|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2015/4744/NRT | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2014/15:642 av Roza Güclü Hedin (S) Obligatorisk riskutbildning för körkortsbehörigheterna C och D

Roza Güclü Hedin har frågat mig vad jag avser att göra för att medverka till att det införs en obligatorisk riskutbildning för körkortsbehörigheterna C och D.

Rent generellt är även en god regelefterlevnad och sunda konkurrensvillkor i åkerinäringen viktig för att öka säkerheten och förbättra arbetsmiljön för förare av tunga fordon.

Antalet omkomna förare av tunga fordon har under de senaste åren varierat mellan 5-15 stycken. Då Nollvisionen är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete ser regeringen det som angeläget att öka säkerheten för förare i tunga fordon. Trafikverket har i sina analyser av olyckor med tunga fordon konstaterat att 6 av 10 förare hade klarat sig om de använt bilbältet. En ökad bältesanvändning bland förare av tunga fordon är därför mycket viktigt för att minska antalet förare och passagerare i tunga fordon som dödas och skadas vid olyckor.

Utöver den obligatoriska riskutbildning som finns när det gäller tyngre behörigheter som C och D omfattas föraren även av ett särskilt krav på yrkesförarkompetensbevis för att få köra dessa fordon yrkesmässigt. För att klara Yrkesförarkompetensbeviset måste föraren avlägga både ett teoretiskt och ett praktiskt prov. Grunden till att införa yrkesförarkompetensutbildningen och beviset var för att stärka kunskapen hos yrkesförare och öka trafiksäkerheten.

Kravet har sin grund i ett EU-direktiv som är genomfört i svensk lag och förordning om yrkesförarkompetens. Bestämmelserna började tillämpas den 10 september 2008 på förare som utför persontransporter med buss och den 10 september 2009 på förare som utför godstransporter med lastbil.

De förare som vid dessa datum redan innehade eller hade innehaft ett körkort med behörighet C och D fick en så kallad hävdvunnen rätt att under sju år fortsätta att utföra transporter utan att inneha ett yrkesförarkompetensbevis. Sverige valde att ge möjligheten för förare att utnyttja den maximala tiden på sju år innan de måste ha genomfört sin fortbildning.

Många förare har utnyttjat de sju åren innan de genomgår sin första fortbildning vilket naturligtvis är negativt. Förare som genomfört fortbildningen ska sedan fortsättningsvis genomgå en ny fortbildning vart femte år, före tiden för utgången av yrkesförerkompetensbeviset.

Jag kommer noga att följa olycksutvecklingen för tunga fordon men har i nuläget inga avsikter att vidta några ytterligare åtgärder när det gäller obligatorisk riskutbildning.

Stockholm den 16 juni 2015

Anna Johansson