantaget när de används i nödsituationer eller för räddningsinsatser, vilket säkerställer förenlighet med artikel 3 d i förordning (EG) nr 561/2006.

2 e) Två förtydliganden görs: För det första att fordonen kan användas inte bara vid trafikskoleutbildning utan även vid uppkörning. För det andra, att undantaget endast gäller körning kopplad till utbildning och undervisning. Körningen kan alltså inte kombineras med kommersiella transporter. Detta är förenligt med liknande undantag enligt artiklarna 3 d och 13.1 g i förordning (EG) nr 561/2006.

2 f) Ändringen tydliggör att undantaget för icke-kommersiella transporter inte behöver vara för ”personligt bruk” av föraren (t.ex. icke-kommersiella transporter för välgörenhetsorganisationer eller andra ideella organisationer). Detta säkerställer överensstämmelse med

liknande undantag enligt artiklarna 3 h och 13 i i förordning (EG) nr 561/2006.

2016/17:FPM75

2 g) Ordet ”maskiner” ska läggas till för att klargöra att även om fordonet transporterar maskiner som föraren använder i sitt arbete, ska föraren omfattas av undantaget. Detta säkerställer förenlighet med ett liknande undantag enligt artikel 3 aa i förordning (EG) nr 561/2006.

2 h) Detta undantag är avsett för företagare inom jordbruk, trädgårdsodling, jordbruk eller fiske, som undantagsvis transporterar sina produkter. Detta säkerställer förenlighet med ett liknande undantag enligt artikel 13.1 b i förordning (EG) nr 561/2006.

#### *Artikel 7 i direktiv 2003/59/EG – Fortbildning*

Ändringen beror på att den övergångsperiod som avses i artikel 4 har upphört och att alla innehavare av ett yrkeskompetensbevis sedan den 10 september 2016 måste följa bestämmelserna om fortbildning.

Genom den nya lydelsen säkerställs att fortbildningen omfattar minst ett ämne om trafiksäkerhet och att samma ämnen inte upprepas inom samma utbildning. Ändringen innebär också att utbildningen är relevant för det arbete som utförs av den specifika föraren och att den är aktuell och relevant.

#### *Artikel 10 i direktiv 2003/59/EG – Unionskod*

Punkt 1 ändras så att det införs en hänvisning till harmoniserad kod 95 som fördes in i bilaga I till direktiv 2006/126/EG.

Texten ändras så att det säkerställs att alla innehavare av yrkeskompetensbevis får utfärdanden antingen med ömsesidigt erkänd kod 95 på körkortet, eller med ett ömsesidigt erkänt yrkeskompetensbevis. Härigenom tar man itu med svårigheter i fråga om ömsesidigt erkännande när en förare erhåller ett yrkeskompetensbevis i en medlemsstat som inte är förarens normala hemvist och som bara utfärdar kod 95 på körkort.

En hänvisning läggs till för att säkerställa ömsesidigt erkännande av det förartillstånd som avses i förordning (EU) nr 1072/2009, även i de fall den tillämpliga unionskoden saknas på förartillståndet.

Bilaga I till direktiv 2003/59/EG – Minimikrav i fråga om kompetens och utbildning för yrkesförare

Hänvisningen till beslut 85/368/EEG, som har upphävts, ersätts med en hänvisning till Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 23 april (EUT C 111, 6.5.2008, s. 1) och den europeiska referensramen för kvalifikationer för livslångt lärande. Eftersom den bygger på en

rekommendation ger den europeiska referensramen för kvalifikationer för livslångt lärande medlemsstaterna större flexibilitet.

2016/17:FPM75

Avsnitt 1 ska uppdateras för att

- bättre återspegla den senaste tekniken och de tekniska egenskaperna hos fordon och stärka inriktningen på bränsleeffektivt körsätt,
- stärka tryggt körsätt genom att låta förmågan att förutse, bedöma, utvärdera och anpassa sig till riskerna i trafiken ingå,
- innehålla hänvisningar till användningen av automatiska transmissionssystem, för att bättre återspegla den senaste tekniken och de tekniska egenskaperna hos fordon,
- låta transport av farligt gods, djurtransporter och ökad medvetenhet om funktionsnedsättningar ingå i syfte att ge en mer fullständig förteckning över ämnen, med beaktande av de olika typerna av gods- och persontransporter på väg.

Avsnitt 2 ändras för att göra det möjligt för medlemsstaterna att använda IKT-verktyg för utbildning och ge dem möjlighet att kombinera direktivets utbildningsmål med andra former av utbildning som krävs enligt EU-lagstiftning.

Bilaga II till direktiv 2003/59/EG – Bestämmelser om Europeiska unionens modell för yrkeskompetensbevis för förare

Ändringen av bilaga II är begränsad till uppdateringar av hänvisningen till unionens modell för yrkeskompetensbevis och för att beakta hänvisningen till den harmoniserade unionskoden 95 som anges i direktivet.

*Artikel 4 i direktiv 2006/126/EG – Kategorier, definitioner och åldersgränser*

Syftet med detta ändringsförslag är att undanröja rättslig osäkerhet när det gäller den tillämpliga lägsta åldern för vissa fordonskategorier, och sörja för en harmoniserad, EU-övergripande tillämpning av åldersgränser.

Hänvisningar till direktiv 2003/59/EG utgår i artikel 4.4 e, g, i och k, och en ny punkt 7 ska läggas till i artikel 4 i direktiv 2006/126/EG med en tydlig hänvisning till när och under vilka förhållanden de lägre åldersgränser som fastställs i direktiv 2003/59/EG ska tillämpas.

Lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens, körkortslagen (1998:488) och körkortsförordningen (1998:980).

#### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan på unionens eller statens budget.

## 2. Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är övergripande positiv till de ändringar som föreslås. Förslaget bör utmytna i klara och tydliga regler som bidrar till en likformig kunskap hos yrkesförare inom hela unionen. Stärkta kunskaper hos förarna bidrar till en utökad trafiksäkerhet helt i linje med regeringens nystart mot nollvisionen och en satsning på jobbskapande åtgärder. Att klarlägga vad en fortbildning ska innehålla och vilka kompetenskrav som ska ställas på föraren efter genomförd fortbildning får även det anses bidra till det målet. En viktig målsättning för regeringen i de kommande förhandlingarna är att den praktik som en elev genomför på ett transportföretag under en pågående utbildning, även fortsättningsvis ska vara möjlig att genomföra.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är för närvarande okända.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är för närvarande okända.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har inte remitterats.

## 3. Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden för direktivet om utbildning av yrkesförare (2003/59/EG) och för den föreslagna ändringen är artikel 91.1 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Denna artikel utgör

den rättsliga grunden för att anta EU-lagstiftning för att förbättra transportsäkerheten, även trafiksäkerheten. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet, i medbestämmande med Europaparlamentet.

2016/17:FPM75

### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Förslaget är enligt kommissionen förenligt med subsidiaritetsprincipen eftersom problem med ömsesidigt erkännande av fortbildning som genomgått i en annan medlemsstat inte kan åtgärdas på ett effektivt sätt av enskilda medlemsstater som agerar på egen hand. Utfärdande av yrkeskompetensbevis är frivilligt för medlemsstaterna enligt gällande direktiv och åtta medlemsstater har valt att inte använda denna möjlighet. Kommissionen anser därför att det är nödvändigt med EU-lagstiftningsåtgärder för att se till att administrativa förfaranden i medlemsstaterna möjliggör ömsesidigt erkännande av utbildning inom EU. Eventuella bilaterala avtal mellan vissa medlemsstater kan inte på ett effektivt sätt säkerställa ömsesidigt erkännande i EU.

Olika tolkningar av direktivet och olika metoder i medlemsstaterna försämrar den inre marknads funktion. Försök som gjorts för att anpassa förståelse och tillämpning i medlemsstaterna genom icke-lagstiftningsåtgärder, t.ex. att utfärda riktlinjer eller diskussioner i kommittén för yrkeskompetensbevis, har inte gett tillräckliga resultat. Enbart gemensamma EU-bestämmelser kan skapa rättvisa konkurrensvillkor för vägtransportföretagen, samtidigt som man säkerställer en miniminivå av trafiksäkerhet.

Eftersom det dessutom i EU-lagstiftningen krävs särskild utbildning om farligt gods, medvetenhet om funktionsnedsättningar och djurskydd, är det EU:s uppgift att skapa klarhet angående rättsläget och säkerställa samstämmighet mellan de olika instrumenten i EU-lagstiftningen.

När det gäller fortbildning har en del medlemsstater avvikit från säkerhetsmålen genom att tillåta att samma kursmodul tas flera gånger eller att det erbjuds en fullständig utbildning som inte täcker säkerhetsfrågor. Även om det är och bör förbli i första hand medlemsstaternas ansvar att anpassa utbildningen till nationella behov och prioriteringar, är det EU:s uppgift att se till att miniminivån på utbildningens innehåll överensstämmer med de övergripande politiska målen.

Regeringen delar kommissionens bedömning när det gäller förslagens förenlighet med subsidiaritetsprincipen.

#### Proportionalitetsprincipen

Enligt kommissionens konsekvensbedömning hanteras de identifierade problemen bäst på EU-nivå i form av ett ändrat direktiv som klargör vissa frågor och innehåller minimikrav som är bättre harmoniserade, samtidigt som det erbjuder medlemsstaterna en viss flexibilitet.

Ett ändrat direktiv är en åtgärd som är proportionerlig, eftersom det skulle möjliggöra ytterligare harmonisering av utbildningskraven för att lösa några av frågorna, samtidigt som det ger flexibilitet för medlemsstaterna att anpassa genomförandet av delar av utbildningen till deras ekonomiska resurser och sociala förhållanden och till de särskilda behoven och särdragen i vägtransportsektorn.

Ett EU-direktiv skulle se till att lämpliga minimikrav i fråga om utbildning tillämpas och att utbildningen erkänns i hela EU. Regeringen delar den bedömningen.

## 4. Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har presenterats av kommissionen vid ett inledande möte i rådsarbetsgruppen för landtransporter. Tidsplanen för Europaparlamentets behandling av förslaget är inte känd.

### 4.2 Fackuttryck/termer

-