

Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)[annica.liljedahl@regeringskansliet.se](mailto:annica.liljedahl@regeringskansliet.se)

## Promemorian Genomförande av ändringar i yrkesförardirektivet (dnr I2019/02394/TM)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen i promemorian men har följande synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

Avsnitt 1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

#### Sidan 5

Transportstyrelsen anser att underhållspersonal ska undantas från kravet på yrkeskompetensbevis när de kör en buss till eller från ett besiktningorgan.

I promemorians 2 kap. 4 § första stycket 10 lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens (YKL) anges ett undantag för underhållspersonal som framför en buss, utan passagerare, till eller från en verkstad eller servicedepå som används av transportföretaget. I direktivet anges endast servicedepå och i promemorian föreslås att undantaget utökas med verkstad. Transportstyrelsen tillstyrker förslaget men ser gärna att besiktningorgan läggs till. Detta då det är ofta underhållspersonal som kör en buss till och från ett besiktningorgan för den årliga kontrollbesiktningen, för en efterkontroll eller efter en flygande inspektion. Framförande av buss till och från besiktningorgan är inte en del av underhållspersonalens huvudsakliga sysselsättning utan är en del av arbetet som upptar mindre än 30 % av den månatliga arbetstiden. Att underhållspersonalen vid dessa tillfällen skulle behöva ett yrkeskompetensbevis, men inte för en transport till en verkstad, är inte motiverat ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Besiktningorgan har en nära koppling till det arbete som görs vid verkstäder och som behövs för att upprätthålla trafiksäkra persontransporter. I dag anser branschen att transporter till och från besiktningorgan är undantagna. I och med förslaget

i promemorian kommer tolkningen att bli en annan. Om besiktningsorgan inte läggs till kommer förslaget i promemorian att leda till kostnader för bussbranschen, något som inte omnämns i promemorian.

Transportstyrelsen anser att godstransporter inom jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag inom ramen för företagets egen verksamhet kan ske upp till en radie av 100 kilometer.

I promemorian föreslås ett nytt undantag, 2 kap. 4 § första stycket 11 YKL, som gäller förare av fordon som används eller hyrs utan förare av jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag för godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet. Enligt artikel 2.3 i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG<sup>1</sup> ska det i nationell rätt fastställas ett maximivstånd som föraren får köra en godstransport från företagets plats. I promemorian föreslås en radie av 50 kilometer, med hänvisning till att syftet med regelverket är att öka trafiksäkerheten och förarens säkerhet. Transportstyrelsen anser att denna radie kan utökas till 100 kilometer. Vår bedömning är att skillnaden i faran för trafiksäkerheten mellan de två radierna är mycket ringa och att det blir enklare för berörda småföretagare och Polismyndigheten att tillämpa 100 kilometer som avståndsgräns. Avståndsgränsen blir då samma som det undantag som gäller för samma näringsgrenar enligt bestämmelserna om kör- och vilotider<sup>2</sup>. Man bör även notera att det generella undantaget i 2 kap. 5 § YKL saknar en bestämmelse om avstånd.

Transportstyrelsen anser att det ska framgå i 2 kap. 4 § sista stycket YKL att trafiklärare ska vara trafiklärare för den fordonskategori som framförs.

Transportstyrelsen anser inte att 2 kap. 4 § sista stycket YKL återger vad som framgår i artikel 2.1 andra stycket i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG eller vad som framgår i promemorian på sidorna 28 och 53. Trafikläraren ska vara trafiklärare för den fordonskategori som framförs, inte bara inneha körkortsbehörighet för den fordonskategori som framförs. Problem uppkommer alltså med föreslagen författningslydelse när

<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 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 och rådets direktiv 91/439/EEG samt om upphävande av rådets direktiv 76/914/EEG, i lydelse enligt direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring 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

<sup>2</sup> Se 2 kap. 2 § 1 förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.

trafikläraren innehar högre körkortsbehörigheter men är endast trafiklärare för de lägre körkortsbehörigheterna.

## Sidan 6

Transportstyrelsen anser att undantaget i 2 kap. 5 § YKL är tillämpligt på alla företag i landsbygden, även jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag.

Frågan gäller implementeringen av artikel 2.2 i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG. Någon koppling mellan undantaget i artikel 2.2 och 2.3, som gäller jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag, finns inte i direktivet. Följden av förslaget i promemorian innebär att andra företag på landsbygden inom andra näringsgrenar än jordbruks-, trädgårds-, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag är undantagna. Direktivet däremot undantar alla företag som har sin verksamhet på landsbygden, under vissa förutsättningar. Transportstyrelsen föreslår att hänvisningen till 2 kap. 4 § 11 YKL stryks i 2 kap. 5 § YKL.

Transportstyrelsen anser att 2 kap. 5 § YKL även ska omfatta persontransporter.

Transportstyrelsen anser att artikel 2.2 i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG omfattar både person- och godstransporter, varför 2 kap. 5 § 1, 3 och 4 YKL behöver kompletteras med persontransporter. Det skulle medföra att företagare på landsbygd kan t.ex. hyra en buss och tillfälligt transportera personer som ska hjälpa till med en skörd eller plantsättning.

## Sidan 7

Transportstyrelsen saknar övergångsbestämmelser för pågående utbildningar.

Enligt promemorian ska författningarna träda ikraft den 23 maj 2020. Det kan pågå utbildningar för yrkesförarkompetens (grundutbildningar och fortbildningar) som startats före nämnda datum och genomförs i enlighet med gällande bestämmelser och som kommer att slutföras efter den 23 maj 2020.

Vad gäller grundutbildning anser Transportstyrelsen att det är en längre utbildning som är sammanhängande. Sådan utbildning borde få slutföras utan att behöva tillämpa de nya bestämmelserna. En övergångsbestämmelse behövs så att pågående grundutbildningar inte påverkas.

Vanligtvis genomförs fortbildningen genom delkurser, varför en delkurs borde hinna slutföras före den 23 maj 2020. Transportstyrelsen ser därför inte samma behov av sådan övergångsbestämmelse för fortbildning. Föreslagen övergångsbestämmelse i YKF för fortbildning är tillräcklig.

### Avsnitt 1.3 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens

#### Sidan 11

Transportstyrelsen anser att 2 kap. 3 § YKF hämmar utvecklingen av pedagogiska hjälpmedel.

I 2 kap. 3 § förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens (YKF) föreslås att grundutbildningen får bedrivas genom e-lärande. Vidare anger man att e-lärande enligt denna förordning är en interaktiv undervisning som bedrivs med hjälp av informations- och kommunikationsteknik. Detta stämmer inte överens med vad som sägs i skäl nummer 12 i ändringsdirektivet<sup>3</sup> och avsnitt 2.1 respektive 4 i bilaga I till den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG. Vår uppfattning är att e-lärande är ett exempel på ett informations- och kommunikationstekniskt verktyg (IKT-verktyg). Med nuvarande skrivning finns risken att inga andra IKT-verktyg än e-lärande blir tillåtna. Transportstyrelsen föreslår därför att lydelsen i 2 kap. 3 § första och andra styckena YKF ändras på följande sätt;

*”Den del av grundutbildningen som inte är körträning ska vara lärarledd och bedrivs genom klassrumsundervisning och praktisk utbildning. Den får även bedrivs med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg.*

*Med informations- och kommunikationstekniska verktyg avses i denna förordning interaktiv undervisning som bedrivs med hjälp av e-lärande eller liknande.”*

#### Sidan 12

Transportstyrelsen anser att 3 kap. 1 § första stycket YKF ska hänvisa till ”...vissa av de ämnen till de kunskapskrav som anges i 2 kap. 1 a – 1 c §§”.

3 kap. 1 § första stycket YKF hänvisar till ”vissa av de ämnen som anges i 2 kap. 1 – 1 c §§”. Några ämnen anges dock inte i 2 kap. 1 – 1 c §§ YKF utan paragraferna innehåller endast uppräkningsområden och mål.

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring 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

Transportstyrelsen föreslår därför att 3 kap. 1 § första stycket YKF ändras enligt följande;

*”Syftet med fortbildningen är att ge föraren möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande samt att repetera och fördjupa förarens kunskaper i vissa av de ämnen till de kunskapskrav som anges i 2 kap. 1 a – 1 c §§.”*

Transportstyrelsen anser att 3 kap. 1 § tredje stycket YKF inte överensstämmer med artikel 7 sista stycket sista meningen i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG.

Transportstyrelsen anser att ”förarens specifika utbildningsbehov” omfattar mer än bara ”de utbildningsbehov som är specifika för den typ av transporter som utförs av föraren”. Valmöjligheten vid fortbildning ska därmed omfatta fler ämnen än de som enbart rör en transport. Transportstyrelsen föreslår att ”den typ av transporter som utförs av” stryks.

Transportstyrelsen föreslår att 3 kap. 2 § sista mening YKF flyttas till 3 kap. 1 § YKF.

3 kap. 1 § YKF anger vad fortbildningen ska innehålla. 3 kap. 2 § YKF anger fortbildningens omfattning och uppdelning. Sista meningen i 3 kap. 2 § YKF, som anger att *”Fortbildningen ska innehålla minst en delkurs i trafiksäkerhet.”*, bör flyttas till 3 kap. 1 § YKF då denna mening reglerar vad fortbildningen ska innehålla.

Transportstyrelsen anser att lydelsen i 3 kap. 3 § första stycket YKF ändras till att fortbildningen får bedrivas med hjälp av informations- och kommunikationsteknik eller avancerade simulatorer.

Av skäl nummer 12 i ändringsdirektivet får man en uppfattning om vad informations- och kommunikationstekniska verktyg är för något. Avancerade simulatorer nämns inte.

Av artikel 7 andra stycket i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG framgår att fortbildningen får, om möjligt, ske med hjälp av informations- och kommunikationstekniska verktyg (IKT-verktyg) eller avancerade simulatorer. Transportstyrelsens uppfattning är att direktivet medger att man vid utbildning använder sig av antingen IKT-verktyg eller avancerade simulatorer, inte både och. Ordet ”eller” används även i andra

språkversioner av ändringsdirektivet. Mot bakgrund av detta behöver 3 kap. 3 § första stycket YKF ändras i förhållande till det nämnda, dvs. att vid fortbildning får IKT-verktyg eller avancerade simulatorer användas. Detta så att paragrafen överensstämmer med vad som framgår i direktivet.

Transportstyrelsen anser att 3 kap. 3 § YKF hämmar utvecklingen av pedagogiska hjälpmedel.

I 3 kap. 3 § YKF föreslås att fortbildningen får bedrivas genom e-lärande. Vidare anger man att e-lärande enligt denna förordning är en interaktiv undervisning som bedrivs med hjälp av informations- och kommunikationsteknik. Detta stämmer inte överens med vad som sägs i skäl nummer 12 i ändringsdirektivet och avsnitt 2.1 respektive 4 i bilaga I till den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG. Vår uppfattning är att e-lärande är ett exempel på ett informations- och kommunikationstekniskt verktyg (IKT-verktyg). Med nuvarande skrivning finns risken att inga andra IKT-verktyg än e-lärande blir tillåtna. Transportstyrelsen föreslår därför att lydelsen i 3 kap. 3 § YKF ändras på följande sätt (och med beaktande av vad som framförts ovan);

*”Fortbildningen ska vara lärarledd och bedrivs genom klassrumsundervisning och praktisk utbildning. Den får även bedrivas med hjälp av informations- och kommunikationsteknik eller avancerade simulatorer.*

*Med informations- och kommunikationsteknik avses i denna förordning interaktiv undervisning som bedrivs med hjälp av e-lärande eller liknande. Fortbildningen får bestå av högst tolv timmars e-lärande.”*

### Sidan 13

Transportstyrelsen vill säkerställa att bemyndigandet i 8 kap. 1 § YKF omfattar föreskrifter om vilka ämnen IKT-verktyg är lämpliga att använda.

Transportstyrelsen har uppfattat avsnitten 2.1 och 4 i bilagan till den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG på så sätt att skillnader finns när IKT-verktyg får användas. Vid grundläggande kompetens (inklusive snabbförvärvad grundläggande kompetens<sup>4</sup>) får medlemsstaterna välja vilka ämnen IKT-verktyg får användas. Vid fortbildning är det

---

<sup>4</sup> Se avsnitt 3 fjärde stycket i bilagan till den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG.

utbildningsanordnarna som genom sina ansökningar anger vilka ämnen IKT-verktyg kommer att användas. Då mandatet i 8 kap. 1 § 1 YKF kan tolkas på olika sätt vill vi säkerställa att det framgår att Transportstyrelsen har detta mandat vid grundläggande kompetens.

Avsnitt 4.2 Ytterligare undantag ska införas

### **Sidan 30**

Transportstyrelsen anser att godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet kan även bedrivas i annan företagsform.

I avsnitt 4.2 Ytterligare undantag ska införas, anges vid två ställen (båda på sidan 30) att undantaget gäller enbart enskilda näringsidkare. Av den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG framgår att det rör transporter för att försörja den egna verksamheten (artikel 2.2 a) och godstransporter inom ramen för företagets egen verksamhet (artikel 2.3). Lydelsen i 2 kap. 4 § 11 och 5 § YKL överensstämmer med vad som framgår i det nämnda direktivet. Transportstyrelsen kan inte finna skäl till varför det i den löpande texten och författningskommentaren endast anges att verksamheten kan bedrivas som enskild näringsidkare. Vår uppfattning är att verksamhet som är till för att försörja den egna verksamheten även kan bedrivas i annan företagsform.

Transportstyrelsen anser att såväl ägare, familjemedlemmar och anställda i ett företag som bedrivs för att försörja den egna verksamheten omfattas av undantagen.

Frågan rör vem som omfattas av undantagen i 2 kap. 4 § 11 och 5 § YKL. I den löpande texten anges att det är ”den enskilde näringsidkaren som utför en transport” respektive ”enbart enskilda näringsidkare som omfattas av undantaget”. Av författningskommentaren till 2 kap. 4 § 11 YKL framgår att undantaget blir ”tillämpligt om någon, exempelvis en anställd, i de uppräknade företagen utför en godstransport inom ramen för företagets verksamhet”. Det är inte ovanligt att en näringsidkare har anställda och låter de eller familjemedlemmar utföra transporter i sin verksamhet. Enligt Transportstyrelsen omfattas även anställda och familjemedlemmar av undantaget, varför detta behöver tydliggöras i den löpande texten för 2 kap. 4 § 11 YKL men även för 2 kap. 5 § YKL

## Avsnitt 4.6 Användning av moderna utbildningsverktyg

### Sidan 37

Transportstyrelsen anser att lydelsen i 3 kap. 3 § YKF behöver förtydligande i den löpande texten så att den klargör att e-lärande i denna förordning avser interaktiv undervisning på distans.

Av avsnitt 4 i bilagan till den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG framgår att det högsta antalet timmar för e-lärande får inte överstiga 12 timmar. Eftersom grundregeln för utbildningen är klassrumsundervisning bör följderna vara att e-lärande antas ske på distans. Då är det logiskt att medlemsstaterna ska ställa krav på tillförlitlig användaridentifiering, något som Transportstyrelsen får genom det utökade bemyndigandet i 8 kap. 1 § första stycket 8 YKF. Detta bör även förtydligas under avsnitt 4.6 Användning av modern utbildningsverktyg på sidorna 37 – 38 i promemorian.

Vidare konstaterar Transportstyrelsen att vid fortbildning är antalet utbildningstimmar med e-lärande begränsat medan antalet utbildningstimmar med andra informations- och kommunikationstekniska verktyg obegränsat. Detsamma gäller om utbildning genomförs med hjälp av avancerade simulatorer. Transportstyrelsen kan konstatera att med nuvarande förslag kan utbildaren genomföra 23 timmar fortbildning med annan informations- och kommunikationstekniska verktyg än e-lärande eller med hjälp av avancerade simulatorer. Självfallet kommer detta att prövas i förhållande till kravet på god utbildning men det hade underlättat om bättre vägledning kunde ges.

Utöver det nämnda uppfattar vi bestämmelserna så att begränsningen på 12 timmars e-lärande ligger på utbildningsanordnarna. Det vill säga utbildningsanordnarna behöver säkerställa att deras utbildning med e-lärande uppgår till max 12 timmar. Denna uppfattning innebär att det inte kan ställas något krav på föraren att ha max 12 timmars e-lärande om föraren väljer att gå hos olika utbildningsanordnare. Om kravet ligger på föraren behöver detta regleras tydligare.

### Övrigt

Transportstyrelsen vill uppmärksamma regeringen på följande saker.

### Återkallande av yrkeskompetensbevis

Promemorian föreslår ändringar i 5 kap. 16 § vägtrafikdataförordningen (2019:382) som syftar till att Transportstyrelsen i sin ärendehantering får överföra uppgifter om yrkesförarkompetens från ett personregister i ett annat land, till Transportstyrelsens databas. I direktivet anges att en uppgift



som ska meddelas är om yrkeskompetensbeviset har återkallats. Transportstyrelsen saknar stöd i gällande författningar att återkalla yrkeskompetensbevis.

### **Transporter som undantas från kravet**

Transportstyrelsen vill i sammanhanget lyfta fram att befintliga undantag i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens inte överensstämmer med artikel 2.1 c) i den konsoliderade versionen av direktiv 2003/59/EG. Av nämnda artikel anges att direktivet inte ska tillämpas på förare av fordon

*”som utsätts för vägprov i syfte att göra tekniska förbättringar, reparationer eller underhåll samt förare av nya eller ombyggda fordon som ännu inte har börjat användas.”*

Direktivet avser t.ex. fordonstekniker, fordonstillverkare och fordonsförsäljare som provkör ett fordon eller transporterar fordonet till t.ex. ett försäljningsställe. I gällande lydelse av 2 kap. 4 § YKL har undantaget delats upp i två punkter, nämligen punkterna 3 och 4. Punkten 3 anger att lagen inte ska tillämpas på förare av fordon;

*”som provas eller förflyttas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,”*

En vanlig tolkning av denna punkt är att förare av fordon som används på väg i samband med reparation och underhåll av vägar är undantagna, vilket inte åsyftas av lydelsen i direktivet. Vår uppfattning är att direktivet endast åsyftar fordon som ändrats, reparerats, servats, provkörs etc. eller är nya eller ombyggda och inte används i transportverksamhet. Mot bakgrund av detta föreslår vi att lydelsen i 2 kap. 4 § 3 YKL ändras på följande sätt:

*”som provas eller förflyttas på väg i samband med fordonets tekniska utvecklingsarbete, reparation eller underhåll,”*

### **Utbildningar under år 2020**

Transportstyrelsen ser gärna att ett förtydligande ges i den löpande texten om skyldighet finns att följa de nya bestämmelserna från och med den 23 maj 2020 även om en anmälan om ändring i utbildningsplanen inte behöver vara inne förrän senast den 31 december 2020. Osäkerhet råder nämligen om vad som gäller under år 2020.

### **Överföring av uppgifter från ett personregister i ett annat land**

På sidan 41 i promemorian nämns bl.a. att inhämtande av uppgifter kan komma att ske via RESPER. Transportstyrelsen vill återigen framföra att det vore lämpligt om det i nationell lag och förordning regleras dels vilken myndighet som ska vara kontaktnod för RESPER i Sverige, dels hur

informationsutbytet för kontrolländamål ska ske mer i detalj, t.ex. vilka myndigheter som är berörda och för vilka ändamål.<sup>5</sup>

### **Nätverk för utbyte av information**

För att Sverige ska kunna delta i informationsutbytet mellan medlemsstaterna behöver Transportstyrelsen genomföra ett projekt. Då kommissionen ännu inte har meddelat vilka tekniska specifikationer nätverket ska ha och då Transportstyrelsen resurser är ansträngda, finns det risk för förseningar.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschefen Annika Sjöberg, sektionschefen Anna Westerlund, juristen Caroline Goldie och utredaren Mats Hjälms, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör

---

<sup>5</sup> Se bl.a. Framställan om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister, 2014-09-03 (TSV 2014-1364)