



## Kompetens hos yrkesförare

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2007/08:10 Kompetens hos yrkesförare samt två motioner som väckts med anledning av propositionen och två motioner från den allmänna motionstiden 2007.

I propositionen föreslås en lag om yrkesförarkompetens. Genom lagen genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG. Lagen innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av gods- och persontransporter med buss som förvärvsmässigt sker på väg i Sverige. Lagen innehåller även bestämmelser om utbildning för sådan kompetens. I propositionen föreslås också vissa följdändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och lagen (1998:492) om biluthyrning. Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2008 förutom lagen om ändring i lagen om biluthyrning som ska träda i kraft den 10 september 2008.

Utskottet välkomnar de föreslagna åtgärderna för att stärka trafiksäkerheten och förarens säkerhet. Utskottet föreslår därför att riksdagen antar regeringens lagförslag. Samtliga motionsförslag avstyrks.

Till betänkandet har fogats en reservation (s) om sänkt åldersgräns för bussförare samt krav vid skolskjuttransporter, och en reservation (s, mp) om utbildning till buss- och tågförare.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	4
Utskottets överväganden .....	6
Lagförslag .....	6
Utbildning till buss- och tågförare .....	12
Reservationer .....	15
1. Lagförslag, punkt 1 (s) .....	15
2. Utbildning till buss- och tågförare, punkt 2 (s, mp) .....	16
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	18
Propositionen .....	18
Följdmotioner .....	18
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007 .....	18
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	19

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:10 och avslår motionerna

2007/08:T1 av Christer Adelsbo (s),

2007/08:T2 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 1,

2007/08:T363 av Kerstin Engle (s) i denna del och

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 11.

*Reservation 1 (s)*

## 2. Utbildning till buss- och tågförare

Riksdagen avslår motionerna

2007/08:T2 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 2,

2007/08:T363 av Kerstin Engle (s) i denna del och

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 10.

*Reservation 2 (s, mp)*

Stockholm den 13 november 2007

På trafikutskottets vägnar

*Christina Axelsson*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Christina Axelsson (s), Jan-Evert Rådström (m), Ulla Löfgren (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Sten Bergheden (m) och Désirée Liljevall (s).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Den 15 juli 2003 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG, fortsättningsvis kallat yrkesförardirektivet. Regeringen beslutade 2004 att ge en särskild utredare i uppdrag att överväga hur yrkesförardirektivet ska genomföras i svensk rätt (dir. 2004:123) samt lämna förslag till författningsreglering. Utredningen redovisade uppdraget i promemorian Yrkesförarkompetens (SOU 2005:109). Promemorian har remissbehandlats liksom senare ett utkast till lagrådsremiss.

Regeringen har därefter inhämtat Lagrådets yttrande och i huvudsak valt att följa detta i propositionen Kompetens hos yrkesförare (prop. 2007/08:10). Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Med anledning av den nu framlagda propositionen har två motioner väckts. I detta betänkande behandlar utskottet även två motioner från den allmänna motionstiden 2007.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till genomförande i svensk lagstiftning av yrkesförardirektivet (direktiv 2003/59/EG) genom att en ny lag införs om yrkesförarkompetens.

Den nya lagen ska tillämpas vid tunga godstransporter och persontransporter med buss som förvärvsmässigt sker på väg i Sverige. Lagen innehåller bestämmelser om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av sådana transporters. Lagen innehåller även bestämmelser om utbildning för sådan kompetens. Den grundläggande kompetensen ska förvärfvas genom en grundutbildning som avslutas med prov. Kompetensen ska även kunna förvärfvas genom en förkortad grundutbildning. För att föraren ska behålla sin kompetens krävs det att denne genomgår återkommande fortbildningar.

I den nya lagen föreslås också att den som avser att bedriva utbildningsverksamhet som rör grundläggande kompetens och fortbildning ska inneha tillstånd för sådan verksamhet. Utbildning som sker vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning är dock undantagen från kravet på tillstånd.

Lagen innehåller även bestämmelser om ansvar, överklaganden och tillsyn.

I propositionen föreslås också vissa följdändringar i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och lagen (1998:492) om biluthyrning.

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

Lagen om yrkesförarkompetens ska börja tillämpas fr.o.m. den 10 september 2008 för förare som utför persontransporter och fr.o.m. den 10 september 2009 för förare som utför godstransporter.

# Utskottets överväganden

## Lagförslag

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag om genomförande i svensk lagstiftning av yrkesförardirektivet. Bestämmelserna syftar till att stärka trafiksäkerheten och förarens säkerhet genom krav på grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon när gods- och persontransporter sker på allmän väg inom Europeiska unionen. Riksdagen avslår motionsyrkanden om sänkt åldersgräns för bussförare och införande av kompetenskrav för icke-kommersiell busstrafik.

Jämför reservation 1 (s).

### Bakgrund

#### *EG-direktivet*

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

Direktivet föreskriver att det i medlemsstaterna ska finnas dels ett system för förvärvande av grundläggande kompetens, dels ett utbildningssystem. För att få framföra aktuella fordon krävs att föraren förvärvat sådan grundläggande kompetens. Medlemsstaterna har en valmöjlighet när det gäller på vilket sätt den grundläggande kompetensen ska förvärfvas: detta kan ske antingen genom en obligatorisk grundutbildning med avslutande prov eller enbart genom ett mera omfattande prov. Medlemsstaterna får även införa ett system för att i snabbare takt förvärva den grundläggande kompetensen; här introduceras dock en begränsning i rätten att framföra fordon för förare under en viss ålder. Direktivet skiljer på förare av godstransporter och förare av persontransporter. För godstransporter är ålderskravet 18 år respektive 21 år beroende på körkortskategori och typ av grundläggande kompetens. För persontransporter är huvudregeln att motsvarande åldersgränser ska vara 21 år respektive 23 år. Medlemsstaterna har dock möjlighet att tillåta att persontransporter utförs fr.o.m. 18 års ålder.

Direktivet anger vidare att förare med körkort som utfärdats senast viss tid efter att tidsfristen för införlivandet av yrkesförardirektivet löpt ut är undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna kräva att utbildning för den grundläggande kompetensen sker vid ett utbildningscentrum som godkänts av en behörig myndighet. Provet för den grundläggande kompetensen ska anordnas av en behörig myndighet eller av ett organ som har utsetts av myndigheten. Myndigheten eller organet ska övervaka provet och vid godkänt resultat utfärda ett yrkeskompetensbevis.

Direktivet anger vidare att en särskild gemenskapskod om uppnådd kompetens ska införas antingen på körkortet eller på ett särskilt yrkeskompetensbevis. För förare som är medborgare i tredjeland finns särskilda bestämmelser.

Direktivet fastställer att även fortbildningen omfattar krav på deltagande i utbildning och ska anordnas av ett utbildningscentrum som har godkänts av en behörig myndighet. Innehavaren av ett yrkeskompetensbevis ska härvid uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande; tyngdpunkten ska enligt direktivet vara på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning. Den första fortbildningen ska som huvudregel genomföras inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades och därefter vart femte år. Medlemsstaterna får dock i fråga om den första fortbildningen bestämma tiden till mellan tre och sju år. Vidare framgår att yrkeskompetensbevis om fortbildning ska utfärdas av den behöriga myndigheten eller det godkända utbildningscentrumet.

I direktivet anges att medborgare i en medlemsstat ska förvärva den grundläggande kompetensen där de normalt har sin hemvist (bostadsorten). För medborgare i tredjeland och som är anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitats av ett sådant företag, finns särskilda bestämmelser. På motsvarande vis ska förare genomgå fortbildning i den medlemsstat där de normalt har sin hemvist eller där de arbetar.

Ändringar som är nödvändiga för att anpassa direktivets bilagor (om minimikrav i fråga om kompetens och utbildning för yrkesförare samt om utformningen av yrkeskompetensbeviset) till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ska ske via den kommitté som upprättas för att biträda kommissionen.

Kommissionen ska senast den 10 september 2011 överlämna en rapport om genomförandet av direktivet samt vid behov eventuella förslag.

Direktivet ska vara genomfört i medlemsstaterna före den 10 september 2006. Direktivet anger vidare att bestämmelserna ska tillämpas från den 10 september 2008 när det gäller grundläggande kompetens för att framföra buss och från den 10 september 2009 när det gäller grundläggande kompetens för att framföra tung lastbil. Direktivet kommer att ersätta befintlig EG-reglering på området.

## **Propositionen**

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

Den nya lagen ska tillämpas vid tunga godstransporter och persontransporter med buss som sker på väg i Sverige och som utgör förvärvsmässig trafik. Lagen innehåller de kompetenskrav som en förare måste uppfylla för att få utföra sådana gods- och persontransporter. Det föreslås bl.a. att en förare måste inneha grundläggande kompetens för att få utföra nämnda transporter. Föraren förvärvar sin grundläggande kompetens genom en grundutbildning som avslutas med prov. Grundutbildningens längd ska uppgå till 280 timmar. En förare som förvärvat sådan grundläggande kompetens får utföra gods- respektive persontransporter fr.o.m. 18 respektive 21 års ålder. Det ska även finnas möjlighet att förvärva grundläggande kompetens genom deltagande i en förkortad grundutbildning på 140 timmar. En förare som erhållit en sådan snabbförvärvad grundläggande kompetens får utföra gods- och persontransporter fr.o.m. 21 års ålder. För persontransporter gäller emellertid då begränsningen att fordonet inte får användas i linjetrafik om linjens längd överstiger 50 kilometer. En sådan begränsning föreligger inte om föraren är 23 år eller mer.

För att föraren ska behålla sin kompetens krävs det att denne genomgår återkommande fortbildningar. En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens ska genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då beviset utfärdades. Därefter ska fortbildning ske vart femte år.

Förare som har rätt att utföra tunga godstransporter eller persontransporter med buss när lagen börjar att tillämpas behåller sin rätt utan att behöva genomgå en grundutbildning. Föraren måste dock för att behålla sin rätt genomgå återkommande fortbildningar. Den första fortbildningen ska ske inom sju år från det att lagen började att tillämpas.

I lagen anges också att den som avser att bedriva utbildningsverksamhet som rör grundläggande kompetens och fortbildning ska inneha tillstånd för sådan verksamhet. Ett sådant tillstånd kan återkallas. Utbildning som sker vid gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning är undantagen från kravet på tillstånd.

Lagen innehåller även bestämmelser om ansvar, överklaganden och tillsyn.

I propositionen förtydligas att den grundutbildning som inte sker inom ramen för skolväsendet till övervägande del kommer att behöva bekostas av den enskilde eller dennes arbetsgivare. Kostnaden för en förare att förvärva den grundläggande kompetensen bedöms uppgå till 35 000–50 000 kr. I denna summa ingår inte kostnaden för eventuell undervisning och övningskörning som behövs för att förvärva aktuell körkortsbehörighet. Gällande kollektivavtal inom gods- och persontransportsektorn bygger dock till stora delar på yrkesförardirektivet; bl.a. är arbetsgivaren skyldig att för varje femårsperiod tillhandahålla fem dagars utbildning till sina anställda. Fortbildningskraven innebär mot denna bakgrund inte någon principiell nyhet eller merkostnad för transportföretagen och dess anställda.



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

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

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

Lagen om yrkesförarkompetens ska börja tillämpas fr.o.m. den 10 september 2008 för förare som utför persontransporter och fr.o.m. den 10 september 2009 för förare som utför godstransporter.

## **Motionerna**

### *Åldersgräns för bussförare*

I motionerna 2007/08:T2 och 2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) samt motion 2007/08:T363 av Kerstin Engle (s) yrkas om att körkortsåldern för buss (körkort med D-behörighet) sänks till 18 år. Motionärerna pekar bl.a. på att kollektivtrafiken i dagsläget hotas av en akut bussförarbrist och att denna situation kommer att förvärras till följd av pensionsavgångar de närmaste åren. Motionärerna pekar på att yrkesförardirektivet gör det möjligt för medlemsstaterna att tillåta en sänkt åldersgräns till 18 år för att få ta D-körkort för buss, och de menar att denna möjlighet måste utnyttjas. Motionärerna anser inte att ungas överrepresentation i trafikolyckor kan användas som argument mot lägre åldersgräns för körkort för buss eftersom denna statistik grundas på personbilsolyckor och inte olyckor med buss. Vidare framhålls att en yngre bussförare med tre års utbildning inte kan jämföras med yngre bilister som efter en vanlig kort körkortsutbildning endast kör en begränsad tid per dag.

### *Utbildningskrav för icke-kommersiell busstrafik*

Christer Adelsbo (s) pekar i motion 2007/08:T1 på att det finns en omfattande skolbusstrafik som utförs av personal vid friskolor – personal som huvudsakligen arbetar med helt andra saker än att köra buss och därför har begränsad körvana. Motionären menar att detta utgör ett stort trafiksäkerhetsproblem och yrkar därför att lagen om yrkesförarkompetens ska tillämpas på all skolskjutstrafik med buss.

## **Utskottets ställningstagande**

Yrkesförardirektivet innehåller krav på grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon när gods- och persontransporter sker på allmän väg inom Europeiska unionen. Utskottet välkomnar avsikten att härigenom förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet. Såsom

utskottet tidigare angivit (se bet. 2006/07:TU6, s. 31) måste de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgå ifrån de högt ställda ambitionerna för trafiksäkerhetsarbetet. Detta är en syn som måste prägla alla överväganden kring körkorts-, utbildnings- och behörighetsfrågor.

Det kommer att bli fråga om ett stort antal förare som kommer att behöva genomgå fortbildning för att de ska behålla sin kompetens, och utskottet instämmer i vikten av att god tid ges så att fortbildningen kan genomföras på ett så smidigt och flexibelt sätt som möjligt. Uppkomsten av flaskhalsar vid fortbildningen kan då undvikas. Utskottet välkomnar därför att förare som har en hävdvunnen rätt att utföra transporter ska genomgå den första fortbildningen inom sju år från den dag då lagen börjar tillämpas. För förare som förvärvat en grundläggande kompetens efter att lagen börjat tillämpas instämmer utskottet i att dessa måste genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades.

Yrkesförorddirektivet riktar sig mot medlemsstaterna och är bindande i fråga om de resultat som ska uppnås. I likhet med propositionen konstaterar utskottet att direktivet är tämligen detaljerat och lämnar få punkter där reella alternativ för genomförande finns för medlemsstaterna. I direktivet uppställs krav som innefattar åliggande för enskilda och därför måste genomföras i svensk rätt genom lagstiftning.

#### *Åldersgräns för bussförare*

Utskottet vill erinra om att det följer redan av dagens bestämmelser i körkortslagen (1998:488) att körkort för behörigheten C (förarbehörighet för tung lastbil och personbil med en totalvikt över 3,5 ton) får utfärdas för den som har fyllt 18 år och att behörigheten D får utfärdas för den som har fyllt 21 år. Propositionens förslag innebär således ingen förändring i denna del. Höjningen till den nuvarande 21-årsgränsen för D-behörigheten föranleddes av det ansvar det innebär att handha persontransporter med buss (se prop. 1997/98:63, s. 88). I sammanhanget kan även understrykas att det av nu gällande körkortsdirektiv (91/439/EEG) följer att åldersgränsen för körkortskategorin D ska vara 21 år. Bestämmelserna i direktivet har dock nyligen setts över och av direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (omarbetning) följer att ett högre ålderskrav på 24 år kommer att vara huvudregel för körkortskategorin D, dock med möjlighet för medlemsstaterna att införa undantag enligt yrkesförorddirektivets bestämmelser.

Utskottet delar regeringens bedömning att en sänkning av ålderskravet kan antas bredda rekryteringen till yrket samtidigt som det måste beaktas att bussföraryrket är ett tämligen krävande serviceyrke. Såsom påpekas i propositionen ansvarar bussförare för ett flertal passagerare och kan bl.a. komma att ägna sig åt myndighetsutövning, t.ex. kan en bussförare tvingas avvisa en berusad eller ordningsstörande passagerare från fordonet. Att vara yrkesförare är ett ansvarsfullt jobb som i många sammanhang förutsät-

ter hög kompetens och stresstålighet hos individen. Utskottet instämmer i att detta talar för att föraren bör ha viss livserfarenhet och personlig mognad. Jämförelsevis kan nämnas att det inom taxiverksamheten i dag upprätthålls en åldersgräns på 21 år för att erhålla taxiförarlegitimation. Denna gräns har motiverats av just det särskilda ansvar som är förknippat med yrkesmässig personbefordran. För att kunna få taxiförarlegitimation föreligger dessutom ett krav på körkortsbehörighet B (förarbehörighet för personbil med en totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil) i minst två år eller att sökanden innehar körkort med behörigheten D. Detta ansågs nödvändigt för att sökanden skulle kunna förväntats ha övat upp sin körförmåga tillräckligt och även ha uppnått tillräcklig erfarenhet i övrigt. Utskottet anser att det i dagsläget inte är motiverat att införa en lägre åldersgräns för bussförare än för taxiförare.

Ett av grundsyftena med yrkesförardirektivet är att förbättra yrkesförarnas kompetens och därigenom förbättra trafiksäkerheten. Vid bedömningen av om åldern för bussförare ska sänkas anser utskottet därför att frågan om en förbättrad trafiksäkerhet är av central betydelse. När det gäller trafiksäkerheten konstaterar dock regeringen att det saknas aktuell olycksstatistik som är relaterad till körsträckan för olika yrkesförarkategorier och olika ålderskategorier. Utskottet instämmer i att även en sådan statistik, eller en konsekvensanalys, framstår som relevant för att ta ställning till om en sänkning av åldersgränsen bör genomföras. Vidare meddelar regeringen att statistik som tagits fram av fackliga organisationer tyder på att yngre förare av fordon för persontransporter är överrepresenterade bland de förare som utsätts för hot eller våld. Utskottet delar regeringens mening att en mera fullständig statistik eller konsekvensanalys vore angelägen för att kunna ta ställning till om dagens ålderskrav bör ändras.

Utskottet välkomnar därför att regeringen den 27 september 2007 beslutat om tilläggsdirektiv (dir. 2007:128) till den tidigare tillsatta Körkortsutredningen. Här anges specifikt att utredaren ska, mot bakgrund av regleringen i yrkesförardirektivet, analysera om en sänkning av åldersgränsen för att framföra fordon avsett för persontransport i körkortskategori D är lämplig vid förvärvsmässig trafik. Utredaren ska i sin analys klarlägga om det ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till förarsäkerheten är lämpligt med en sänkning av åldern. I uppdraget ligger också att utredaren ska ta reda på hur andra länder har hanterat den aktuella frågan. Det kan påpekas att även åldersgränsen för taxiförare kommer att behandlas i detta sammanhang. Utredaren ska redovisa sin slutrapport senast den 1 december 2008.

Med det sagda och i avvaktan på Körkortutredningens slutredovisning bedömer utskottet att det inte är aktuellt att nu sänka åldersgränsen för bussförare.

### *Utbildningskrav för icke-kommersiell busstrafik*

Utskottet understryker att trafiksäkerhetsaspekten är av central betydelse vid all typ av trafik, inte minst när det gäller frågan om befordran av personer såsom vid skolskjutstrafik. Avsikten med de obligatoriska krav på förare som följer av yrkesförardirektivet är bl.a. att förbättra trafiksäkerheten; dessa krav tar emellertid främst sikte på kommersiella transporter. Utskottet instämmer med regeringen i att det inte framstår som rimligt att samma obligatoriska krav även bör ställas på en förare som utför en transport som inte är förvärvsmässig; i detta fall ska innehav av aktuell förarbehörighet för fordonet vara tillräckligt. Utskottet konstaterar i sammanhanget att de kompetenskrav som redan i dag måste uppfyllas för att erhålla D-behörighet är omfattande, inte minst vad gäller trafiksäkerhet.

Utskottet noterar vidare att det i artikel 2 i yrkesförardirektivet finns en uppräknning över områden där det explicit anges att direktivet *inte* ska tillämpas, bl.a. eftersom kraven i direktivet då skulle medföra en oproportionnell ekonomisk eller social börda. Här framgår bl.a. i punkt f att direktivet inte ska tillämpas på förare av fordon som används för icke-kommersiell persontransport. Enligt vad utskottet erfarit bedrivs huvudparten av landets skolskjutstrafik inom en kommersiell sfär och omfattas följaktligen av yrkesförardirektivets tillämpningsområde. I den mån viss skolbusstrafik betraktas som icke-kommersiell persontransport skulle den dock falla utanför direktivets tillämpningsområde.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens lagförslag samt att berörda motionsförslag avstyrks.

## Utbildning till buss- och tågförare

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår tre motionsförslag om utbildningar till buss- och tågförare.

Jämför reservation 2 (s, mp).

### **Motionerna**

I motion 2007/08:T2 av Christina Axelsson m.fl. (s) efterlyses förutsättningar för gymnasieskolor att inrätta utbildningsprogram för bussförare med riksintag, något som saknas i dag. Motionärerna bedömer att bussbranschen därigenom, tillsammans med ovannämnda önskemål om sänkt ålder för busskörkort, skulle få väsentligt bättre förutsättningar att rekrytera nya bussförare.

Även Kerstin Engle (s) förespråkar i motion 2007/08:T363 en gymnasieutbildning för bussförare parallellt med att föraråldern sänks.

Christina Axelsson m.fl. (s) påtalar vidare i motion 2007/08:T510 att gymnasie- och kvalificerade yrkesutbildningar (s.k. KY-utbildningar) krävs för att rekrytera buss- och tågförare samt för att locka ungdomar att välja dessa yrken.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis understryka kollektivtrafikens betydelse för att kunna uppnå det övergripande transportpolitiska målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik bidrar till fler jobb och växande företag, ger livskraft i alla delar av Sverige och en bättre miljö. Utskottet önskar i sammanhanget betona kompetensförsörjningens betydelse för att utveckla buss- och tågtrafiken.

Utskottet erinrar om det uppdrag som under 2006 givits till Vägverket och Banverket att gemensamt och i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. I uppdraget ingår att ta fram förslag på åtgärder för att kollektivtrafikens andel av transporter ska öka. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2007, och utskottet utgår ifrån att detta kommer att bli en viktig utgångspunkt för den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.

#### *Utbildning till bussförare*

När det sedan gäller de konkreta motionsförslagen vill utskottet påminna om att yrkesförardirektivet specifikt anges syfta till att stärka rekryteringen av förare vid en tidpunkt då det råder brist på sådana. Utskottet instämmer i att ett moderniserat föraryrke bidrar till att väcka ungdomars intresse för detta yrke och på så sätt bidrar till rekryteringen av nya förare. Såsom nämns i propositionen borde även unga kvinnors intresse av föraryrket öka i och med ett större inslag av undervisning i utbildningen.

Vad gäller utbildningsprogram för bussförare noterar utskottet att utbildning till bussförare finns som påbyggnadsutbildning bl.a. inom kommunal vuxenutbildning på ett flertal orter i landet. Några bussbolag anordnar också internutbildning i samband med anställning.

I proposition 2007/08:10 Kompetens hos yrkesförare konstaterar regeringen att utbildarna av förare av gods- och persontransporter sannolikt behöver bli fler jämfört med dem som redan finns i dag. När det gäller vilka aktörer som ska kunna utbilda yrkesförare instämmer utskottet i viktigen av ett flexibelt system. Utskottet anser liksom regeringen att framtidens anordnare av utbildning för yrkesförare kommer att finnas inom en rad olika områden. I propositionen anges utbildningsanordnare kunna vara gymnasieskolor, kommunal vuxenutbildning eller fristående skolor med motsvarande utbildning där eleven går en nationell kurs. Det påpekas

vidare att bl.a. trafikskolorna kan fylla en viktig roll som utbildningsanordnare samt att även de utbildningar som i dag bedrivs inom transportbranschen bör ges möjlighet att fortsätta att utbilda framtidens yrkesförare.

Den föreslagna lagen om yrkesförarkompetens fastställer de grundläggande förutsättningarna för att erhålla tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet. Gymnasieskola, kommunal vuxenutbildning eller fristående skola med motsvarande utbildning, där eleven går en nationell kurs som har varit föremål för samråd mellan de myndigheter som regeringen bestämmer, föreslås dock inte vara skyldiga att ha tillstånd. Utskottet bedömer att den föreslagna lagen skapar goda ramar för att bedriva utbildning för bl.a. bussförare.

Utskottet erinrar vidare om att regeringen nyligen tillsatt en särskild utredare (dir. 2007:8) som ska lämna förslag till en framtida struktur för gymnasieskolans studievägar (Gymnasieutredningen). Utredaren ska bl.a. se över gymnasieskolans nationella program och inriktningar och lämna förslag på vilka program (såväl studieförberedande som yrkesförberedande) och inriktningar som bör finnas. I den mån tidigare nämnda körkortsutredning föreslår ändrade åldersgränser som medför att yrkesförarutbildningen för persontransporter kan vara aktuell för gymnasieskolan anges i tilläggsdirektivet till denna utredning att samverkan bör ske med Gymnasieutredningen.

### *Utbildning till tågförare*

Vad beträffar utbildningsprogram för tågförare konstaterar utskottet att KY-utbildningar för tågförare anordnas regelbundet i landet och att myndigheten för kvalificerad yrkesutbildning (KY-myndigheten) utövar tillsyn över dessa utbildningar.

Vidare kan noteras att ett nytt EG-direktiv om behörighetsprövning av lokförare som är nödvändig för framförande av lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen kommer att träda i kraft inom kort. Direktivet kommer bl.a. att innehålla bestämmelser om den utbildning som krävs för att få ansöka om förarbevis. Det är enligt utskottets mening angeläget att i första hand få en djupare överblick av dessa bestämmelser och åtföljande utbildningskrav för att kunna ta ställning till utformningen av utbildningsprogrammen för tågförare.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår utskottet att riksdagen avslår berörda motionsförslag.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. Lagförslag, punkt 1 (s)

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om yrkesförarkompetens,
2. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
3. lag om ändring i lagen (1998:492) om biluthyrning och tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2007/08:10 och motionerna

2007/08:T1 av Christer Adelsbo (s),

2007/08:T2 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 1,

2007/08:T363 av Kerstin Engle (s) i denna del och

2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 11.

### *Ställningstagande*

Liksom utskottsmajoriteten välkomnar vi yrkesförardirektivet och dess avsikt att förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet. Vi anser dock att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med förslag till förändrad reglering i två avseenden.

För det första vill vi klargöra att direktivet gör det möjligt för medlemsstaterna att tillåta D-körkort från 18 års ålder och vi anser att denna möjlighet snarast bör tas till vara. Vi vill att det kollektiva resandet ges bättre förutsättningar att öka i omfattning. Persontransporter med buss står för 74 % av den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige. Kollektivtrafiken hotas emellertid av akut bussförarbrist. Redan i dag råder det personalbrist, och situationen kommer att förvärras inom de närmaste åren då många busschaufförer väntas gå i pension. Dessutom medför de nya kör- och vilotidsregler för yrkesförare som trädde i kraft tidigare under året att förarna måste köra kortare pass, vilket också bidrar till behovet av att anställa fler förare. Bussbranschens Riksförbund räknar med att 5 000 bussförare behöver rekryteras under de närmaste åren.

Nuvarande 21-årsgräns för att få ta D-körkort sätter käppar i hjulet för unga som är på väg ut i arbetslivet och som skulle kunna tänka sig en yrkesbana som bussförare. Det är också ett hinder för bussbranschen som behöver nyrekrytera och som inte ser några hinder för att 18-åringar skulle kunna bli lika goda bussförare som 21-åringar. Körkort för godstransporter med lastbil kräver att föraren fyllt 18 år. Vi anser att det är rimligt att samma åldersgräns gäller för buss. I vårt grannland Finland har man sett så allvarligt på den framtida förarbristen att man beslutat sänka bussföraråldern till 18 år efter en yrkesanpassad treårig gymnasieutbildning. Vidare har i den tyska delstaten Baden-Württemberg försök gjorts under ett års tid med sänkt åldersgräns till 18 år för bussförare som genomgått en särskild gymnasieutbildning. Den oberoende utvärderingen av försöket visade att de unga förarna fick höga betyg för säker och ansvarsfull körning.

Vinnarna med att sänka åldern för busskort är många. Resenärerna får en busstrafik med färre störningar på grund av förarbrist. Många ungdomar kan få jobb direkt efter utbildning. Vi anser inte att det finns tillräckliga skäl för regeringen att vänta på eventuella förslag från Körkortets utredningen.

För det andra vill vi uppmärksamma att det förekommer i Sverige en skolbusstrafik som utförs av personal vid friskolor och som har begränsad körvana. Föräldrarna och barnen saknar ofta alternativ till denna skolskjuts som utgör ett stort trafiksäkerhetsproblem.

Vi anser därför att det är angeläget att lagen om yrkesförarkompetens tillämpas på all skolskjutstrafik med buss.

I avvaktan på att regeringen snarast återkommer med förslag till förändrad lagstiftning i enlighet med vad vi förordat bör de av regeringen framlagda lagförslagen antas av riksdagen.

## **2. Utbildning till buss- och tågförare, punkt 2 (s, mp)**

av Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s) och Désirée Liljevall (s).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2007/08:T2 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 2, 2007/08:T363 av Kerstin Engle (s) i denna del och 2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s) yrkande 10.



### *Ställningstagande*

Behoven av snabba, miljömässigt hållbara och säkra transporter i hela landet fortsätter att öka. Kollektivtrafiken bidrar på många olika sätt till att skapa välfärd och samhällsnytta. Ungefär en tredjedel av befolkningen har kollektivtrafiken som enda resealternativ, och hälften av alla invånare är helt eller delvis beroende av kollektivtrafiken för sina längre förflyttningar. Vi vill att det kollektiva resandet ges bättre förutsättningar att öka i omfattning. Kollektivtrafiken hotas dock av akut brist på såväl tåg- som bussförare. För att kunna rekrytera buss- och tågförare, och för att locka ungdomar att välja dessa yrken, krävs enligt vår mening en utbyggnad av gymnasie- och KY-utbildningar. Flera kommuner har visat intresse för att inrätta ett gymnasieprogram med riksintag som har inriktning mot persontransporter med buss, något som saknas i dag. Bussbranschen skulle därigenom få väsentligt bättre förutsättningar att rekrytera nya bussförare.

Det bör ankomma på regeringen att vidta erforderliga initiativ för att bygga ut utbildningen till buss- och tågförare och därmed stärka kollektivtrafikens förutsättningar. Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2007/08:10 Kompetens hos yrkesförare:*

Riksdagen antar regeringens förslag till

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

### Följdmotioner

*2007/08:T1 av Christer Adelsbo (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen om kompetens hos yrkesförare ska tillämpas på all skolskjutstrafik med buss.

*2007/08:T2 av Christina Axelsson m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att sänka åldern för att få ta körkort med D-behörighet från 21 till 18 år.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att underlätta för gymnasieskolor att inrätta utbildningsprogram för bussförare med riksintag.

### Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

*2007/08:T363 av Kerstin Engle (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt åldersgräns för bussförare och gymnasieutbildning för bussförare.

*2007/08:T510 av Christina Axelsson m.fl. (s):*

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utbildningar för tåg- och bussförare.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om sänkt åldersgräns till 18 år för att få ta körkort med D-behörighet.

BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## 1 Förslag till lag om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

**1 kap. Inledande bestämmelser**

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

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

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

**4 §** I denna lag avses med

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

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

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

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

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

1. till följd av personlig och yrkesmässig anknytning, eller

<sup>1</sup> Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG av den 15 juli 2003 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG (EUT L 226, 10.9.2003, s. 4, Celex 32003L0059).

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

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

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

## **2 kap. Tillämpningsområde**

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

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

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

**3 §** I denna lag jämställs förarbehörigheterna C1, C1E, D1 och D1E i rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort<sup>2</sup> enligt följande:

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

## **Undantag**

**4 §** Denna lag ska inte tillämpas på förare av fordon

1. vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 45 kilometer i timmen,
2. som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen,
3. som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,
4. som är nya eller ombyggda och ännu inte har tagits i drift i transportverksamhet,
5. som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,

<sup>2</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 1 (Celex 31991L0439).

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

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

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

### **3 kap. Förarkrav**

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

#### **Hävdvunna rättigheter**

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

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

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

#### **Godstransporter**

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

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

#### **Persontransporter**

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

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

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

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

## **4 kap. Grundläggande kompetens**

### **Utbildning**

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

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

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

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

### **Körträning**

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

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

### **Utvidgning eller ändring av transportverksamheten**

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

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

## 5 kap. Fortbildning

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

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

### Tider

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

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

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

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

### Undantag

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

## 6 kap. Yrkeskompetensbevis m.m.

### Yrkeskompetensbevis

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

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

Ett yrkeskompetensbevis får endast utfärdas till föraren om han eller hon innehar ett giltigt körkort med den förarbehörighet som beviset avser.

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

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

### **Skyldighet att ha med sig bevis**

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

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

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

### **7 kap. Utbildningsort**

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

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

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

### **8 kap. Utbildning för yrkeskompetens**

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

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

Tillstånd meddelas av den myndighet som regeringen bestämmer.

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

### **9 kap. Tillsyn**

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

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



hörande lokaler och tillhandahålla handlingar som rör verksamheten samt hjälpa till vid tillsynen.

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

## **10 kap. Återkallelse m.m.**

### **Återkallelse**

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

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

### **Varning**

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

## **11 kap. Ansvarsbestämmelser**

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

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

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

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

## **12 kap. Överklagande**

**1 §** Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

### 13 kap. Bemyndiganden

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. grundläggande kompetens som rör
  - innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
  - körträning enligt 4 kap. 3 §,
  - utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §,
  - anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,
  - provs omfattning och utformning,
2. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,
3. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,
4. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,
5. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,
6. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och
7. tillsyn.

---

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

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

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 §<sup>1</sup>

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

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

a) fordonsägare,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:303.

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 1 januari 2008.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 17 §

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 10 september 2008.