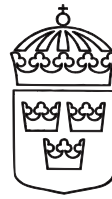


Regeringens proposition 2009/10:209



Ålderskrav vid buss- och taxitransporter

Prop.
2009/10:209

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 april 2010

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I denna proposition föreslås att ålderskravet för att få framföra buss förvärvsmässigt och för att få taxiförarlegitimation under vissa förutsättningar sänks till 18 år. Ett av de krav som ställs är genomgången förarutbildning för persontransporter med buss inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning.

Vidare innehåller propositionen ett förslag till ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister samt vissa överväganden avseende taxiförarlegitimation såvitt gäller medicinska krav och återkallelse.

Ett författningsförslag föreslås träda i kraft den 1 september 2010 och för övriga författningsförslag föreslås ikraftträdande den 1 januari 2011.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	7
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.....	8
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	10
3	Ärendet och dess beredning.....	12
4	Ålderskrav vid förvärvsmässiga persontransporter.....	13
4.1	Bakgrund och allmänna utgångspunkter.....	13
4.1.1	Bestämmelser om ålderskrav.....	13
4.1.2	Gällande krav vid förvärvsmässiga persontransporter med buss.....	15
4.1.3	Förutsättningar för att sänka ålderskraven vid förvärvsmässiga persontransporter med buss.....	16
4.2	Sänkt ålderskrav för förvärvsmässiga persontransporter med buss.....	20
4.3	Persontransporter med taxi.....	24
5	Vissa överväganden avseende taxiförarlegitimation.....	27
5.1	Gällande rätt.....	27
5.1.1	Allmänt om taxiförarlegitimation.....	27
5.2	Medicinska krav.....	27
5.2.1	Särskilt om de medicinska kraven.....	27
5.2.2	Krav på läkarundersökningar enligt körkortslagen (1998:488).....	28
5.2.3	Regeringens bedömning.....	28
5.3	Återkallelse av taxiförarlegitimation.....	29
6	Konsekvenser.....	31
6.1	Konsekvenser för enskilda och företag.....	31
6.2	Ekonomiska konsekvenser.....	31
6.2.1	Konsekvenser på statsbudgeten.....	31
6.2.2	Konsekvenser för kommunerna.....	32
6.2.3	Konsekvenser för företagen.....	32
6.3	Konsekvenser för konkurrensen.....	32
6.4	Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män.....	33
6.5	Övriga konsekvenser.....	33
7	Ikraftträdandebestämmelser.....	33
8	Författningskommentar.....	34
8.1	Förslaget till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).....	34

8.2	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)	34
8.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens	35
8.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	36
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/59/EG.....	37
Bilaga 2	Sammanfattning av betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102).....	51
Bilaga 3	Sammanfattning av betänkandet En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130) (förutom vissa nu inte aktuella avsnitt).....	57
Bilaga 4	Sammanfattning av Vägverkets redovisning av uppdrag att se över vissa taxifrågor	62
Bilaga 5	Lagförslag i betänkandet En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130) (de nu aktuella)	63
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102).....	67
Bilaga 7	Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130).....	68
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanserna avseende Vägverkets redovisning av uppdraget att se över vissa taxifrågor.....	69
Bilaga 9	Lagrådsremissens lagförslag	70
Bilaga 10	Lagrådets yttrande.....	74
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 april 2010.....	76
	Rättsdatablad.....	77

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2009/10:209

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
3. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, och
4. lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

1 §¹

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
 - a) 15 år för behörigheten AM,
 - b) 16 år för behörigheten A1,
 - c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - d) 21 år för behörigheten D, *eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av 3 kap. 5 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av nämnda stycke, och*
4. har avlagt godkänt förarprov.

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

Har ett körkort blivit ogiltigt av *en* anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

¹ Senaste lydelse 2009:189.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

3 §¹

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2006:512.

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

Prop. 2009/10:209

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 3 kap. 7 § ska upphöra att gälla,

dels att 3 kap. 1, 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

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 §§.

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 3–6 §§.

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.

Om den grundutbildning som anges i första stycket ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 20 års ålder. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 18 års ålder, om fordonet

– körs utan passagerare, eller

– används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

6 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt

¹ 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), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 (EUT L 311, 21.11.2008, s. 1, Celex 32008R1137).

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.

4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 21 års ålder, om fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2010:40

Föreslagen lydelse

6 §

I vägtrafikregistret förs det in uppgifter som avser

1. motordrivna fordon och släpfordon samt ägare till dessa,
2. a) behörighet enligt körkortslagen (1998:488) att föra fordon,
b) förarutbildning och förarprov,
c) det som i övrigt behövs för tillämpningen av körkortslagen och av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen,
3. a) behörighet att föra fordon i yrkesmässig trafik och rätten att bedriva yrkesmässig trafik och biluthyrning,
b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av yrkestrafiklagen (1998:490) och lagen (1998:492) om biluthyrning samt av föreskrifter som meddelats i anslutning till lagarna och för tillämpningen av bestämmelser om tillstånd till internationella person- eller gods-transporter,
4. innehav av särskilda behörighetshandlingar som krävs för att föra ett visst slag av motordrivna fordon eller luftfartyg i andra fall än som avses i 2 a) och 3 a) eller för att utöva viss tjänst eller genomgå viss utbildning,
5. innehav av färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85,
6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den, *och*
7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574).

6. utfärdande, utbyte, förnyelse, förlustanmälan, återlämnande, giltighet och återkallelse av färdskrivarkort enligt 5, och som i övrigt behövs för tillämpningen av förordning (EEG) nr 3821/85 och av föreskrifter som meddelats i anslutning till den,

7. genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a § fordonslagen (2002:574), *och*

8. a) *den som bedriver verksamhet som avses i 5 § 1 g), och*

b) det som i övrigt behövs för tillämpningen av bestämmelser om kontroll av företag enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. eller av föreskrifter som meddelats i anslutning till den.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *skall* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

I registret förs det dessutom in uppgifter som behövs för kontroll av att felparkeringsavgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift betalas och att influtna medel redovisas samt de uppgifter som behövs för att Transportstyrelsen *ska* kunna fullgöra sina skyldigheter enligt lagen (2004:629) om trängselskatt.

Personuppgifter får endast föras in för de ändamål som anges i 5 §.

Denna lag träder i kraft den 1 september 2010.

Utredningen om taxinäringen (taxiutredningen)

Den 11 september 2003 bemyndigade regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en översyn av de bestämmelser som reglerar taxinäringen. Utredningen skulle analysera vilka åtgärder som bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken. I utredningens uppdrag ingick också att överväga vilka åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och att analysera vissa frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxitrafik, bl.a. vad avser medicinska krav.

Utredningen, som antog namnet Utredningen om taxinäringen, överlämnade i november 2004 sitt betänkande Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). De delar av utredningen som behandlar åtgärder för att bekämpa olaglig taxiverksamhet, s.k. svarttaxi, och krav på ett särskilt körprov för den som ansöker om taxiförarlegitimation har behandlats i regeringens proposition Åtgärder mot svarttaxi m.m. (prop. 2005/06:109). I denna proposition behandlas frågor som rör den behörighet som krävs för att få köra fordon i taxitrafik, bl.a. vad avser medicinska krav.

En sammanfattning av de i denna proposition aktuella delarna av betänkandet finns i *bilaga 2*. Betänkandet har remissbehandlats och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2004/8643/TP. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6* till denna proposition.

2007 års körkortsutredning (körkortsutredningen)

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att bland annat göra en översyn av körkortsförfattningarna och med dem sammanhängande författningar samt att analysera hur EG:s tredje körkortsdirektiv skulle genomföras i svensk rätt. Genom tilläggsdirektiv den 27 september 2007 utvidgades uppdraget till att även, mot bakgrund av regleringen i yrkesförardirektivet, analysera om åldersgränserna för att framföra fordon avsedda för persontransporter i körkortskategori D skulle ändras samt om ålderskravet för taxiförare borde ändras.

Utredningen, som antog namnet 2007 års körkortsutredning, överlämnade i maj 2007 delbetänkandet *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU reglerna börja tillämpas* (SOU 2007:33). I december 2008 överlämnades slutbetänkandet *En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet* (SOU 2008:130). I denna proposition behandlas frågor rörande åldersgränser för buss- och taxiförare.

En sammanfattning av de i denna proposition aktuella delarna av betänkandet finns i *bilaga 3*. Betänkandet har remissbehandlats och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2009/455/TR. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 7* till denna proposition.

Vägverket fick den 1 november 2007 i uppdrag att utreda förutsättningarna för en central databas för taxameterbesiktningar och föreslå vilken myndighet som skulle ansvara för denna. Vidare skulle Vägverket i samråd med länsstyrelserna se över gällande bestämmelser rörande återkallelse av taxiförarlegitimation. En sammanfattning av promemorian *Redovisning angående uppdraget att se över vissa taxifrågor* finns i *bilaga 4*. Promemorian har remissbehandlats och en sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementets ärende N2007/4842/TR. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8* till denna proposition.

Lagrådet

Regeringen beslutade den 11 februari 2010 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 9*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 10*. Regeringen har följt Lagrådets förslag. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 4.2 och författningskommentaren.

De ändringar som föreslås i lagen (2001:558) om vägtrafikregister är endast av rättelsekaraktär för att undvika att tidigare beslutade ändringar upphör att gälla. Med hänvisning till lagförslagets enkla beskaffenhet har Lagrådets hörande över förslaget ansetts sakna betydelse.

4 Ålderskrav vid förvärvsmässiga persontransporter

4.1 Bakgrund och allmänna utgångspunkter

4.1.1 Bestämmelser om ålderskrav

EU-rättsliga bestämmelser rörande ålderskrav för förare som vill utföra förvärvsmässiga persontransporter finns i det tredje körkortsdirektivet¹ samt i det så kallade yrkesförardirektivet².

Tredje körkortsdirektivet ska såvitt gäller körkortskategorier och ålderskrav genomföras i svensk rätt senast den 19 januari 2011 och börja tillämpas från och med den 19 januari 2013. Av artikel 4 följer bland annat att Sverige måste göra det möjligt för förare att kunna förvärva körkortsbehörighet kategorierna D1 och D1E. Kategori D1 avser enligt artikel 4.4 h) buss som är högst 8 meter lång med mer än 8 men högst 16 sittplatser utöver förarplatsen, dvs. en mindre buss. Kategori D1E

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

² 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.

avser enligt artikel 4.4 i) ett dragfordon kategori D1 med tillkopplad tung släpvagn (släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg), dvs. en mindre buss med släp. Vidare framgår att åldersgränsen för att få framföra fordon som kräver en körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E som huvudregel är 21 år. Av artikel 4.4 j) och k) framgår att för den som vill framföra ett fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D, större buss, eller DE, större buss med tungt släp (släpvagn med en tillåten totalvikt som överstiger 750 kg), normalt gäller att föraren ska ha fyllt 24 år. Av samma artikel framgår också att ålderskraven får vara lägre för yrkesförare i enlighet med vad som följer av regleringen i yrkesförardirektivet.

Svenska bestämmelser om åldersgränser för körkort finns i 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488). För behörigheten D krävs för utfärdande av körkort att sökanden har fyllt 21 år. Det saknas i dag möjlighet att förvärva ett svenskt körkort med behörigheten begränsad till att framföra mindre lastbilar och bussar i kategori C1, C1E, D1 eller D1E.

I det så kallade yrkesförardirektivet behandlas kraven på den kompetens och den ålder som ska gälla för att förare förvärvsmässigt ska få utföra persontransporter med buss (körkortsbehörighet kategorierna D1, D1E, D, DE) och godstransporter med lastbil (körkortsbehörighet kategorierna C1, C1E, C, CE). Direktivet har i huvudsak genomförts i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens och förordningen (2007:1470) om yrkesförarkompetens när det gäller körkortsbehörighet i de i Sverige i dag tillämpade kategorierna C, CE, D och DE.

Lagen om yrkesförarkompetens

I lagen om yrkesförarkompetens regleras de krav på kompetens, fortbildning och ålder som en förare ska uppfylla för att få utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter.

Av 3 kap. 1 § framgår att en yrkesförare av gods- eller persontransporter måste ha ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens och fortbildning. Vidare följer att viss ålder krävs för att föraren ska få utföra förvärvsmässiga transporter. Ålderskravet är beroende av dels vilken typ av transport det är fråga om, dels utbildningens längd. Enligt 4 kap. 1 och 2 §§ framgår att en förare förvärvar sin grundläggande kompetens genom att delta i en grundutbildning som avslutas med ett prov. Grundutbildningen ska uppgå till 280 timmar eller om det är en förkortad grundutbildning till 140 timmar. Obligatorisk körträning ingår i grundutbildningen. Yrkesföraren måste med jämna mellanrum fortbilda sig för att ha rätt att utföra förvärvsmässiga gods- eller persontransporter. Av 5 kap. 2 § framgår att en förare måste genomgå sin första fortbildning inom fem år från den dag då yrkeskompetensbeviset för grundläggande kompetens utfärdades för att bibehålla sin rätt att få utföra förvärvsmässiga transporter. Därefter måste yrkesföraren genomgå ny fortbildning vart femte år, se 5 kap. 4 §.

Förare som var behöriga att utföra förvärvsmässiga gods- och persontransporter när reglerna om yrkesförarkompetens började gälla har enligt 3 kap. 2 § s.k. hävdvunna rättigheter och är undantagna från krav på yrkeskompetensbevis. Sådana förare måste dock genomgå fortbildnings-

4.1.2 Gällande krav vid förvärvsmässiga persontransporter med buss

För att erhålla körkortsbekvärlighet för kategori D, vilket är en grundförutsättning för att få köra buss, krävs det för närvarande att föraren har fyllt 21 år. Detta ålderskrav infördes i Sverige den 1 juli 1996 när den gamla körkortslagen (1977:477) anpassades till det andra körkortsdirektivet³. Det framgår av förarbetena, prop. 1995/96:118 s. 18, att kravet på 21 års ålder var en ren anpassning till det då gällande andra körkortsdirektivet. Tidigare gällde ett krav på 20 år för denna körkortsbekvärlighet under den gamla körkortslagens tillämpning. Även under tid då körkortskungörelsen (1972:592) reglerade ålderskrav för olika behörigheter gällde kravet på 20 år.

Yrkesförardirektivet genomförs i svensk rätt genom lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens. De nya reglerna har börjat att tillämpas från och med den 10 september 2008 på yrkesförare som utför förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver körkortsbekvärlighet kategorierna D och DE. För att få utföra sådana transporter krävs att föraren genomgått en grundutbildning och därefter avlagt ett godkänt prov. Körträning ingår i utbildningen. För att bibehålla sin rätt att utföra förvärvsmässiga persontransporter måste föraren genomgå fortbildningskurser regelbundet.

I dag gäller att förare som genomgått en oförkortad grundutbildning om 280 timmar får från och med 21 års ålder utföra förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver körkortsbekvärlighet kategori D eller DE, jfr 3 kap. 5 § och 4 kap. 1 § lagen om yrkesförarkompetens.

Förare kan också genomgå en förkortad grundutbildning som motsvarar minst 140 timmar för att få ett yrkeskompetensbevis, s.k. snabbförvärvad grundläggande kompetens, jfr 3 kap. 6 § och 4 kap. 2 § lagen om yrkesförarkompetens. En sådan förare får från och med 21 års ålder utföra persontransporter i linjetrafik vars längd inte överstiger 50 kilometer. Från och med 23 års ålder får en förare som har genomgått en förkortad grundutbildning utföra persontransporter oavsett längd, jfr 3 kap. 7 §.

Genomförandet av yrkesförardirektivet har alltså inte inneburit att ålderskravet för att få framföra förvärvsmässiga persontransporter med ett fordon som kräver körkortsbekvärlighet D eller DE har sänkts. Däremot har det, med hänsyn till blivande yrkesförares ålder, medfört att olika längd krävs på den grundutbildning han eller hon måste genomgå för att få rätt att framföra transporten.

Skillnaden mot de krav som tidigare ställdes på förare av förvärvsmässiga persontransporter med buss är framför allt att utbildningens innehåll har ändrats och att föraren måste ha ett yrkeskompetensbevis om

³ Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991, s.1, Celex 31991L0439).

han eller hon inte har en s.k. hävdvunnen rättighet, jfr 3 kap. 2 § lagen om yrkesförarkompetens. Någon utbildning till bussförare inom gymnasieskolan finns inte i dag. Ålderskravet är 21 år och en gymnasieutbildning skulle inte med dagens regler kunna resultera i direkt yrkesverksamhet. Det finns däremot utbildningar inom kommunala vuxenutbildningen för bussförare på ett flertal orter i landet. Från att tidigare varit en påbyggnadsutbildning är från hösten 2009 utbildningen till yrkesförare för persontransporter med buss en gymnasial vuxenutbildning. För att bli antagen till en sådan utbildning krävs det att man har slutfört sista årskursen i grundskolan eller motsvarande och har lägst betyget Godkänt i svenska alternativt svenska som andra språk, engelska och matematik eller på annat sätt förvärvat likvärdiga kunskaper. Sökande ska dessutom inneha körkortsbehörighet av klass B samt kunna uppvisa ett körkortstillstånd för körkortsbehörighet D. I dessa fall ingår själva körkortsutbildningen för D i utbildningen. Vissa bussbolag anordnar internutbildning i samband med en anställning.

4.1.3 Förutsättningar för att sänka ålderskraven vid förvärvsmässiga persontransporter med buss

Tredje körkortsdirektivet

Av artikel 4.4 h) och i) tredje körkortsdirektivet framgår att en förare som vill framföra en mindre buss eller en mindre buss med släp som kräver en körkortsbehörighet kategori D1 eller D1E normalt ska ha fyllt 21 år. Vidare framgår av samma artikel j) och k) att för den som vill framföra en större buss eller en större buss med släp som kräver en körkortsbehörighet kategori D eller DE normalt gäller att föraren ska ha fyllt 24 år. Av samma artikel framgår också att ålderskraven får vara lägre för yrkesförare i enlighet med vad som följer av regleringen i yrkesförardirektivet. För körkortsbehörighet kategorierna D1 och D1E kan ålderskravet sänkas till 18 år. För körkortsbehörighet kategorierna D och DE kan ålderskravet under vissa förutsättningar sänkas till 18 år.

Yrkesförardirektivet

Enligt artikel 5.3 a i) yrkesförardirektivet får förare av fordon som är avsett för persontransporter från och med 21 års ålder framföra fordon i kategori D och DE när dessa används i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1E, under förutsättning att föraren förvärvat yrkeskompetensbevis om grundläggande kompetens. Det räcker i båda fallen med att föraren förvärvar den grundläggande kompetensen genom en förkortad grundutbildning dvs. 140 timmar.

En medlemsstat får vidare, på sitt territorium, tillåta förare av fordon avsedda för sådana persontransporter som nu omnämnts att från och med 18 års ålder framföra nämnda fordon om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1. Här ställs således krav på att den grundläggande kompetensen ska vara förvärvad genom den längre grundutbildningen omfattande 280 timmar.

Enligt artikel 5.3. a ii) är det vidare möjligt för förare som genomgått grundutbildning som motsvarar 280 timmar att från och med 20 års ålder förvärvsmässigt framföra en buss som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE inom landet. Dessutom får medlemsstaten sätta ned ålderskravet till 18 år om bussen körs utan passagerare.

Yrkesförardirektivet öppnar således upp för medlemsstaterna att tillåta 18-åringar som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom den längre utbildningen att förvärvsmässigt framföra bussar i Sverige utan passagerare eller på sträckor som inte överstiger 50 km. 18-åringar får även tillåtas att förvärvsmässigt utföra persontransporter med buss som kräver behörighet kategori D1 och D1E inom landet.

Gymnasieutredningens förslag

Gymnasieutredningen som tillsattes den 1 februari 2007 (dir. 2007:08) med tilläggsdirektiv (dir. 2007:143) har i mars 2008 lämnat betänkandet Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola, SOU 2008:27, vari ges förslag till bl.a. nya yrkesprogram för gymnasieskolan, dvs. program som ska leda till en yrkesexamen och direkt anställbarhet efter genomgången program för eleven. Programmet för Fordon och Transporter föreslås ersätta dagens Fordonsprogram.⁴ Exempel på yrkesutgångar som detta program ska kunna leda till är lastbils- och personbilmekaniker, bilskadetekniker, lackeringstekniker, lastbilsförare och terminal- och lagerarbetare. Programmet föreslås få fyra inriktningar, Fordonsteknik, Karosseriteknik, Godstransporter och Godshantering. Skolverket föreslås tillsammans med branscherna ta fram vad som ska ingå i de olika programinriktningarna. 2007 års körkortsutredning har funnit att det föreslagna programmet för Fordon och Transporter skulle kunna anpassas till att även innehålla en utbildningsgren omfattande persontransporter med buss.

Regeringens proposition Högre krav och kvalitet i den nya gymnasieskolan (prop. 2008/09:199)

Den 13 maj 2009 överlämnade regeringen propositionen *Högre krav och kvalitet i den nya gymnasieskolan* (prop. 2008/09:199) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen att nuvarande Fordonsprogram ersätts med Fordons- och transportprogrammet. Bestämmelserna i propositionen är avsedda att tillämpas på gymnasieutbildningar som påbörjas efter den 1 juli 2011. Riksdagen biföll propositionen den 21 oktober 2009 (bet. 2009/10:UbU3, rskr. 2009/10:8).

Regeringen beslöt den 1 oktober 2009 att uppdraga åt Statens skolverk att i avvaktan på riksdagens ställningstaganden till regeringens förslag i den tidigare nämnda propositionen, förbereda de förändringar av gymnasieskolan som föreslogs i propositionen. Uppdraget är redovisat och regeringen har fattat beslut om vilka inriktningar som ska finnas inom

⁴ Se SOU 2008:27 s. 416 ff.

respektive program samt om de examensmål som ska ligga till grund för planering och undervisning på respektive program. Skolverket arbetar fortfarande med att utarbeta ämnesplaner.

Prop. 2009/10:209

Arbetsmarknaden

Av körkortsutredningen framgår att Arbetsmarknadsstyrelsen beskriver den framtida arbetsmarknaden för bussförare som god, framför allt i storstäderna där en viss brist kommer att uppstå bland annat till följd av hög personalomsättning. Under de närmaste tio åren kommer behovet av nyrekrytering av bussförare öka. Det beror dels på en fortsatt satsning på kollektivtrafiken, främst i storstäderna, dels på att pensionsavgångarna blir mycket stora. För närvarande är det allt för få som utbildar sig till bussförare.

Branschorganisationerna ser, enligt körkortsutredningen, ett behov av att bredda sin rekryteringsbas och locka till sig fler ungdomar. Den nuvarande basen är inte tillräcklig för att klara av framtidens rekryteringsbehov. De anser vidare att möjligheterna att locka ungdomar till bussföraryrket ökar väsentligt om det införs en gymnasieutbildning som leder till yrkesbehörighet för bussförare. En utbyggd gymnasieutbildning ska ge en gedigen yrkesutbildning, vilket medför goda förutsättningar för en förbättrad trafiksäkerhet och en större trygghet för föraren i arbetet.

Trafiksäkerhetsfrågor

Den statistik för bussförare som finns tillgänglig i Sverige visar att det finns mycket få innehavare av D-behörighet och därmed bussförare som är 21 år, dvs. den lägsta möjliga åldern. Det beror av förklarliga skäl på dagens regler och utbildningssystem. Utifrån dagens förhållanden går det därmed inte att dra några statistiska slutsatser om unga bussförares trafiksäkerhet. Internationell statistik som tar sikte på personbilsförares ålder och risken att råka ut för olyckor finns däremot. Vidare finns en av Vägverket utförd djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar under åren 2000–2007.

I rapporten *Utredning om ett stegvist förarutbildningssystem, 1999*, utgiven av Vägverket hänvisas till en engelsk studie (Maycook m.fl. 1991) i vilken man under flera år följde ett stort antal nyblivna körkortsinnehavare som genomgått förarutbildning vid olika åldrar. Man studerade bl.a. trafikexponering och inblandning i trafikolyckor och fann att den initiala risken var hög i alla åldrar och att risken minskade med ökad ålder och erfarenhet. Debutrisken var dock betydligt högre bland de yngsta nybörjarna och ju äldre föraren var vid debuten desto lägre var debutrisken. I studien beräknades erfarenhetens svara för 59 procent och åldersfaktorn för 31 procent av de första åtta årens olycksminskning.

Enligt körkortsutredningens bedömning är det svårt att utifrån denna studie och annan tillgänglig statistik som rör personbilsförare dra slutsatser som är applicerbara på ett system som skulle innebära att 18-åringar fick rätt att efter en adekvat utbildning köra buss med vissa begränsningar (begränsad rutt om 50 kilometer eller buss kategori D1 och D1E). En av svårigheterna med att jämföra med personbilsförare är

att det i vissa länder inte krävs någon särskild utbildning för att kunna ta körkort utan det är prov som kvalificerar till körkort. Eftersom ålderskravet är 21 år i dag går det inte att utröna om en ännu yngre förare skulle vara mindre säker i trafiken. Av de två större bussolyckor som inträffade under år 2007 var förarnas ålder 21 år vid den ena och 42 år vid den andra olyckan.

Vägverket redovisar i rapporten *Kollektivtrafik och trafiksäkerhet 2003:119* bl.a. vissa trafiksäkerhetsproblem relaterade till buss, se s. 2 ff. I rapporten sägs följande. Buss är det dominerande färdssättet i den lokala och regionala kollektivtrafiken. Att färdas med buss är i förhållande till övriga vägtransportmedel ett säkert sätt att färdas. Bussens tyngd och storlek skyddar i de flesta fall passagerarna vid en eventuell kollision. Med tanke på antalet passagerare i en buss får en enda svår olycka med många omkomna statistiken att ändras helt. Det finns exempel på sådana olyckor. Bussens tyngd och storlek innebär att risken för att allvarligt skada andra trafikanter är stor. Av en temastudie, som Vägverket hänvisar till i sin rapport, utförd under perioden 1997–2001 framgår att 76 trafikanter omkommit i kollision med buss. Av dessa var 40 bilister, 5 motorcyklister, 2 mopedister, 10 cyklister och 19 gående. 32 av dessa hade förolyckats inom tätbebyggt område. Bussens största trafiksäkerhetsproblem är alltså den risk den utgör för andra trafikanter än passagerarna. I rapporten diskuteras vad som kan göras för att öka trafiksäkerheten. Följande nämns. Med hänsyn till att en bussförare har sin arbetsplats i trafiken och dessutom passageraransvar, behövs utbildning i första hjälpen, krishantering etc. I tider med svårighet att rekrytera förare, då kraven från arbetsgivaren måste sänkas, blir den fortlöpande utbildningen extra viktig. För att klara sitt ansvarsfulla jobb att köra bussen trafiksäkert behövs stöd från arbetsgivaren i form av bra och sammanhängande arbetstider, god arbetsmiljö, att inte pressas av tidtabeller. Yrket behöver få en högre status. Med hjälp av kvalitetssystem skulle en bussförare kunna veta att den buss han eller hon ska köra är i trafiksäkert skick vid arbetspassets början. Arbetsgivaren ska se till att förutsättningarna finns att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt. I det här sammanhanget innebär det att säkerhetsbestämmelser i trafiken ska kunna respekteras med tanke på hastighet, rätt till pauser, att fordonet är lämpligt utrustat och att alkohol och droganvändning inte förekommer. Temastudien visar att 80 procent av dödsolyckorna där en buss varit inblandad beror på misstag eller medvetet felaktigt beteende hos andra trafikanter. Det sker ett trafiksäkerhetsarbete inom branschen, bl.a. av Bussbranschens Riksförbund och Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF).

Vägverket har i *Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar* (publ. 2008:136) för åren 2000–2007 studerat cirka 100 dödsolyckor per år, vilket utgör 20 procent av det totala antalet dödsolyckor på väg med lastbil. 18–19-åringarnas andel av olyckorna var cirka 2 procent. Studien visar inte att någon åldersgrupp har en särskild olycksrisk. Andra faktorer som lastbilens ålder och säkerhetsklassning, vägens utformning, säker användning – bland annat påverkad förare och bältesanvändning – hade dock betydelse.

Ålderskraven för att få utföra förvärvsmässiga persontransporter med buss är i några andra länder följande.

Norge har för den som har genomgått den långa yrkeskompetensutbildningen ålderskravet 21 år för kategori D1 och D och för den som har genomgått den korta utbildningen 21 år för kategori D1 och för D med begränsningen till en rutt om högst 50 kilometer. Någon ändring av reglerna synes inte vara planerad för närvarande.

Finland, som tidigare har haft en åldersgräns på 21 år för buss, har utnyttjat yrkesförardirektivets möjligheter att sänka ålderskravet till 18 år. Huvudregeln för kategorierna D och DE är 21 år om lång utbildning har genomgåts och 23 år om kort utbildning har genomgåts. Åldern 21 år i kombination med en kort utbildning ger också rätt att köra fordon kategori D1 och D1E. Om den korta utbildningen genomgåts är åldersgränsen 21 år för att få köra fordon kategori D och DE. Undantag gäller i fråga om minimiåldern för den som har förvärvat grundläggande kompetens för körning i Finland. Då gäller 18 år under förutsättning att körningen sker i linjetrafik där linjens längd är högst 50 kilometer eller med fordon kategori D1 eller med fordon kategori D utan passagerare.

I *Danmark* är åldersgränsen 21 år. För att få köra linjer över 50 km krävs ett års erfarenhet och för internationell busstrafik två års erfarenhet samt en ålder på 23 år.

I *Tyskland* gäller 18 årsgräns för kategori D1 och D (högst 50 km sträcka) om yrkesförarutbildning genomgåts. Om grundutbildning genomgåts hos godkänd utbildningssamordnare och teoretiskt prov har avlagts är ålderskravet 21 år. En 20 åring som har genomgått yrkesutbildning för yrkesförare får köra kategori D utan begränsning. För förare som avlagt teoretiskt och praktiskt prov gäller 21 år och för den som genomgått grundutbildning och avlagt teoretiskt prov gäller 23 år.

Storbritannien har behållit 18 år som de tidigare har haft. Här gäller 17 år för att få ta B-körkort. 18 år gäller för den som har lång utbildning och kör en högst 50 kilometer lång rutt. Åldersgränsen 21 år gäller för övriga.

4.2 Sänkt ålderskrav för förvärvsmässiga persontransporter med buss

Regeringens förslag: En förare som inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning har förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom grundutbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE får från och med 20 års ålder utföra förvärvsmässiga persontransporter med sådana fordon.

Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 18 års ålder, om fordonet körs utan passagerare eller om transporten avser linjetrafik, där linjens längd uppgår till högst 50 kilometer.

Körkortsutredningens förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Örebro tingsrätt* känner viss tveksamhet inför förslaget och menar att en sänkning av ålderskravet under alla förhållanden förutsätter att adekvat utbildning införs i gymnasieskolan. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att det kan ifrågasättas om en 18-åring har den erfarenhet och mognad som krävs för förvärvsmässiga persontransporter och anser att förslaget bör övervägas ytterligare. *Länsstyrelsen i Stockholms län* är negativ till att sänka ålderskravet för förvärv av körkort behörighet D och DE för de som förvärvat yrkeskompetensbevis och menar att branschens rekryteringssvårigheter inte ska sättas framför trafiksäkerheten. *Rikspolisstyrelsen* motsätter sig inte förslaget, men anser att det kan ifrågasättas om arbetsmarknadsskäl kan ställas mot trafiksäkerhetskrav. *Skolverket* tar inte ställning i frågan om det är lämpligt att sänka ålderskravet för bussförare, men ser inga hinder att undervisningsmässigt etablera en utbildning för bussförare i gymnasieskolan. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* delar inte utredningens uppfattning att utbildningsåtgärder fullt ut kan kompensera den åldersmässiga utveckling och erfarenhet som yrkesförare behöver, och anser att det finns risk att förslaget får negativa konsekvenser med avseende på trafiksäkerhet och arbetsmiljö. Om förslaget trots detta ska genomföras bör det inledningsvis ske i form av ett pilotprojekt. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* ifrågasätter om en gymnasieutbildning kan kompensera för risken att trafiksäkerheten påverkas negativt vid en sänkning av åldersgränsen och anser att en lägre åldersgräns än i dag kan skapa otrygghet hos resenärerna. *Sveriges kommuner och landsting (SKL)* tillstyrker förslaget. *Transportstyrelsen* anser att frågan inrymmer mycket svåra avvägningar mellan flera transportpolitiska mål och att det inte finns ett tillräckligt och säkert underlag för att ta ställning. *Vägverket* är kritiskt till förslaget med hänsyn till det negativa samband som forskningen visat på mellan låg förarålder och förhöjd olycksrisk, oavsett fordonsslag. Om förslaget genomförs måste den utbildning som utvecklas kunna motverka förarnas unga ålder och brist på erfarenhet. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* finner förslaget helt olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt och menar att en eventuell ny utbildning måste provas och utvärderas innan ålderskravet kan sänkas. *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)*, *Bussarbetsgivarna* och *Svenska Taxiförbundet* ser positivt på förslaget och föreslår att de nya bestämmelserna ska kunna tillämpas av elever som påbörjar en gymnasieutbildning efter den 1 juni 2010. *Svenska Transportarbetareförbundet* är positiva till förslaget. *Sveriges Motorcyklister (SMC)* har inget att erinra mot förslaget. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* anser inte att en 18-åring är tillräckligt mogen att köra buss och ifrågasätter därför förslaget. *Sveriges Åkeriföretag*, *Trafikmedicinskt Centrum Huddinge* och *Trafikutbildarnas Riksorganisation* har ingen erinran mot förslaget.

Utbildning inom gymnasieskolan som förutsättning för en sänkning av ålderskravet

För att erhålla körkortsbehörighet för kategori D, vilket är en grundförutsättning för att få köra buss, krävs det för närvarande att föraren har fyllt 21 år. Såväl tredje körkortsdirektivet som yrkesförardirektivet medger dock lägre ålderskrav under vissa förutsättningar, se avsnitt 4.1.3. Enligt regeringens mening finns det argument såväl för som emot en sänkning av lägsta ålder för rätten att få köra buss i förvärvsmässig trafik.

För en sänkning talar det faktum att branschen har rekryteringsproblem till bussföraryrket. Kommande pensionsavgångar, i förening med att få för närvarande utbildar sig till bussförare, talar härför. Även de satsningar på en förstärkt kollektivtrafik, som bland annat miljöskäl talar för, kan leda till behov av fler bussförare.

Den statistik för bussförare som finns tillgänglig i Sverige visar att det i juli 2008 enbart fanns 52 stycken 21-åringar med behörighet att föra fordon kategori D, dvs. buss. Det går därmed inte att dra några statistiska slutsatser om unga bussförares trafiksäkerhet utifrån dagens förhållanden. Åldersgränsen för att få köra lastbil är i dag 18 år och inom gymnasieskolan finns en yrkesförarutbildning mot godstransport. Den svenska statistik som finns gällande lastbilar visar inte på någon förhöjd risk för unga förare. Tillgänglig statistik rörande förare av personbil visar att yngre bilförare är inblandade i fler olyckor än äldre, men det framgår också att inte bara ålder utan även erfarenhet minskar risken för olyckor.

Mot en sänkning av ålderskravet till 18 år talar yrkets karaktär. Det är ett stort ansvar att framföra en buss med ett flertal passagerare. Passagerarna kan vidare ställa till problem för föraren på olika sätt under färden exempelvis genom bråk, fylleri och biljettfusk. Den omgivande trafiken kan innebära oväntade problem och tidtabeller som ska följas kan leda till ytterligare stressmoment. Det framstår som klart att en stor simultankapacitet krävs av den som kör buss. Mognadsmässigt är människor vid 18 års ålder inte biologiskt färdigutvecklade vad gäller förmågan att bedöma konsekvenser. En 18-åring kan vidare teoretiskt sett inte ha någon längre erfarenhet av egen bilkörning i trafik eftersom ålderskravet för att få körkortsbehörighet kategori B är 18 år. Däremot skulle han eller hon ha kunnat övningsköra ett antal år.

Regeringen har förståelse för den oro för trafiksäkerheten som ett flertal remissinstanser har uttryckt vid en sänkt åldersgräns för bussförare. Det är emellertid svårt att utifrån tillgänglig statistik dra några slutsatser som är applicerbara på ett system som innebär att åldersgränsen för att få köra buss sänks till 18 år. Statistiken kan varken bevisa eller motbevisa att antalet olyckor med buss skulle öka om en större andel av förarna var yngre än i dag. En jämförelse kan dock göras med lastbilsförare där ålderskravet i dag är 18 år och där det inom gymnasieskolan finns en yrkesförarutbildning mot godstransport. Den svenska statistik som finns för lastbilar visar inte på någon förhöjd trafiksäkerhetsrisk för unga förare och ger därmed inte heller stöd för den tveksamhet som remissinstanserna visat. Med hänsyn till det stora ansvar det innebär att framföra en buss och till den betydelse utbildning och erfarenhet har för att minska olycksrisken anser regeringen att en

sänkning av ålderskravet för att få framföra ett fordon kategori D kräver att föraren har genomgått en adekvat utbildning av betydande längd. Fordons- och transportprogrammet inom gymnasieskolan bör kunna anpassas till att även innehålla en inriktning eller yrkesutgång mot persontransporter med buss. En sådan utbildning skulle svara mot kravet på trafiksäkerhet. Vidare skulle en gymnasieutbildning innebära en positiv utveckling för kommande generationers bussförare och skulle leda till att ett visst antal färdigutbildade bussförare tillkom varje år. Dessa skulle vara minst 18 år och i många fall redan ha fyllt 19 år. Som anförs i avsnitt 4.1.3 arbetar Skolverket för närvarande med att förbereda de förändringar av gymnasieskolan som föreslogs i regeringens proposition 2008/09:199 och som har antagits av riksdagen. Regeringen har för avsikt att ge Skolverket i uppdrag att, i samverkan med relevanta myndigheter, utreda och lämna förslag på hur en yrkesförarutbildning för buss kan utformas och införas i den framtida gymnasieskolan.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) anser att förslaget, om det beslutas, bör genomföras i form av ett pilotprojekt och *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* anser att en ny utbildning måste provas och utvärderas innan en sänkning av ålderskraven kan ske. Utbildningen ska enligt förslaget äga rum inom gymnasieskolan, där det redan i dag finns en yrkesförarutbildning mot godstransport. Den förarutbildning mot persontransporter med buss som nu föreslås kommer till stora delar att likna den utbildning som redan finns för godstransporter och där ålderskravet i dag är 18 år. Regeringen finner det därför inte nödvändigt att utvärdera utbildningen innan ålderskraven sänks eller att införa den i form av ett pilotprojekt.

Kompetens- och ålderskrav

Av avsnitt 4.1.3 framgår att det är möjligt enligt såväl tredje körkortsdirektivet som yrkesförardirektivet att under vissa förutsättningar sänka ålderskravet för att få köra buss i kommersiell trafik. De krav som ställs är kopplade till utbildning och utbildningens längd är i sin tur kopplad till förarens ålder.

Enligt yrkesförardirektivet kan medlemsstaterna sålunda tillåta en person som har fyllt 18 år och som har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom den längre utbildningen omfattande 280 timmar att förvärvsmässigt framföra buss i Sverige på sträckor som inte överstiger 50 km eller utan passagerare. Det är vidare möjligt att tillåta förare som genomgått den längre grundutbildningen att från och med 20 års ålder utan begränsningar förvärvsmässigt framföra en buss som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE inom landet.

Möjligheten att sänka ålderskravet till 18 respektive 20 år för de persontransporter som nämns i föregående stycke har hittills inte utnyttjats i Sverige. Av avsnitt 4.1.3 har framgått att behovet av nyrekrytering av bussförare kommer att öka under de närmaste 10 åren bland annat som en följd av pensionsavgångar och en fortsatt satsning på kollektivtrafiken. Det har vidare framkommit att den nuvarande rekryteringsbasen inte är tillräcklig för att klara framtidens rekryteringsbehov. En sänkning av ålderskravet och en ny förarutbildning för

persontransporter med buss kan förväntas underlätta rekryteringen av nya förare till bussföraryrket och bidra till att väcka intresse för yrket hos unga människor. Regeringen har, som tidigare sagts, förståelse för den oro som flera remissinstanser har uttryckt när det gäller trafiksäkerheten. Med hänsyn till att tillgänglig statistik för tunga fordon inte ger stöd för oron att en 18-årig bussförare – med adekvat utbildning – skulle utgöra en större trafiksäkerhetsrisk än en 21-årig bussförare, finner regeringen dock att det nu finns skäl att anpassa ålders- och utbildningskrav i lagen om yrkesförarkompetens efter de möjligheter som yrkesförardirektivet ger. För att garantera kravet på trafiksäkerhet förutsätter en sänkning av ålderkravet dock att utbildningen förvärvats inom ramen för gymnasieskolan, vilket ska framgå av lagtexten. Bestämmelser i 3 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens föreslås ändras i enlighet härmed. En hänvisning till nämnda lag ska även läggas till i 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488). I enlighet med *Lagrådets* synpunkter har hänvisningen preciserats. Vidare lämnas i författningskommentaren ytterligare upplysningar om hur nämnda stycke ska förstås.

I dag saknas svenska bestämmelser om möjlighet att förvärva ett svenskt körkort med behörighet att framföra fordon i kategorierna D1 och D1E. Enligt tredje körkortsdirektivet ska det vara möjligt att förvärva körkortsbehörighet även för dessa kategorier och körkortsutredningen har föreslagit att sådana bestämmelser ska införas i svensk rätt. Arbetet med att genomföra tredje körkortsdirektivet pågår för närvarande i regeringskansliet och utredningens förslag om sänkt ålderskrav för körkortsbehörighet för kategorierna D1 och D1E behandlas lämpligen inom ramen för det arbetet.

4.3 Persontransporter med taxi

Regeringens förslag: Taxiförarlegitimation får ges till den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, har förvärvat grundläggande yrkesförarkompetens genom grundutbildning under minst 280 timmar för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Detta gäller om personen har fyllt 18 år, har körkort med behörigheten B och i övrigt uppfyller de krav som anges i 3 kap. 3 § första stycket 3–5 yrkestrafiklagen (1998:490).

Körkortsutredningens bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Örebro tingsrätt* anser att en sänkning av ålderkravet förutsätter att adekvat utbildning införs i gymnasieskolan. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att det kan ifrågasättas om en 18-åring har den erfarenhet och mognad som krävs för förvärvsmässiga persontransporter och anser att förslaget bör övervägas ytterligare. *Länsstyrelsen i Stockholms län* tillstyrker förslaget till sänkning av ålderkravet för förvärv av taxiförarlegitimation under förutsättning att krav på genomförd gymnasieutbildning för taxiförare införs. *Rikspolisstyrelsen* motsätter sig inte förslaget, men anser att det kan ifrågasättas om arbetsmarknadsskäl kan ställas mot trafiksäkerhetskrav. *Skolverket*

tar inte ställning i frågan om det är lämpligt att sänka ålderskravet för taxiförare, men ser inga hinder att undervisningsmässigt etablera en utbildning för taxiförare i gymnasieskolan. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* anser inte att en 18-åring är mogen att köra taxi och delar inte utredningens uppfattning att utbildningsåtgärder fullt ut kan kompensera den åldersmässiga utveckling och erfarenhet som yrkesförare behöver. Det finns risk att förslaget får negativa konsekvenser med avseende på trafiksäkerhet och arbetsmiljö och om förslaget trots detta ska genomföras bör det inledningsvis ske i form av ett pilotprojekt. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* ifrågasätter om en gymnasieutbildning kan kompensera för risken att trafiksäkerheten påverkas negativt vid en sänkning av åldersgränsen och anser att en lägre åldersgräns än i dag kan skapa otrygghet hos resenärerna. *Sveriges kommuner och landsting (SKL)* avstyrker förslaget eftersom förbundet dels inte anser att det finns ett tydligt samhälleligt behov att säkerställa möjlighet till nyrekrytering av taxiförare redan från 18 års ålder, dels anser att det kan föreligga ökade risker förknippade med unga taxiförare. *Transportstyrelsen* anser att frågan inrymmer mycket svåra avvägningar mellan flera transportpolitiska mål och att det inte finns ett tillräckligt och säkert underlag för att ta ställning. *Vägverket* är kritiskt till förslaget med hänsyn till det negativa samband som forskningen visat på mellan låg förarålder och förhöjd olycksrisk, oavsett fordonsslag. Om förslaget genomförs måste den utbildning som utvecklas kunna motverka förarnas unga ålder och brist på erfarenhet. *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* finner förslaget helt olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt och menar att en eventuell ny utbildning måste provas och utvärderas innan ålderskravet kan sänkas. *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)*, *Bussarbetsgivarna* och *Svenska Taxiförbundet* ser positivt på förslaget och föreslår att de nya bestämmelserna ska kunna tillämpas av elever som påbörjar en gymnasieutbildning efter den 1 juni 2010. *Svenska Transportarbetareförbundet* är positivt till förslaget. *Sveriges Trafikskolors Riksförbund* anser inte att förslaget är motiverat med hänsyn till personlig mognad och körerfarenhet. *Sveriges Akeriföretag*, *Trafikmedicinskt Centrum Huddinge* och *Trafikutbildarnas Riksorganisation* har ingen erinran mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Enligt 3 kap. 3 § 1 och 2 yrkestrafiklagen (1998:490) får taxiförarlegitimation ges till den som har fyllt 21 år och sedan minst två har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Det krävs vidare att sökanden uppfyller nödvändiga medicinska krav, att han eller hon bedöms vara lämplig i fråga om yrkeskunnande och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt prov för taxiförarlegitimation vilket anordnas av Vägverket.

I samband med att taxiförarlegitimation infördes 1998 höjdes taxiföraråldern från 19 år till 21 år. Höjningen motiverades av det ansvar det innebär att handha persontransporter. Vidare pekade man på att det för att få behörighet att framföra fordon kategori D enligt körkortslagstiftningen krävdes en ålder av 21 år och att det enligt EG:s regler om kör- och vilotider gällde en lägsta ålder av 21 år för förare som anlitas för persontransporter med buss (prop. 1997/98:63 s. 88).

Ett antal remissinstanser har ifrågasatt om en 18-åring har den erfarenhet och mognad som krävs för förvärvsmässiga persontransporter och har därför ifrågasatt förslaget ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Mot att sänka ålderskravet för erhållande av taxiförarlegitimation till 18 år talar det ansvar det innebär att handha persontransporter som framhölls i prop. 1997/98:63. Statistiken visar också att yngre personbilsförare löper högre risk att råka ut för olyckor än äldre, men även att risken minskar med ökad ålder och erfarenhet.

Regeringen föreslår nu att ålderskravet för att få framföra persontransporter med buss sänks för den som genomgått en kommande gymnasieutbildning för persontransporter med buss. Detta bör också påverka möjligheterna att sänka åldersgränsen för taxiförare, förutsatt att dessa kan få en god utbildning för detta yrke.

Taxibranschen har ett behov av nyrekrytering av förare och den nuvarande rekryteringsbasen är inte tillräcklig för att klara framtidens rekryteringsbehov. Liksom vad gäller busstrafiken talar utvecklingen mot en ökande andel kollektivtrafik för att även taxinäringens förarbehov kan komma att växa.

Regeringen har förståelse för remissinstansernas farhågor såvitt gäller trafiksäkerheten vid en sänkning av ålderskravet. För att erhålla taxiförarlegitimation ställs inte några obligatoriska krav på utbildning på det sätt som görs för att vid yrkesmässig trafik få köra lastbil, kategori C, och buss, kategori D. Med hänsyn till det stora ansvar det innebär att köra taxi och till den betydelse utbildning och erfarenhet har för att minska olycksrisken anser regeringen att en sänkning av ålderskravet för att kunna erhålla taxiförarlegitimation kräver att föraren har genomgått en adekvat utbildning av betydande längd. Eftersom det således inte ställs några obligatoriska krav på utbildning för att erhålla taxiförarlegitimation bör någon särskild utbildning för taxiförare rimligen inte erbjudas inom gymnasieskolans ram. Däremot bör den i avsnitt 4.2 beskrivna utbildningen för persontransporter med buss även kunna utgöra en god utbildning för blivande taxiförare och således utgöra en utbildningsväg för den som avser att skaffa sig taxiförarlegitimation. Trafiksäkerhetsfrågor kan ges en framskjuten plats inom ramen för en sådan utbildning och därmed ge föraren tillräcklig kunskap och erfarenhet för att svara mot kravet på trafiksäkerhet. En genomförd gymnasieutbildning för persontransporter med buss medger därför, enligt regeringens uppfattning, att ålderskravet för taxiförarlegitimation kan sänkas till 18 år med bibehållen garanti för trafiksäkerhet. En sänkning av ålderskravet till 18 år medför även att persontransporter med buss och taxi hanteras på ett likartat sätt. För den som inte genomgått utbildning för persontransporter med buss i gymnasieskolan bör det nuvarande ålderskravet på 21 år samt kravet på att sedan minst två år ha haft körkortsbehörighet kategori B eller ha körkortsbehörighet kategori D fortfarande gälla. 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen föreslås ändras i enlighet med vad som anförts.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) anser att förslaget, om det beslutas, bör genomföras i form av ett pilotprojekt och *Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF)* anser att en ny utbildning måste provas och utvärderas innan en sänkning av ålderskraven kan ske. Utbildningen ska emellertid enligt förslaget äga rum inom gymnasieskolan, där det redan i dag finns en yrkesförarutbildning

mot godstransport. Den förarutbildning mot persontransporter med buss som nu föreslås kommer till stora delar att likna den utbildning som redan finns för godstransporter och där ålderskravet i dag är 18 år. Regeringen finner det därför inte nödvändigt att utvärdera utbildningen innan ålderskraven sänks eller att införa den i form av ett pilotprojekt.

5 Vissa överväganden avseende taxiförarlegitimation

5.1 Gällande rätt

5.1.1 Allmänt om taxiförarlegitimation

En personbil eller lätt lastbil får, enligt 3 kap. 1 § YTL, föras i linjetrafik eller taxitrafik endast av den som har taxiförarlegitimation. Legitimationen ska medföras i taxitrafik och vara väl synlig för passagerarna. Taxiförarlegitimation får ges till den som har fyllt 21 år, sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D, uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter, i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik samt har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation, se 3 kap. 3 § YTL. En taxiförarlegitimation ska, enligt 5 kap. 6 § YTL, återkallas bl.a. om innehavaren visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik eller om han eller hon inte längre uppfyller de medicinska krav som ställs. Frågor om taxiförarlegitimation prövas av Transportstyrelsen.

5.2 Medicinska krav

5.2.1 Särskilt om de medicinska kraven

Vägverket (numera Transportstyrelsen) har med stöd av bemyndiganden i 8 kap. 1 och 6 §§ körkortsförordningen (1998:980) och 11 kap. 1 § YTF meddelat föreskrifter om medicinska krav för innehav av körkort m.m., VVFS 2008:158, senast ändrade genom VVFS 2008:327. I föreskrifterna finns bestämmelser om bl.a. krav på läkarintyg för prövningen av den medicinska lämpligheten för innehav av taxiförarlegitimation, krav på den undersökning som skall ligga till grund för utfärdande av läkarintyg och läkares anmälningsskyldighet.

Den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i YTL eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen, se 3 kap. 4 § YTL.

I 3 kap. 5 § YTL regleras läkares skyldighet att anmäla om en taxi-chaufför har trafikfarliga sjukdomar. Om en läkare vid undersökning av en innehavare av taxiförarlegitimation finner att denne av medicinska skäl är uppenbart olämplig att inneha sådan legitimation, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Anmälan behöver dock inte göras om

det finns anledning anta att innehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att föra ett fordon i yrkesmässig trafik.

I ett mål eller ärende om taxiförläggning får Transportstyrelsen förelägga den enskilde att ge in läkarintyg, se 3 kap. 6 § YTL. Legitimationen kan återkallas enligt 5 kap. 6 § YTL om inte föreläggandet följs.

5.2.2 Krav på läkarundersökningar enligt körkortslagen (1998:488)

Av 3 kap. 12 § körkortslagen framgår att körkortsbehörigheterna för tunga fordon (C, CE, D och DE) gäller till dess att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst tio år, under förutsättning att körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet alljämt är uppfyllda. Bestämmelsen innebär således att körkortshavaren vart tionde år måste genomgå en läkarundersökning om han eller hon vill behålla behörigheterna för tunga fordon. Genom den aktuella bestämmelsen har punkt 4 i bilaga 3 till rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort genomförts.

Transportstyrelsen prövar ärenden om förlängd giltighet, se 7 kap. 2 § körkortslagen. Det krävs dock ingen åtgärd från Transportstyrelsens sida för att de aktuella behörigheterna skall upphöra att gälla, utan detta sker automatiskt då körkortshavaren fyller 45 år, om han eller hon inte ansöker om att giltighetstiden för behörigheterna ska förlängas. Samma sak gäller efter förlängning vid utgången av en tioårsperiod. Om de medicinska kraven inte är uppfyllda ska ansökan avslås. Ett sådant beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol, se 8 kap. 1 § körkortslagen.

5.2.3 Regeringens bedömning

Regeringens bedömning: Det bör inte införas krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförläggning.

Taxiutredningens bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Vägverket, Luftfartsverket, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet och Svenska Transportarbetareförbundet* avstyrker utredningens bedömning och anser att innehavare av taxiförläggning bör kontrolleras på samma vis som innehavare av körkort med högre körkortsbehörighet. *Sveriges Kommuner och Landsting* delar utredningens bedömning.

Skälen för regeringens bedömning: I förarbetena till nuvarande yrkestrafiklagstiftning (prop. 1997/98:63 s. 89) anförde regeringen att den trafiksäkerhetshöjande effekten av återkommande obligatoriska läkarundersökningar inte är verifierad och att undersökningarna, om de ska ha någon effekt vad gäller taxiverksamheten, bör utföras betydligt oftare än vad som följer av reglerna för högre körkortsbehörigheter. Regeringen ansåg därför att det framstod som mer lämpligt att frågan om

krav på förarna i detta avseende uppmärksammas i samband med upphandling av t.ex. färdtjänst och skolskjutsning.

Vid behandlingen av regeringens förslag till ny yrkestrafiklag m.m. tog trafikutskottet upp frågan om det borde införas en skyldighet att genomgå återkommande läkarundersökningar som krav för att behålla en taxiförarlegitimation (bet. 1997/98:TU9). Utskottet anförde i betänkandet att regeringen borde överväga lämpligheten av att låta innehavare av taxiförarlegitimation omfattas av en bestämmelse att fr.o.m. en viss ålder kunna visa att de medicinska kraven för legitimationen fortfarande är uppfyllda. Utskottet föreslog att riksdagen skulle ge detta regeringen till känna. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 1997/98:192).

Taxiutredningen har som ett led i fullgörandet av uppdraget inhämtat uppgifter från Vägverket och kompletterande information från vissa länsstyrelser, för att få en uppfattning om bl.a. vilka trafiksäkerhetsvinster krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar skulle förväntas medföra. Dessa uppgifter tyder på att införandet av sådana undersökningar sannolikt skulle ha en förhållandevis liten effekt på antalet ogiltiga taxiförarlegitimationer. Enligt utredningens uppfattning är det högst osäkert om särskilda krav på läkarundersökningar skulle medföra mer än marginella vinster från trafiksäkerhetssynpunkt. Regeringen finner inte skäl att göra någon annan bedömning.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen inte att det vore försvårbart att använda hälso- och sjukvårdens, i första hand primärvårdens, begränsade resurser till återkommande undersökningar av friska taxiförare. Istället bör Transportstyrelsen och Socialstyrelsen arbeta med att ytterligare informera läkarkåren om deras skyldigheter att anmäla om en taxichaufför har trafikfarliga sjukdomar.

5.3 Återkallelse av taxiförarlegitimation

Regeringens bedömning: En taxiförarlegitimation bör inte kunna återkallas på kortare tid än tre år.

Vägverkets bedömning: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Västra Sverige, Kamrarrätten i Stockholm och Länsrätten i Stockholms län* anser att det uppstår svåra gränsdragningsproblem när den kortaste olämplighetstiden är så lång som i dag och att frågan om en förkortning av olämplighetstiden bör övervägas ytterligare. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att det finns behov av att utreda frågan om en förkortning av olämplighetstiden ytterligare. *Rikspolisstyrelsen, Ekobrottsmyndigheten och Åklagarmyndigheten* delar Vägverkets bedömning. *Datainspektionen, Konkurrensverket och Länsstyrelsen Västmanlands län* har inget att erinra mot bedömningen. *Svenska Taxiförbundet* anser att en taxiförarlegitimation ska kunna återkallas på kortare tid än tre år och anser att det ska krävas ett godkänt prov för att en taxiförarlegitimation som varit ogiltig eller återkallad under minst ett år ska bli giltig igen.

Skälen för regeringens bedömning: Av nuvarande 3 kap. 3 § tredje stycket YTL framgår att en taxiförlägitimation endast gäller tillsammans med ett giltigt körkort. Regeringen uttalade i prop. 1997/98:63 s. 91 f att detta medför att särskild återkallelse av en taxiförlägitimation inte krävs när körkortet omhändertas eller återkallas annat än om det påkallas av de särskilda vandelskraven i YTL. Formlig återkallelse av legitimationen kan således förbehållas de situationer när det rör sig om sådana brott som rubbar förtroendet för föraren att ansvara för befordran av passagerare. En sådan återkallelse kan komma i fråga vid vissa former av brottslighet, som i och för sig inte alltid diskvalificerar en körkortshavare som förare av körkortspliktigt fordon, men som innebär att den dömda får betraktas som direkt olämplig som taxiförare. I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1992/93:189) nämndes som exempel våldtäkt och narkotikabrott. Parallellt kunde enligt regeringens mening dras med möjligheten att enligt då gällande 17 § andra stycket körkortslagen (1998:488) (KKL) – nuvarande 5 kap. 4 § KKL – återkalla delbehörighet.

Vägverket har som ett led i fullgörandet av uppdraget att se över olämplighetstidens längd inhämtat uppgifter från länsstyrelserna, som till den 1 januari 2010 var prövningsmyndigheter i frågor rörande taxiförlägitimation (från och med den 1 januari 2010 är Transportstyrelsen prövningsmyndighet). Sju av tjugo länsstyrelser ansåg att nuvarande bestämmelser fungerar bra och åtta länsstyrelser avstod från att svara. Av de sex länsstyrelser som ansåg att den kortaste olämplighetstiden vid återkallelse av taxiförlägitimation är för lång, har inte någon anført att länsstyrelsen underlåtit att återkalla en legitimation med hänvisning till olämplighetstidens längd. *Hovrätten för Västra Sverige, Kamrätten i Stockholm och Länsrätten i Stockholms län* har anført att det uppstår svåra gränsdragningsproblem när den kortaste olämplighetstiden är så lång som tre år och att frågan om en förkortning av olämplighetstiden bör övervägas ytterligare. Även *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att frågan kräver ytterligare utredning.

Regeringen anser att de skäl som anförts i prop. 1997/98:63 för särskild återkallelse av en taxiförlägitimation fortfarande är bärkraftiga. Återkallelse av en taxiförlägitimation ska alltså fortsatt förbehållas de situationer då förtroendet för en taxiförare att ansvara för befordran av passagerare är rubbat på grund av brottslig gärning eller andra missförhållanden. Att en person på grund av exempelvis trafikförseelser anses olämplig att framföra fordon ska däremot påverka körkortsinnehavet. Görs bedömningen att taxiförlägitimationen ska återkallas ska en tid under vilken föraren ska anses olämplig att inneha taxiförlägitimation bestämmas. Eftersom det rör sig om situationer där förtroendet för en taxiförare att ansvara för befordran av passagerare är rubbat anser regeringen att den tid under vilken föraren ska anses olämplig att inneha taxiförlägitimation inte bör sättas för kort. Det är viktigt såväl för samhället i stort som för taxinäringen och dess kunder att olämpliga taxiförare under en bestämd, inte alltför kort, tid förhindras att verka som taxiförare. Av de svar som inkommit till Vägverket från länsstyrelserna kan inte dras slutsatsen att den kortaste olämplighetstiden vid återkallelse av en taxiförlägitimation är för lång. Olämplighetstiden vid återkallelse av en taxiförlägitimation an knyter också till spärrtiden vid återkallelse

av ett körkort på så sätt att kortaste olämplighetstid motsvarar längsta spärrtid. Därigenom motverkas dubbelarbete bestående i återkallelse av en taxiförarlegitimation som ändå inte är giltig på grund av att giltigt körkort saknas. Mot bakgrund härav anser regeringen inte att det finns skäl att införa en möjlighet att återkalla en taxiförarlegitimation på kortare tid än tre år. De gränsdragningsproblem som kan uppstå föranleder inte någon annan bedömning.

6 Konsekvenser

6.1 Konsekvenser för enskilda och företag

För enskilda innebär de föreslagna ändringarna ökade möjligheter till utbildning och anställning som yrkesförare för persontransporter. Den treåriga gymnasieutbildning som är en förutsättning för de sänkta ålderskraven kan antas bidra till buss- och taxiförare som är säkrare och bättre förberedda för sitt yrke än i dag.

Framför allt inom bussbranschen råder problem med nyrekrytering av förare, samtidigt som framtidens pensionsavgångar visar att efterfrågan på nya bussförare kommer öka kraftigt. En liknande situation råder inom taxinäringen. För att erhålla körkortsbehörighet kategori D eller taxiförarlegitimation krävs idag att personen i fråga har fyllt 21 år. Vid den åldern har många unga redan avslutat sin gymnasieutbildning och valt yrkesbana, vilket försvårar för branschen att rekrytera nya förare. Den planerade sänkningen av åldersgränserna för att få framföra buss förvärvsmässigt och för erhållande av taxiförarlegitimation förväntas medföra en ökning av antalet personer med körkort behörighet D eller taxiförarlegitimation och därmed skapa ett större rekryteringsunderlag för branschen. De personer som anställs kommer vidare att ha en gedigen utbildning, vilket gynnar företagen. Om dagens åldersgränser behålls skulle förutsättningar finnas för stora bussbolag att fortsätta intensivutbilda förare, medan det finns en risk att mindre bussbolag av ekonomiska skäl skulle tvingas bort från marknaden.

6.2 Ekonomiska konsekvenser

6.2.1 Konsekvenser på statsbudgeten

Skolverket kan förväntas få vissa smärre merkostnader, i form av utredningskostnader, med anledning av den nya gymnasieutbildning som föreslås införas. Finansiering av kostnaderna ska ske inom befintligt ramanslag.

Förslaget rörande buss medför inga större kostnader för Transportstyrelsen. Det finns redan i dag ett system för rapportering av godkända förarprov inom ramen för nationella program i skolan. Inte heller förslaget rörande taxi förväntas medföra några större kostnader för Transportstyrelsen.

Inom gymnasieskolans fordons- och transportprogram arbetar förordnade förarprovare med rätt att förrätta förarprov under utbild-

6.2.2 Konsekvenser för kommunerna

Kommunerna har skyldighet att erbjuda samtliga sina ungdomar en gymnasieutbildning, men det finns ingen skyldighet att anordna ett visst program, inriktning eller yrkesutgång. Antalet gymnasieelever påverkas inte av att en ny inriktning eller yrkesutgång införs på något program. Däremot kan olika studievägar skilja sig åt i popularitet och pris. Detta varierar dock över tid och med konjunkturena.

Statens skolverk har den 15 februari 2010 redovisat sitt förslag till vilka inriktningar som ska finnas på de nationella program som riksdagen beslutat ska finnas i gymnasieskolan efter den 1 juli 2011. Regeringen har den 25 mars 2010 fattat beslut om nationella inriktningar och examensmål för programmen. Fordonsprogrammet ska benämnas Fordons- och transportprogrammet. Yrkesutgångarna blir tydligare. Som nämnts i avsnitt 4.2 avser regeringen att uppdra åt Skolverket att utreda hur en eventuell bussförarutbildning bäst kan organiseras inom gymnasieskolan. Den utbildning för bussförare som nu föreslås kan komma att ingå i Fordons- och transportprogrammet som en yrkesutgång. En yrkesutgång är frivillig för huvudmännen att erbjuda och innebär således inte någon ökad skyldighet för kommunerna. Vidare är bestämmelserna om elevers rätt att söka gymnasieutbildningar knutna till nationella program och nationellt fastställda inriktningar och alltså inte till yrkesutgångar. Därför bedömer regeringen att förslagen i denna del inte leder till ökade kostnader för kommunerna som bör finansieras av ett ökat statsbidrag.

En utbildning för bussförare, motsvarande den som nu föreslås införs i gymnasieskolan, finns i dag inom vuxenutbildningen. Förslaget att införa en utbildning för bussförare i gymnasieskolan bedöms påverka vuxenutbildningen marginellt under de närmaste åren.

6.2.3 Konsekvenser för företagen

Företagens administrativa kostnader för t.ex. intensivutbildning av nya förare förväntas minska kraftigt. Genom att de blivande förarna utbildas inom gymnasieskolan får företagen tillgång till färdigutbildad arbetskraft.

6.3 Konsekvenser för konkurrensen

För företag i buss- och taxibranschen torde inte konkurrensförhållandena påverkas jämfört med dagens förhållanden eftersom samtliga företag ges samma möjligheter att rekrytera nya förare.

Konkurrensen inom utbildningssektorn kan komma att påverkas. Utbildning hos privata utbildningsanordnare, frånsett fristående gymnasieskolor, kommer inte att leda till att buss- och taxiförare får köra

yrkesmässigt redan från 18 års ålder. Till skillnad från utbildning som genomförs hos privata utbildningsanordnare kommer utbildningen inom gymnasieskolan att vara skattefinansierad och avgiftsfri för eleven.

Prop. 2009/10:209

6.4 Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män

Jämställdheten mellan kvinnor och män i yrkestrafiken bedöms öka. Ett större inslag av undervisning i utbildningen borde öka unga kvinnors intresse för föräryrket.

6.5 Övriga konsekvenser

När det gäller taxi kan det finnas en risk att vissa elever väljer att gå förarutbildningen mot persontransporter med buss enbart i syfte att få körkort med behörighet B. Det är dock svårt att uppskatta denna eventuella risk. Det krävs en legitimeringsprövning för att få taxiförarlegitimation. Denna prövning kommer att finnas kvar, vilket kan leda till att vissa elever går hela utbildningen för att sedan få avslag på ansökan om taxiförarlegitimation om han eller hon inte uppfyller alla krav t.ex. godkänt körprov eller krav på laglydnad. Ett nytt körprov kan dock avläggas och det torde endast vara ett ytterst begränsat antal elever som inte uppfyller kravet på laglydnad. Den nya gymnasieutbildningen torde underlätta för majoriteten av eleverna att avlägga godkänt resultat i de prov som gäller för taxi. I dag är det endast ca 45 % av de som avlägger proven som får godkänt resultat.

7 Ikraftträdandebestämmelser

Merparten av de författningsförslag som lämnas i denna proposition föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Ändringarna i lagen (2001:558) om vägtrafikregister är av rättelsekaraktär, vilket gör det angeläget med ett ikraftträdande så snart som möjligt. Regeringen bedömer att detta är den 1 september 2010.

Som anförts i avsnitt 4.2 arbetar Skolverket för närvarande med att förbereda de förändringar av gymnasieskolan som föreslogs i regeringens proposition 2008/09:199 och som har antagits av riksdagen. Regeringen har vidare för avsikt att ge Skolverket i uppdrag att, i samverkan med relevanta myndigheter, utreda och lämna förslag på hur en yrkesförarutbildning för buss kan utformas och införas i den framtida gymnasieskolan. I detta uppdrag kommer även ingå att ge förslag på när utbildningen kan införas.

8.1 Förslaget till lag om ändring i körkortslagen
(1998:488)**3 kap.**

1 §

I *första stycket 3 d* har ett tillägg gjorts. Såvitt gäller utfärdande av körkort med behörigheten D, dvs. behörighet att köra buss, finns en hänvisning till lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens där det framgår att andra, lägre, ålderskrav gäller under vissa förutsättningar. Av 3 kap. 5 § lagen om yrkesförarkompetens framgår sålunda att en förare från och med 20 års ålder har rätt att utföra förvärvsmässiga persontransporter med buss, om föraren har förvärvat grundläggande kompetens för att köra buss, med eller utan släpfordon, genom en godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § samma lag, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning under minst 280 timmar och ett godkänt prov. Vidare framgår genom hänvisningen att en förare under samma förutsättningar från och med 18 års ålder har rätt att köra buss utan passagerare eller vid persontransporter i linjetrafik, där busslinjens längd inte överstiger 50 kilometer. Grundutbildningen ska i dessa fall ha ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning. Med motsvarande utbildning avses bland annat utbildning i fristående gymnasieskola. För förare under 21 år är körkortsbehörigheten således begränsad till sådana yrkesmässiga transporter som anges i lagen om yrkesförarkompetens.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

8.2 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen
(1998:490)**3 kap.**

1 §

Ett nytt *andra stycke* har lagts till paragrafen. Av stycket framgår att taxiförarlegitimation under vissa omständigheter får ges till en person som har fyllt 18 år och har ett körkort med behörigheten B. Utöver kraven enligt första stycket 3–5 gäller att sökanden, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, har förvärvat grundläggande kompetens genom en godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning under minst 280 timmar och ett godkänt prov, för fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE. Med motsvarande utbildning avses bland annat utbildning i fristående gymnasieskola.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.3.

3 kap.

1 §

Hänvisningen till 7 § tas bort eftersom den paragrafen upphävs, jfr kommentaren till 7 §.

5 §

Paragrafen motsvarar artikel 5.3 a i det s.k. yrkesförardirektivet. I paragrafen behandlas samlat de ålderskrav och andra villkor som gäller för att få utföra förvärvsmässiga persontransporter när föraren har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 4 kap. 1 §, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning under minst 280 timmar och ett godkänt prov.

Ett nytt *andra stycke* har lagts till paragrafen. Av bestämmelsen framgår att en förare från och med 20 års ålder får utföra förvärvsmässiga persontransporter med fordon som kräver körkortsbehörighet kategori D eller DE om föraren har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en grundutbildning under 280 timmar. Vidare uppställs krav på att utbildningen ska ha ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning. Med motsvarande utbildning avses bland annat utbildning i fristående gymnasieskola. Om dessa förutsättningar är uppfyllda får föraren förvärvsmässigt utföra persontransporter med sådana fordon oavsett körsträckans längd eller typ av persontransport.

Om fordonet körs utan passagerare eller används för persontransporter i linjetrafik, där busslinjens längd inte överstiger 50 kilometer, får föraren utföra transporten från och med 18 års ålder.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

6 §

Paragrafen behandlar samlat de ålderskrav och andra villkor som gäller för att få utföra förvärvsmässiga persontransporter när föraren har förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens enligt 4 kap. 2 §, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning under minst 140 timmar och ett godkänt prov.

Innehållet i *första meningen* motsvarar nuvarande 7 §. *Andra meningen* motsvarar nuvarande 6 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

7 §

Innehållet i paragrafen flyttas till 6 §.

Paragrafen behandlas i avsnitt 4.2.

6 §

I paragrafen införs en ny *punkt 8 i första stycket*. Ändringen är av rättelsekaraktär för att undvika att tidigare beslutade ändringar upphör att gälla. För en redogörelse av ändringarnas innebörd i sak hänvisas till propositionen Transportstyrelsens verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet (prop. 2009/10:20).

I propositionen lämnade regeringen förslag till ändringar i bland annat 6 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister, vilka antogs av riksdagen. Ändringarna (SFS 2009:1360) trädde i kraft den 1 januari 2010. I propositionen Fordonsbesiktning (prop. 2009/10:32) lämnade regeringen ytterligare förslag till ändringar i 6 § lagen om vägtrafikregister. Även dessa ändringar har antagits av riksdagen (SFS 2010:40). De träder i kraft den 1 juli 2010. De tidigare beslutade ändringarna har dock inte beaktats, varför dessa upphör att gälla vid samma tidpunkt om felet inte nu rättas till.

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag (1),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (2),

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget (3), och

av följande skäl:

- (1) I artikel 5.1, 5.2 och 5.4 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (4) föreskrivs det att vissa förare vid gods- eller persontransporter på väg skall inneha ett bevis på sin yrkeskompetens anpassat efter deras ålder, fordonskategorin och körningens längd i enlighet med gemenskapsreglerna om en lägsta utbildningsnivå för vissa förare vid vägtransporter. Denna miniminivå fastställs i direktiv 76/914/EEG (5).
- (2) Eftersom bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 omfattar en mycket liten andel förare och en obligatorisk utbildning för närvarande endast föreskrivs av några medlemsstater, utövar flertalet förare inom gemenskapen i dag sitt yrke endast på grundval av körkortet.

(1) EGT C 154 E, 29.5.2001, s. 258, och EGT C 20 E, 28.1.2003, s. 263.

(2) EGT C 260, 17.9.2001, s. 90.

(3) Europaparlamentets yttrande av den 17 januari 2002 (EGT C 271 E, 7.11.2002, s. 381), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 december 2002 (EUT C 32 E, 11.2.2003, s. 9) och Europaparlamentets beslut av den 8 april 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT). Rådets beslut av den 13 juni 2003.

(4) Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 1).

(5) Rådets direktiv 76/914/EEG av den 16 december 1976 om minimikrav på utbildning av vissa förare av vägfordon (EGT L 357, 29.12.1976, s. 36).

- (3) För att förarna skall kunna uppfylla de nya krav som marknadsutvecklingen för vägtransporter medför, bör gemenskapsreglerna utsträckas till att omfatta alla förare, oavsett om de framför fordon i egenskap av egenföretagare eller som löntagare, eller om de arbetar för egen eller annans räkning.
- (4) Syftet med att uppställa nya gemenskapsregler är att säkerställa förarens lämplighet på grundval av hans kompetens, såväl när det gäller rätten att framföra fordon som vid utövandet av denna verksamhet.
- (5) Avsikten med kravet på grundläggande kompetens och fortbildning är särskilt att förbättra trafiksäkerheten och förarens säkerhet, inbegripet vid sådana åtgärder som föraren utför då fordonet står stilla. Dessutom bör ett moderniserat föraryrke väcka ungdomars intresse för detta yrke och på så sätt bidra till rekryteringen av nya förare vid en tidpunkt då det råder brist på sådana.
- (6) För att undvika ojämlikhet i konkurrensvillkoren bör detta direktiv omfatta medborgare, såväl i en medlemsstat som i ett tredje land, vilka framför fordon och är anställda i ett företag som är etablerat i en medlemsstat eller anlitas av ett sådant företag.
- (7) För att kunna fastställa att föraren uppfyller sina åligganden bör medlemsstaterna utfärda ett bevis till denne om yrkesmässig kompetens, nedan kallat "yrkeskompetensbevis", som belägg för dennes grundläggande kompetens eller fortbildning.
- (8) Med hänsyn till skillnaderna mellan de system som redan finns i vissa medlemsstater bör medlemsstaterna kunna välja mellan flera olika alternativ för att underlätta genomförandet av bestämmelserna om den grundläggande kompetensen.
- (9) För att upprätthålla kompetensen för redan yrkesverksamma förare bör dessa åläggas en periodiskt återkommande vidareutbildning i sådana frågor som är väsentliga för deras yrkesutövning.
- (10) Minimikraven för den grundläggande kompetensen och fortbildningen omfattar de säkerhetsregler som skall iaktas under framförande av fordon och vid stillastående. Utvecklingen av ett defensivt sätt att framföra fordon, dvs. att förutse faror och ta hänsyn till övriga trafikanter, vilket går hand i hand med en rationell bränsleförbrukning, kommer att få positiva följdverkningar både för samhället och för själva vägtransportsektorn.

- (11) Detta direktiv bör inte påverka rättigheterna för de förare som har erhållit ett för framförande av fordon nödvändigt körkort vid ett tidigare datum än det som föreskrivs för erhållandet av det yrkeskompetensbevis som styrker att innehavaren besitter motsvarande grundläggande kompetens.
- (12) Endast utbildningsorgan som godkänts av medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna organisera de utbildningskurser som ingår i den grundläggande kompetensen och fortbildningen. För att garantera kvaliteten på de godkända centrumen bör de behöriga myndigheterna fastställa harmoniserade kriterier för godkännande, bland annat krav på en välgrundad yrkeskompetens.
- (13) Inte endast de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna utan även de enheter som dessa utser bör få i uppdrag att anordna de prov som avses inom ramen för den grundläggande kompetensen och fortbildningen. Med hänsyn till den betydelse som en enhetlig tillämpning av detta direktiv har för trafiksäkerhet och jämlika konkurrensvillkor, bör medlemsstaternas behöriga myndigheter övervaka dessa prov.
- (14) Medlemsstaterna bör föreskriva att den första fortbildningen skall vara avslutad och till föraren utfärdade yrkeskompetensbeviset för denna senast fem år efter antingen datumet för utfärdandet av yrkeskompetensbeviset för den grundläggande kompetensen eller sista datumet för vissa förarens hävdande av sina tidigare rättigheter. Kortare eller längre tidsfrister bör även tillåtas. Efter sin första fortbildning bör föraren gå en fortbildningskurs vart femte år.
- (15) För att styrka att en förare som är medborgare i en medlemsstat innehar ett av de yrkeskompetensbevis som avses i detta direktiv, och för att underlätta det ömsesidiga erkännandet av de olika yrkeskompetensbevisen, bör medlemsstaterna föra in den därför avsedda harmoniserade gemenskapskoden samt det datum då koden upphör att gälla antingen på körkortet eller på det nya yrkeskompetensbeviset för förare; detta kort kommer att ömsesidigt erkännas av medlemsstaterna och en harmoniserad modell för det anges i detta direktiv. Det bör uppfylla samma säkerhetskrav som körkortet, med hänsyn till betydelsen för trafiksäkerheten och jämlika konkurrensvillkor av de rättigheter som beviset medför. Tack vare möjligheten för medlemsstaterna att föra in gemenskapskoden på det nya kortet bör dessa kunna föreskriva en giltighetsperiod för körkortet som inte sammanfaller med det datum då en fortbildning upphör att gälla, eftersom varje medlemsstat enligt direktiv 91/439/EEG⁽¹⁾ behåller rätten att på grundval av nationella kriterier fastställa giltighetstiden för de körkort som den utfärdar.
- (16) Bilagorna I och Ia till direktiv 91/439/EEG bör ändras så att man i förteckningen över de harmoniserade koderna och underkoderna i dessa bilagor lägger till den nya gemenskapskoden som fastställer det datum fram till vilket föraren uppfyller kravet på yrkeskompetens, antingen det gäller grundläggande kompetens eller fortbildning.
- (17) Särskilda certifieringsbestämmelser bör fastställas för förare som är medborgare i tredje land och som omfattas av detta direktiv.
- (18) Kommissionen bör övervaka genomförandet av detta direktiv med hänsyn bland annat till de olika systemen för grundläggande kompetens som föreskrivs här och förelägga Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén en rapport om detta.
- (19) Med hänsyn till det stora antal förare som omfattas av detta direktiv bör det föreskrivas att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall tillämpas i två steg, beroende på om det rör sig om fordon som framförs för persontransporter eller för godstransporter. Genom uppskovet med tillämpningen av detta direktiv när det gäller kravet på grundläggande kompetens för förare av fordon för godstransporter och persontransporter bör även införandet av fortbildningen kunna ske stegvis.
- (20) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (21) Med hänsyn till att bestämmelserna om den grundläggande kompetensen skall börja att tillämpas vid två olika datum bör berörda bestämmelser i såväl förordning (EEG) nr 3820/85 som direktiv 76/914/EEG upphävas.
- (22) Det är emellertid önskvärt, för att respektera gemenskapsrättens principer, att från tillämpningen av detta direktiv undanta förare av fordon som används för transporter när detta anses ha en mindre inverkan på trafiksäkerheten eller i de fall då kraven i detta direktiv skulle medföra en oproportionell ekonomisk eller social börda.
- (23) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen att inrätta en standard för hela gemenskapen i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort (EGT L 237, 24.8.1991, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2000/56/EG (EGT L 237, 21.9.2000, s. 45).

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

Detta direktiv skall tillämpas på personer som framför fordon och som är

- a) medborgare i en medlemsstat,
- b) medborgare i ett tredje land anställda av ett företag som är etablerat i en medlemsstat, eller som anlitats av ett sådant företag,

nedan kallade "förare" och som utför transporter på allmän väg inom gemenskapen med följande fordon:

- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna C1, C1 + E, C eller C + E enligt definitionerna i direktiv 91/439/EEG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.
- Fordon för vilka det krävs innehav av körkort av någon av kategorierna D1, D1 + E, D eller D + E enligt definitionerna i direktiv 91/439/EEG, eller ett körkort som erkänns vara likvärdigt.

Artikel 2

Undantag

Detta direktiv skall inte tillämpas på förare

- a) av fordon vars högsta hastighet inte överstiger 45 km/h,
- b) av fordon som används för militära ändamål, av räddningstjänsten, brandväsendet och ordningsmakten eller som står under dessas kontroll,
- c) av fordon som utsätts för vägprov i syfte att göra tekniska förbättringar, reparationer eller underhåll samt nya eller ombyggda fordon som ännu inte har börjat användas,
- d) av fordon som används i nödsituationer eller för räddningsinsatser,
- e) av fordon som används vid trafikskoleutbildning för körkort eller yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 och artikel 8.1,
- f) av fordon som används för icke-kommersiell persontransport eller transport av varor, för eget bruk,

- g) av fordon som transporterar material och utrustning som föraren använder i sitt arbete, under förutsättning att framförandet av fordonet inte är förarens huvudsakliga sysselsättning.

Artikel 3

Kompetens och utbildning

1. För att få framföra fordon enligt definitionen i artikel 1 krävs dels grundläggande kompetens, dels fortbildning. I detta syfte skall medlemsstaterna föreskriva följande:

- a) Ett system för förvärvande av grundläggande kompetens

Medlemsstaterna skall välja mellan följande två alternativ:

- i) Ett alternativ med både deltagande i utbildning och genomfört prov

I enlighet med avsnitt 2 punkt 2.1 i bilaga I skall detta slag av grundläggande kompetens omfatta krav på deltagande i utbildning av en viss längd. Denna skall avslutas med ett prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 a utfärdas.

- ii) Ett alternativ med endast prov

I enlighet med avsnitt 2 punkt 2.2 i bilaga I skall detta slag av grundläggande kompetens inte omfatta krav på deltagande i utbildning utan endast ett teoretiskt och ett praktiskt prov. Vid godkänt resultat skall ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 b utfärdas.

Dock får en medlemsstat ge en förare tillstånd att framföra fordon inom den statens territorium innan han har erhållit ett yrkeskompetensbevis, då föraren deltar i en nationell yrkesutbildning om lägst sex månader, under en period om högst tre år. Inom denna yrkesutbildning får de prov som avses i leden i och ii genomföras i etapper.

- b) Ett fortbildningssystem

I enlighet med avsnitt 4 i bilaga I skall fortbildningen omfatta krav på deltagande i utbildning. Till styrkande av denna utbildning skall ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 8.1 utfärdas

2. Medlemsstaterna får även införa ett system för att i snabbare tempo förvärva grundläggande kompetens så att förare kan få framföra fordon i de fall som anges i artikel 5.2 a ii, 5.2 b, 5.3 a i och 5.3 b.

I enlighet med avsnitt 3 i bilaga I skall den snabbförvärvade grundläggande kompetensen omfatta krav på deltagande i en utbildning. Denna skall avslutas med ett prov. Vid godkänt provresultat skall yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2 utfärdas.

3. Medlemsstaterna får undanta förare som har erhållit det examensbevis om yrkesmässig kompetens som föreskrivs i direktiv 96/26/EG⁽¹⁾ från de prov som avses i punkterna 1 a i och ii och 2 i fråga om de ämnen som ingår i det prov som anges i det direktivet och i förekommande fall från närvaroplikt vid motsvarande kursmoment.

Artikel 4

Hävdvunna rättigheter

Undantagna från kravet på grundläggande kompetensbevis är de förare som innehar

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

Artikel 5

Grundläggande kompetens

1. För att uppnå grundläggande kompetens krävs det inte att den sökande redan innehar körkort för motsvarande kategori.

2. Förare av fordon som är avsett för godstransporter får
 - a) från och med 18 års ålder framföra fordon
 - i) i körkortskategorierna C och C + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1,
 - ii) i körkortskategorierna C1 och C1 + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.
 - b) från och med 21 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna C och C + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.
3. Förare av fordon som är avsett för persontransporter får
 - a) från och med 21 års ålder framföra fordon
 - i) i körkortskategorierna D och D + E när de används för persontransporter i reguljär trafik på sträckor som inte överstiger 50 km samt fordon i körkortskategorierna D1 och D1 + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

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

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon att från och med 18 års ålder på deras territorium framföra fordon av en av ovannämnda kategorier om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

- ii) i körkortskategorierna D och D + E, under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1.

Medlemsstaterna får tillåta förare av fordon att från och med 20 års ålder på deras territorium framföra fordon av en av ovannämnda kategorier om föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1. Denna åldersgräns kan sänkas till 18 år när föraren kör fordonet utan passagerare.

- b) från och med 23 års ålder framföra fordon i körkortskategorierna D och D + E under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.2.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av de åldersgränser som anges i punkt 2 behöver inte förare av fordon som utför godstransporter och som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 för någon av de fordonskategorier som omfattas av punkt 2 i den här artikeln förvärva ett sådant yrkeskompetensbevis för övriga fordonskategorier som omfattas av den punkten.

Dessa bestämmelser gäller på samma villkor förare som utför persontransporter för de fordonskategorier som avses i punkt 3.

5. Förare av fordon som utför godstransporter och som utvidgar eller ändrar sin verksamhet till att omfatta även persontransporter eller omvänt och som innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, behöver inte upprepa de gemensamma delarna i den grundläggande kompetensen utan endast de delar som är specifika för den nya kompetensen.

Artikel 6

Yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens

1. Yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens

- a) Yrkeskompetensbevis utfärdat på grundval av deltagande i en utbildning och genomfört prov

I enlighet med artikel 3.1 a i skall medlemsstaterna kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett utbildningscentrum som godkänts av de behöriga myndigheterna i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I, nedan kallat "godkänt utbildningscentrum". I denna utbildning skall samtliga ämnen som avses i förteckningen i avsnitt 1 i bilaga I tas upp. Utbildningen skall avslutas med godkänt resultat i det prov som avses i avsnitt 2 punkt 2.1 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna provet, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens.

b) Yrkeskompetensbevis utfärdad på grundval av genomförda prov

I enlighet med artikel 3.1 a ii skall medlemsstaterna kräva att aspiranten uppnår godkända resultat i de teoretiska och praktiska prov som avses i avsnitt 2 punkt 2.2 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna dessa prov, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i samtliga ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om uppnådd grundläggande kompetens.

2. Yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens

I enlighet med artikel 3.2 skall medlemsstaterna kräva att aspiranten deltar i utbildning vid ett godkänt utbildningscentrum. I denna utbildning skall samtliga de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I tas upp.

Utbildningen skall avslutas med ett prov enligt avsnitt 3 i bilaga I. Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller ett organ som utsetts av dessa skall anordna provet, som syftar till att kontrollera om aspiranten har den kunskapsnivå i ovannämnda ämnen som krävs i avsnitt 1 i bilaga I. Nämda myndigheter eller organ skall övervaka provet och vid godkänt resultat till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om snabbförvärvad grundläggande kompetens.

Artikel 7

Fortbildning

I fortbildningen, som skall syfta till att ge innehavare av yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 samt sådana förare som avses i artikel 4 en möjlighet att uppdatera de viktigaste kunskaperna för yrkets utövande, skall tyngdpunkten läggas på trafiksäkerhet och rationell bränsleförbrukning.

Utbildningen skall anordnas av ett godkänt utbildningscentrum i enlighet med avsnitt 5 i bilaga I. Om föraren byter företag skall hänsyn tas till fortutbildning som redan genomgått.

Syftet med fortbildningen skall vara att fördjupa kunskaperna i och repetera vissa av de ämnen som avses i avsnitt 1 i bilaga I.

Artikel 8

Yrkeskompetensbevis om fortbildning

1. Efter fortbildningen enligt artikel 7 skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det godkända utbildningscentrumet till föraren utfärda ett yrkeskompetensbevis om fortbildning.

2. Följande förare skall genomgå en första fortbildning:

- a) Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6, inom fem år efter den dag då yrkeskompetensbeviset utfärdades.
- b) Förare enligt artikel 4, inom fem år efter de tidpunkter som anges i artikel 14.2, enligt en tidsplan som fastställs av medlemsstaterna.

Medlemsstaterna får förkorta eller förlänga de perioder som avses i leden a och b, bland annat för att de skall sammanfalla med den dag då körkortets giltighetstid löper ut eller för att möjliggöra ett successivt införande av fortbildningen. Perioden får dock inte vara kortare än tre år eller längre än sju år.

3. Förare som har genomgått den första fortbildningen enligt punkt 2 skall genomgå fortbildning vart femte år, före utgången av giltighetstiden för yrkeskompetensbeviset om fortbildning.

4. Innehavare av ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 samt förare enligt artikel 4 som upphört att vara yrkesverksamma och som inte längre uppfyller kraven i punkterna 1–3 skall genomgå en fortbildning innan de återgår till att utöva yrket.

5. Förare som utför godstransporter eller persontransporter på väg, och som har genomgått fortbildning för någon av körkortskategorierna i artikel 5.2 och 5.3, skall undantas från skyldigheten att genomgå fortbildning för någon annan av de kategorier som anges i de punkterna.

Artikel 9

Utbildningsort

Förare enligt artikel 1 a skall erhålla den grundläggande kompetens som anges i artikel 5 i den medlemsstat där de har normal hemvist (bostadsorten) enligt definitionen i artikel 14 i förordning (EEG) nr 3821/85 ⁽¹⁾.

Förare enligt artikel 1 b skall erhålla denna kompetens i den medlemsstat där företaget är etablerat eller i den medlemsstat som utfärdat arbetstillstånd för dem.

Förare enligt artikel 1 a och b skall genomgå fortbildning enligt artikel 7 i den medlemsstat där de har normal hemvist (bostadsorten) eller i den medlemsstat där de arbetar.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 31.12.1985, s. 8). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1360/2002 (EGT L 207, 5.8.2002, s. 1).

Artikel 10

Gemenskapskod

1. På grundval av yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 eller artikel 8.1 skall medlemsstaternas behöriga myndigheter införa gemenskapskoden enligt punkt 2 i den här artikeln intill motsvarande körkortskategorier, med beaktande av bestämmelserna i artikel 5.2 och 5.3 och artikel 8,

— antingen på körkortet,

— eller på det yrkeskompetensbevis för förare som skall upprättas i enlighet med förslaget i bilaga II.

De yrkeskompetensbevis för förare som medlemsstaterna utfärdar skall erkännas ömsesidigt. Vid utfärdandet av beviset skall de behöriga myndigheterna förvisa sig om att det körkort vars nummer anges på beviset alljämt är giltigt.

2. Följande gemenskapskod skall läggas till i den förteckning över harmoniserade gemenskapskoder som ingår i bilagorna I och Ia till rådets direktiv 91/439/EEG:

"95. Yrkeskompetensbevis enligt artikel 3 giltigt t.o.m. ... (t.ex. 95.01.01.2012)."

3. a) Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för godstransporter på väg skall förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv i form av det förartillstånd som avses i förordning (EG) nr 484/2002 (¹).

Medlemsstaten får, som ett komplement till detta tillstånd, till en sådan förare utfärda det yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II och som är försett med motsvarande gemenskapskod.

b) Förare enligt artikel 1 b som framför fordon som används för persontransporter på väg skall förete intyg för den kompetens och utbildning som föreskrivs i detta direktiv genom

— antingen gemenskapskoden på gemenskapskörkortet, om han innehar detta körkort, eller

— det yrkeskompetensbevis för förare som avses i bilaga II och som är försett med motsvarande gemenskapskod, eller

— ett nationellt bevis vars giltighet medlemsstaterna ömsesidigt erkänner på sina respektive territorier.

(¹) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 484/2002 av den 1 mars 2002 om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 881/92 och (EEG) nr 3118/93 i syfte att införa ett förartillstånd (EGT L 76, 19.3.2002, s. 1).

Artikel 11

Anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen

De ändringar som är nödvändiga för att anpassa bilagorna I och II till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

Artikel 12

Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 13

Rapport

Kommissionen skall senast den 10 september 2011 till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén överlämna en rapport som innehåller en första bedömning av genomförandet av detta direktiv, särskilt i fråga om likvärdigheten mellan de olika system för förvärvande av grundläggande kompetens som anges i artikel 3 samt hur effektiva de är för att uppnå den fastställda kompetensnivån. Denna rapport skall vid behov åtföljas av lämpliga förslag.

Artikel 14

Införlivande och genomförande

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv före den 10 september 2006. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser, skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall tillämpa dessa bestämmelser

— när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna D1, D1 + E, D och D + E från och med den 10 september 2008.

— när det gäller grundläggande kompetens för framförande av fordon i körkortskategorierna C1, C1 + E, C och C + E från och med den 10 september 2009.

Medlemsstaterna skall genast underrätta kommissionen om detta och bistå varandra vid tillämpningen av dessa bestämmelser.

Artikel 15

Upphävande

1. Artikel 5 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall upphöra att gälla enligt följande:
 - a) Punkt 1 skall upphöra att gälla med verkan från och med den 10 september 2009.
 - b) Punkterna 2 och 4 skall upphöra att gälla med verkan från och med den 10 september 2008.
2. Direktiv 76/914/EEG skall upphöra att gälla från och med den 10 september 2009.
3. De bestämmelser i lagar och andra författningar som har antagits för att följa direktiv 76/914/EEG skall inte längre tillämpas
 - från och med den 10 september 2008 på förare av fordon för persontransporter på väg,
 - från och med den 10 september 2009 på förare av fordon för godstransporter på väg.

Artikel 16

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 17

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 15 juli 2003.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

G. TREMONTI

Ordförande

BILAGA I

MINIMIKRAV I FRÅGA OM KOMPETENS OCH UTBILDNING FÖR YRKESFÖRARE

Avsnitt 1: Förteckning över ämnen

De kunskaper som skall beaktas när förarens grundläggande kompetens och fortbildning fastställs av medlemsstaterna skall omfatta åtminstone alla ämnen i denna förteckning. I dessa ämnen skall aspiranterna uppnå den nivå i fråga om kunskaper och praktiska färdigheter som krävs för att på ett tryggt sätt framföra fordon i den berörda körkortskategorin.

Den lägsta kunskapsnivån får inte vara lägre än nivå 2 enligt de utbildningsnivåer som anges i bilaga 1 till beslut 85/368/EEG⁽¹⁾, det vill säga den nivå som uppnåtts genom utbildning i den obligatoriska skolan, kompletterad med en yrkesutbildning.

1. *Avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelserna*

För samtliga körkort

- 1.1 Mål: att känna till kraftöverföringens egenskaper för optimal användning av dessa.

Kurvorna över motorns vridmoment, effekten och bränsleförbrukningen, optimal användning av varvräknare, diagram över växellådans utväxling.

- 1.2 Mål: att känna till säkerhetsanordningarnas tekniska egenskaper och funktion för att behärska fordonet, minska slitaget och att förebygga störningar.

Särskilda egenskaper hos det hydrauliska bromsservosystemet, bromsarnas och retarderns begränsningar, kombinerad användning av bromsar och retarder, optimalt utnyttjande av förhållandet fart-växellåda, användning av fordonets tröghet, metoder för att sakta ner och bromsa i nedförsläcke, agerande om fel uppstår.

- 1.3 Mål: att kunna optimera bränsleförbrukningen.

Optimering av bränsleförbrukningen genom att tillämpa de kunskaper som anges i punkterna 1.1 och 1.2.

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

- 1.4 Mål: att vara i stånd att ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, beräkning av den totala volymen/bruttovolymen, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonsstabilitet och gravitationscentrum, typer av förpackningsmaterial och pallar.

Grundläggande godssäkringskategorier, metoder för fastspänning och säkring av gods, användning av spännband, kontroll av säkringsutrustning, användning av hanteringsutrustning, användning av presenningar.

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

- 1.5 Mål: att kunna säkerställa passagerarnas säkerhet och bekvämlighet.

Justering av rörelser i längd- och sidriktningen, gemensamt bruk av vägnätet, placering på körbanan, mjukhet vid inbromsning, behärskning av överhänget, användning av särskild infrastruktur (offentliga platser och reserverade körfält), hantering av konflikter mellan ett tryggt körsätt och andra uppgifter som förare, kommunikation med passagerarna, särskilda hänsyn vid transport av vissa passagerargrupper (personer med funktionshinder, barn).

- 1.6 Mål: att vara i stånd att ombesörja en lastning och samtidigt uppfylla säkerhetskraven och ett korrekt utnyttjande av fordonet.

Krafter som påverkar fordon i rörelse, hur växellådan bäst utnyttjas i förhållande till fordonets last och vägförhållanden, beräkning av fordonets eller fordonstågets nyttolast, fördelning av lasten, effekter av överbelastning på en axel, fordonsstabilitet och gravitationscentrum.

⁽¹⁾ Rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG (EGT L 199, 31.7.1985, s. 56).

2. *Tillämpning av bestämmelser*

För samtliga körkort

2.1 Mål: att känna till sociala förhållanden och bestämmelser inom vägtransportsektorn.

Maximala arbetstider inom transportsektorn, principer i, tillämpning och konsekvenser av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) 3821/85, påföljder vid bristande eller felaktig användning eller manipulering av färdskrivaren, kunskaper om sociala förhållanden inom vägtransportsektorn: rättigheter och skyldigheter för förare i fråga om grundläggande kompetens och fortbildning.

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

2.2 Mål: att känna till bestämmelserna för godstransporter.

Intyg för att bedriva transportverksamhet, skyldigheter enligt standardavtalen för godstransporter, utformning av dokument som ingår i transportkontrakten, internationella transporttillstånd, skyldigheter enligt konventionen om frakttalvot vid internationell godsbefordran på väg, internationella fraktsedlar, gränsöverskridande transporter, speditörer, särskilda dokument som medföljer godset.

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

2.3 Mål: att känna till bestämmelserna för persontransporter.

Transport av särskilda passagerargrupper, säkerhetsutrustning i bussen, säkerhetsbälten, lastning av fordonet.

3. *Hälsa, vägtrafiksäkerhet och miljösäkerhet, service, logistik*

För samtliga körkort

3.1 Mål: vara medveten om riskerna i trafiken och om arbetsrelaterade olyckor.

Olika typer av arbetsrelaterade olyckor inom transportsektorn, statistik över trafikolyckor, lastbilars och bussars olycksfrekvens, personskador, materiella skador, ekonomiska konsekvenser.

3.2 Mål: kunna förebygga brottslighet och människosmuggling.

Allmän information, konsekvenser för föraren, förebyggande åtgärder, checklista, lagstiftningen om transportföretagens ansvar.

3.3 Mål: kunna förebygga fysiska risker.

Ergonomi: riskfyllda rörelser och arbetställningar, fysisk kondition, hanteringsövningar, personlig säkerhet.

3.4 Mål: vara medveten om vikten av fysisk och psykisk förmåga.

Principer för en hälsosam och balanserad kost, effekter av alkohol, läkemedel eller andra ämnen som kan påverka beteendet, symptom på, orsaker till och effekter av trötthet och stress, den grundläggande arbets- och vilocykelns betydelse.

3.5 Mål: att kunna bedöma krisituationer.

Agerande i krisituationer: bedömning av situationen, hindra att olycksituationen förvärras, kalla på hjälp, komma till skadades undsättning och ge första hjälpen åt skadade, vidta åtgärder vid brand, evakuera dem som befinner sig i lastbilar/passagerare i bussar, garantera alla passagerares säkerhet, reaktioner vid överfall, grundläggande principer för hur en olycksrapport skall utformas.

3.6 Mål: kunna uppvisa ett sådant beteende som bidrar till att företagets profil höjs.

Förarens uppträdande och företagets profil: hur kvaliteten på förarens tjänster är av betydelse för företaget, förarens olika roller, personer som föraren kan komma i kontakt med, fordonsunderhåll, uppläggning av arbetet, kommersiella och ekonomiska konsekvenser av tvister.

Körkort C, C + E, C1, C1 + E

3.7 Mål: att känna till ekonomiska villkor för godstransporter på väg och organisationen av marknaden.

Vägtransporter i förhållande till andra transportsätt (konkurrens, befraktare), olika typer av vägtransportverksamhet (transporter för andras räkning, för egen räkning, transportrelaterad verksamhet), organisationen av de vanligaste transportföretagen och transportrelaterad verksamhet, olika specialiserade transporter (tank- eller kyltransportbilar osv.), utvecklingen inom sektorn (diversifiering av tillhandahållna tjänster, järnväg/väg, underleverantörer, osv.).

Körkort D, D + E, D1, D1 + E

- 3.8 Mål: att känna till ekonomiska villkor för persontransporter på väg och organisationen av marknaden.

Persontransporter på väg i förhållande till olika transportsätt för persontransport (järnväg, personbilar), olika typer av vägtransportverksamhet för persontransport, gränspassage (internationella transporter), de vanligaste persontransportföretagens organisation.

Avsnitt 2: Obligatorisk grundläggande kompetens enligt artikel 3.1 a

- 2.1 *Alternativet med deltagande i utbildning och genomförande av prov*

Utbildning för grundläggande kompetens skall omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen för grundläggande kompetens skall uppgå till 280 timmar.

Varje aspirant skall köra individuellt minst tjugo timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon i direktiv 91/439/EEG.

Aspiranten skall under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje förare kan genomföra högst åtta av de tjugo timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

För förare enligt artikel 5.5 skall utbildningslängden för grundläggande kompetens uppgå till 70 timmar, varav fem timmar skall utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet skall omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

- 2.2 *Alternativet med prov*

Medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som de utsett skall anordna ett teoretiskt och ett praktiskt prov enligt nedan för att kontrollera om aspiranterna har den kunskapsnivå som krävs enligt avsnitt 1 när det gäller de angivna målen och ämnena.

- a) Det teoretiska provet skall bestå av minst två delar:
- i) Skriftliga frågor som antingen består av flervalsfrågor eller frågor med direkta svar, alternativt en kombination av dessa två typer.
 - ii) Fallstudier.

Minimilängden på det teoretiska provet skall vara fyra timmar.

- b) Det praktiska provet skall bestå av två delar:
- i) Ett körprov som är avsett att göra det möjligt att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser. Detta prov skall om möjligt äga rum på vägar utanför tätbebyggda områden, på motortrafikleder och motorvägar (eller liknande), samt på alla typer av vägar i stads- och landsmiljö, och de bör utgöras av prov på de olika svårigheter som en förare riskerar att råka ut för. Det är önskvärt att detta prov kan äga rum under olika trafikförhållanden. Tiden för körning på väg bör utnyttjas optimalt för att aspiranten skall kunna bedömas på alla de trafikområden som denna måste kunna hantera. Minimilängden på detta prov är 90 minuter.
 - ii) Ett praktiskt prov som åtminstone omfattar punkterna 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 och 3.5. Minimilängden på detta prov är 30 minuter.

De fordon som används under det praktiska provet skall åtminstone uppfylla kraven för testfordon i direktiv 91/439/EEG.

Det praktiska provet kan kompletteras med ett tredje prov som äger rum på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

Längden på detta valfria prov har inte fastställts. I det fall föraren klarar detta prov kan längden på detta minska längden på det körprov på 90 minuter som anges i led i. Denna minskning får dock inte överstiga 30 minuter.

För förare enligt artikel 5.5 inskränker sig det teoretiska provet till de ämnen som avses i avsnitt 1, vilka berör de fordon som den nya grundläggande kompetensen gäller. Dessa förare måste dock genomgå det praktiska provet i dess helhet.

Avsnitt 3: Snabbförvärvad grundläggande kompetens enligt artikel 3.2

Utbildning för snabbförvärvad grundläggande kompetens skall omfatta undervisning i samtliga de ämnen som återfinns i förteckningen i avsnitt 1. Längden på utbildningen skall uppgå till 140 timmar.

Varje aspirant skall köra individuellt minst 10 timmar med ett fordon i den berörda kategorin som åtminstone uppfyller kraven för testfordon i direktiv 91/439/EEG.

Aspiranten skall under den individuella körningen enligt ovan följas av en instruktör som är anställd vid ett godkänt utbildningscentrum. Varje förare får genomföra högst fyra av de tio timmarna individuell körning på en särskild bana eller med hjälp av en avancerad simulator för att bedöma graden av avancerad träning i rationell körning med beaktande av säkerhetsbestämmelser, särskilt i fråga om behärskningen av fordonet vid olika väglag och olika väderleksförhållanden och körning vid olika tidpunkter på dygnet.

För förare enligt artikel 5.5 skall utbildningslängden för snabbförvärvad grundläggande kompetens uppgå till 35 timmar, varav två och en halv timme skall utgöras av individuell körning.

När utbildningen avslutats skall medlemsstaternas behöriga myndigheter eller det organ som dessa utsett pröva förarens kunskapsnivå skriftligt eller muntligt. Provet skall omfatta minst en fråga inom varje mål i förteckningen över ämnen i avsnitt 1.

Avsnitt 4: Obligatorisk fortbildning enligt artikel 3.1 b

Obligatoriska fortbildningskurser skall anordnas av ett godkänt utbildningscentrum. Längden på en sådan kurs skall uppgå till 35 timmar vart femte år och fördelas på perioder på minst sju timmar. Sådan fortbildning kan delvis tillhandahållas med hjälp av en avancerad simulator.

Avsnitt 5: Godkännande av den grundläggande kompetensen och fortbildningen

5.1 De utbildningscentrum som tillhandahåller utbildning för grundläggande kompetens samt fortbildning skall godkännas av medlemsstaternas behöriga myndigheter. Ett sådant godkännande kan endast erhållas efter en skriftlig ansökan. Till den skriftliga ansökan skall följande handlingar bifogas:

- 5.1.1 Ett lämpligt kompetens- och utbildningsprogram som anger ämnen, plan för genomförande och undervisningsmetoder.
- 5.1.2 Lärares kvalifikationer och verksamhetsområden.
- 5.1.3 Information om undervisningslokaler, undervisningsmaterial, tillgängliga resurser för det praktiska arbetet och den fordonspark som används.
- 5.1.4 Villkoren för deltagande i utbildningen (antal deltagare).

5.2 Den behöriga myndigheten skall skriftligen godkänna utbildningen på följande villkor:

- 5.2.1 Utbildningen skall genomföras i enlighet med de dokument som bifogas ansökan.
- 5.2.2 Den behöriga myndigheten skall ha rätt att skicka bemyndigade personer för att närvara vid den utbildning som ges av de godkända utbildningscentrumen och ha rätt att kontrollera resursutnyttjandet och att utbildningen och proven fungerar väl.
- 5.2.3 Godkännandet kan återkallas eller förklaras vilande om villkoren inte längre uppfylls.

Det godkända utbildningscentrumet skall garantera att lärarna har god kännedom om de senaste bestämmelserna och utbildningskraven. Inom ramen för ett särskilt urvalsförfarande skall utbildarna ha dokumenterad kännedom om undervisningsmaterialet och undervisningsmetoder. När det gäller den praktiska delen av utbildningen skall utbildarna, i likhet med körsollärare som utbildar förare för tunga fordon, ha dokumenterad erfarenhet från föraryrket eller motsvarande förarerfarenhet.

Kursprogrammet skall utformas i enlighet med godkännandet och omfatta de ämnen som avses i avsnitt 1.

BILAGA II

BESTÄMMELSER OM EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE

1. De fysiska egenskaperna hos beviset skall vara i enlighet med ISO 7810 och ISO 7816-1.

De metoder som används för att kontrollera de fysiska egenskaperna hos beviset i syfte att fastställa att de följer de internationella normerna skall vara i enlighet med ISO 10373.

2. Yrkeskompetensbeviset för förare skall bestå av två sidor.

Sidan 1 skall innehålla följande:

- a) Rubriken "yrkeskompetensbevis för förare" i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar beviset.
- b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar beviset (frivillig uppgift).
- c) Nationalitetsbeteckningen för den medlemsstat som utfärdar beviset, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor, skall vara en av följande:

B: Belgien

DK: Danmark

D: Tyskland

GR: Grekland

E: Spanien

F: Frankrike

IRL: Irland

I: Italien

L: Luxemburg

NL: Nederländerna

A: Österrike

P: Portugal

FIN: Finland

S: Sverige

UK: Förenade kungariket

- d) De uppgifter som är särskiljande för beviset, numererade enligt följande:

1. Innehavarens efternamn.
2. Innehavarens förnamn.
3. Innehavarens födelsedatum och födelseort.
4. a) Datum för utfärdandet.
b) Sista giltighetsdag.
c) Namnet på den behöriga myndighet som utfärdat yrkeskompetensbeviset för förare (får tryckas på sidan 2).
d) Ett annat nummer än körkortetsnummer, vilket kan användas för administrativa ändamål (frivillig uppgift).
5. a) Körkortets nummer.
b) Serienummer.
6. Ett fotografi av innehavaren.
7. Innehavarens underskrift.
8. Innehavarens normala hemvist (bostadsort) eller postadress (frivillig uppgift).
9. (Under) kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.

- e) Orden "Europeiska gemenskapernas modell" skall finnas tryckta på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar beviset, och rubriken "yrkeskompetensbevis för förare" på gemenskapens övriga språk skall vara tryckta i blått och utgöra bakgrund på beviset:
- tarjeta de cualificación del conductor
 - chaufføruddannelsesbevis
 - Fahrerqualifizierungsnachweis
 - δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
 - driver qualification card
 - carte de qualification de conducteur
 - carta cáilíochta tiomána
 - carta di qualificazione del conducente
 - kwalificatiekaart bestuurder
 - carta de qualificação do motorista
 - kuljettajan ammatipätevyyskortti
 - yrkeskompetensbevis för förare
- f) Färganvisningar:
- blå: Pantone Reflex blue
 - gul: Pantone yellow

Sidan 2 skall innehålla följande:

- a) 9. (Under)kategorier av fordon för vilka föraren uppfyller kraven på grundläggande kompetens och fortbildning.
10. Den gemenskapskod som anges i artikel 10 i detta direktiv.
11. Ett utrymme där utfärdande medlemsstat kan föra in upplysningar som är nödvändiga för administrationen av beviset eller som gäller trafiksäkerhet (frivillig uppgift). Om upplysningen faller under någon rubrik i denna bilaga skall den föregås av motsvarande siffra i rubriken.
- b) En förklaring till de numererade rubrikerna på sidorna 1 och 2 av beviset (åtminstone rubrikerna 1, 2, 3, 4 a, 4 b, 4 c, 5 a, 5 b och 10).
- Om en medlemsstat önskar avfatta dessa texter på ett annat nationellt språk än danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska eller tyska skall medlemsstaten upprätta en tvåspråkig version av beviset där ett av de ovannämnda språken används, utan att det påverkar tillämpningen av övriga bestämmelser i denna bilaga.

3. Säkerhet, inbegripet skydd för uppgifter

Bevisets olika grundläggande beståndsdelar är avsedda att utesluta varje slag av förfalskning eller manipulation och möjliggöra upptäckt av alla försök av sådant slag.

Medlemsstaten skall sörja för att bevisets säkerhetsnivå åtminstone är jämförbar med körkortets säkerhetsnivå.


4. Särskilda bestämmelser

Efter samråd med kommissionen får medlemsstaterna lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkod, nationella symboler och säkerhetsdetaljer, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i denna bilaga.

Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av bevisen får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på beviset eller som är nödvändig för utfärdandet av beviset.

EUROPEISKA GEMSKAPERNAS MODELL FÖR YRKESKOMPETENSBEVIS FÖR FÖRARE

Sida 1

	YRKESKOMPETENSBEVIS	(MEDLEMSSTAT)
	FÖR FÖRARE	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">6. FOTO</div>	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4b.
	4c.	(4d.)
	5a.	5b.
	7.	
	(8.)	
	9.	

Sida 2

<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 40px; margin-bottom: 5px;"></div>	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	

11.

1. Efternamn
2. Förnamn
3. Födelsedatum och födelseort
- 4a. Utfärdandedatum
- 4b. Sista giltighetsdatum
- 4c. Utfärdat av
- 5a. Körkortets nummer
- 5b. Serienummer
10. Gemenskapskod

Sammanfattning av betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102)

Prop. 2009/10:209
Bilaga 2

Inledning

Utredningen har haft i uppdrag att överväga behovet av åtgärder som bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen och om åtgärder också bör vidtas för att komma till rätta med den olagliga yrkesmässiga trafiken, s.k. svarttaxi.

Vidare har ingått i uppdraget att överväga om det är lämpligt att införa ett krav på att innehavaren av en taxiförarlegitimation skall vara tvungen att efter viss ålder visa att han eller hon uppfyller de medicinska kraven för innehav av sådan legitimation.

Utredningen har också analyserat vilka trafiksäkerhetsmässiga konsekvenser sloandet av det särskilda körprovet för taxiförare fått och om provet bör återinföras.

Slutligen har utredningen övervägt om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag av taxametern trots att det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt rättegångsbalken.

Den ekonomiska brottsligheten

I en promemoria till utredningen har Skatteverket gjort den bedömningen att ca fyra miljarder kronor av omsättningen i taxinäringen årligen undanhålls beskattning. Det motsvarar ca 20–25 procent av omsättningen. Enligt Skatteverket förekommer grovt fuskande med taxametrar och hos vissa taxiföretag finns också en hög andel oredovisade löner.

Taxinäringen själv, bl.a. Svenska Taxiförbundet, Taxiägarnas Riksförbund Fria Taxi och flera taxiföretag, samt Svenska Transportarbetareförbundet har framfört till utredningen att det måste vidtas åtgärder för att minska den ekonomiska brottsligheten, om de seriösa företagen skall ha någon möjlighet att hävda sig i konkurrensen. Utredningen, som delar denna uppfattning, anser att åtgärder skyndsamt bör vidtas för att minska den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Detta krävs inte bara för att komma till rätta med skattefusket utan är nödvändigt om de seriösa företagen skall kunna arbeta under rimliga konkurrensvillkor.

Tillsyn

Utredningen anser att en förbättrad tillsyn är den viktigaste åtgärden för att komma till rätta med den ekonomiska brottslighet som finns inom taxinäringen. Företrädare för taxinäringen och olika myndigheter har framhållit för utredningen att tillsynen inte fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Om tillsynen skall fungera är det nödvändigt att myndigheterna samarbetar på ett effektivt sätt. I varje län finns det ett regionalt samverkansorgan under ledning av landshövdingen som skall ta initiativ

till myndighetsgemensamma aktioner för att bekämpa ekonomisk brottslighet. I samverkansorganet ingår dessutom företrädare för polis-, åklagar- och kronofogdemyndigheterna, Skatteverket, Tullverket och i vissa län Ekobrottsmyndigheten.

Utredningen har erfarit att det i vissa län inte har gjorts någon egentlig samordning av verksamhetsplaneringen mellan de samverkande myndigheterna och att nya kontrollprojekt avseende ekonomisk brottslighet inom taxinäringen inte påbörjats i önskvärd omfattning.

Utredningen menar att de regionala samverkansorgan mot ekonomisk brottslighet som finns inom varje län är ett lämpligt forum för att ta initiativ till och planera olika tillsynsprojekt inom taxinäringen. Det är således inte nödvändigt att bygga upp en ny organisation. De regionala samverkansorganen bör även samarbeta med myndigheter som inte är representerade i dessa organ. Det är t.ex. väsentligt att kontrollera att taxiförare som är misstänkta för något brott inte samtidigt på ett otillbörligt sätt uppbär arbetslöshetsersättning eller ersättning från försäkringskassan. Utredningen har varit i kontakt med företrädare för de myndigheter som kan vara aktuella att delta i ett sådant samarbete. Samtliga har därvid uttalat att de är mycket intresserade av detta.

Utredningen har gjort en genomgång av sekretesslagstiftningen och därvid funnit att de sekretessbrytande bestämmelserna medger det samarbete som utredningen vill se mellan myndigheterna i kampen mot den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen. Någon förändring av sekretesslagstiftningen är därför inte nödvändig för att detta samarbete skall kunna uppnås.

För att en förbättrad tillsyn och ett ökat samarbete mellan myndigheterna skall komma till stånd anser utredningen att det är nödvändigt att regeringen i regleringsbrev till länsstyrelserna och andra berörda myndigheter framhåller att samarbete i syfte att förhindra ekonomiska och andra brott inom taxinäringen skall prioriteras. Om så sker kan enligt utredningens mening tillsynen väsentligen förbättras.

Redovisningscentraler

Utredningen föreslår att information från alla taxametrar skall överföras till särskilda redovisningscentraler. En sådan ordning torde underlätta myndigheternas granskning av taxinäringen. Utredningen vill understryka att ett sådant krav inte försvårar taxiföretagens verksamhet.

Enligt utredningens uppfattning skiljer sig taxinäringen betydligt från andra kontantbranscher i landet genom kravet på taxametrar. Ett fordon får ju användas i taxitrafik endast om det är försett med en taxameter av godkänd typ. Det finns också krav på att uppgifter om samtliga köruppdrag och körpass skall kunna överföras till ett annat administrativt datasystem, se Vägverkets föreskrifter om taxitrafik, VVFS 1999:177. Enligt uppgifter från Svenska Taxiförbundet är ca 70 procent av taxiåkarna anslutna till beställningscentraler. Dessa åkare överför således redan i dag information från taxametrar till beställningscentraler. Sådan överföring av uppgifter sker också från åkare som har avtal med servicebolag, verkstäder m.m.

Krav på överföring av uppgifter till en redovisningscentral, exempelvis en beställningscentral eller ett servicebolag, är med hänsyn till vad som redovisats ovan inte betungande eller komplicerat för en taxiåkare. Skatteverket kommer genom bl.a. revision ges möjlighet att ta del av uppgifterna som bevaras hos redovisningscentralerna.

Utredningens uppfattning är att det inte går att reglera bort skattefusket inom taxinäringen. Som redovisats ovan torde en förbättrad tillsyn vara det effektivaste medlet i arbetet mot ekonomisk brottslighet inom taxinäringen. För att en sådan tillsyn skall vara verkningfull krävs dock vissa hjälpmedel, varav redovisningscentraler är ett. Näringen själv, dvs. Svenska Taxiförbundet och de företag som utredningen varit i kontakt med, förordar starkt att redovisningscentraler införs och att krav ställs på att informationen i taxameterna måste överföras till sådana centraler. Skatteverket och företrädare för polismyndigheterna, länsstyrelserna och Ekobrottsmyndigheten m.fl. myndigheter anser också att redovisningscentraler bör införas. Företrädare för Skatteverket har till utredningen framhållit att man kommer att ha stor nytta i sitt kontrollarbete av den information som bevaras hos redovisningscentralerna.

Utredningen föreslår således att redovisningscentraler inrättas och redovisar därför erforderliga författningsförslag. För att den information från taxameterna som överförs till centralerna skall vara tillförlitlig krävs att taxameterna är av god kvalitet. Det är Vägverket som utfärdar föreskrifter om hur taxameterna skall vara konstruerade. Utredningen anser att det är mycket viktigt att Vägverket noga följer upp kvaliteten på de taxametrar som används och regelbundet överväger om föreskrifterna behöver ändras.

Avläsare av kreditkort

Enligt Vägverkets föreskrifter skall alla betalningar i taxibilar redovisas i bilarnas taxametrar. Detta gäller självfallet även betalningar med kreditkort. En stor del av de inkomster inom taxinäringen som inte redovisas möjliggörs genom fusk med kreditkortbetalningar. Avläsaren av kreditkort är då i regel inte ansluten till taxametern och betalningen registreras inte heller manuellt i taxametern.

Företrädare för taxinäringen har framhållit att krav bör ställas på att avläsare av kreditkort skall vara anslutna till eller integrerade (inbyggd i enhet i taxametersystem) med taxametrar. Även företrädare för polismyndigheterna och Ekobrottsmyndigheten har starkt förordat att sådana åtgärder sätts in. Utredningen anser att en ordning där vissa avläsare av kreditkort över huvud taget inte är sammankopplade med taxametrar är svår att motivera med hänsyn till att uppgifter om samtliga köruppdrag, dvs. även köruppdrag på kredit, enligt gällande bestämmelser skall registreras i taxametern.

Det finns dock också skäl som talar mot krav på anslutning av avläsare av kreditkort med taxametrar. Ett av dessa skäl är att det inte finns krav i de andra kontantbranscherna på sammankoppling av kassaapparater med avläsare av kreditkort. Utredningen anser trots det nämnda att det fusk med avläsare av kreditkort som påtalats av bl.a. Ekobrottsmyndigheten är så allvarligt att det fordrar åtgärder. Utredningen föreslår därför att om

det i ett fordon i taxitrafik finns en avläsare av kreditkort skall denna vara ansluten eller integrerad med taxametern.

Prop. 2009/10:209
Bilaga 2

Sammanfattning

Såvitt utredningen kan bedöma finns det en betydande samsyn mellan berörda myndigheter och taxinäringen om att de förslag som utredningen föreslår bör genomföras. Det är utredningens uppfattning att denna breda samsyn skapar goda möjligheter för att utredningens förslag kommer att leda till att arbetet med att bekämpa den ekonomiska brottsligheten inom taxinäringen blir mer effektivt.

Svarttaxi

Utredningen har erfårit att det förekommer en omfattande svarttaxiverksamhet i landet. I samband med svarttaxi förekommer också annan allvarlig brottslighet såsom våldtäkter och rån. Polismyndigheternas arbete mot svarttaxi varierar i hög grad i olika län och städer. Anledningen härtill är bl.a. att det krävs en omfattande spaning och dokumentation för att bevisa att någon bedrivit olaga yrkesmässig trafik. Högsta domstolens avgörande, som redovisas i kapitel 7, får anses bekräfta Rikspolisstyrelsens uppgifter att det krävs att samma person utför flera körningar mot betalning innan man kan ingripa. Sådant arbete tar mycket tid och stora resurser i anspråk.

Utredningen har besökt Norge för att studera den norska lagstiftningen avseende svarttaxi. Enligt norska författningsbestämmelser är huvudregeln att det krävs tillstånd för att utföra persontransporter med fordon. Sådan verksamhet kräver enligt norsk praxis viss omfattning för att vara tillståndspliktig. Genom en lagändring finns numera ett undantag från denna huvudregel. Undantaget stadgar att tillstånd krävs också av den som erbjuder allmänheten transporter mot betalning på offentlig plats, exempelvis gator och torg. För att sådan verksamhet skall medföra tillståndsplikt krävs inte att persontransporterna är av viss omfattning. Denna lagstiftning gör det möjligt att bötfälla personer som utfört en persontransport mot vederlag. På så vis underlättas den norska polisens arbete varför det krävs mindre resurser för att konstatera att någon kör olagligt. Lagstiftningen möjliggör snabba ingripanden mot olagliga transporter vilket sannolikt också ger en avhållande effekt. Vid utredningens besök i Norge redovisade såväl Samferdseldepartementet som polis och åklagare att man hade positiva erfarenheter av den norska lagstiftningen som trädde i kraft den 1 oktober 2001.

Utredningen anser att det är mycket angeläget att skapa bättre förutsättningar för att bekämpa den omfattande verksamhet med svarttaxi som pågår i Sverige. Utredningens förslår, med hänvisning till de goda erfarenheter som finns av den norska lagstiftningen, att motsvarande bestämmelser införs i yrkestrafiklagen.

Innehavarna av körkort för tyngre fordon måste enligt gällande bestämmelser efter 45 års ålder visa vart tionde år att han eller hon uppfyller de medicinska kraven. Utredningen har övervägt om motsvarande krav skall ställas på taxiförare.

De uppgifter som utredningen inhämtat från Vägverket och vissa länsstyrelser tyder på att endast marginella trafiksäkerhetsvinster torde kunna uppnås om de medicinska kontrollerna av taxiförare utökas.

Landstingsförbundet har, i yttrande till utredningen, anfört att det är mycket tveksamt att använda hälso- och sjukvårdens, i första hand primärvårdens, begränsade resurser till återkommande hälsoundersökningar av friska taxiförare.

Mot bakgrund av det anförda finner utredningen det inte försvarbart att föreslå krav på återkommande och obligatoriska läkarundersökningar för denna yrkesgrupp. I detta sammanhang bör anmärkas att den som söker eller innehar taxiförarlegitimation är skyldig att genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning för prövning av de medicinska krav som avses i yrkestrafiklagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. En läkare har vidare skyldighet att anmäla om en taxichaufför har trafikfarliga sjukdomar.

Körprov

Enligt *Svenska Taxiförbundet* finns det sedan det särskilda körprovet togs bort inget som hindrar att oskickliga taxiförare kommer ut i trafiken. Förbundet anser att den höjda åldersgränsen inte garanterar att innehavaren av en taxiförarlegitimation besitter de kunskaper som krävs för att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt, något som enligt förbundet strider mot det tänkande som ligger bakom den s.k. nollvisionen.

Av 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen framgår att taxiförarlegitimation får ges till den som bl.a. har fyllt 21 år och sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Något preciserat krav på körvana ställs dock inte i körkortslagen (1998:488). Även den som efter avlagt förarprov aldrig kört något fordon får behålla sin körkortsbehörighet och får den också förnyad när så skall ske. Det nämnda kan medföra att en person som uppfyller de nämnda kraven men som efter avlagt förarprov över huvud taget inte har kört personbil eller buss kan få taxiförarlegitimation. Utredningen anser med hänsyn till det anförda att kravet på innehav av körkort viss tid och att man skall ha uppnått en viss ålder för att erhålla taxiförarlegitimation varken garanterar gott omdöme i trafiken eller körskicklighet.

Det finns ett särskilt ansvar förknippat med yrkesmässig personbefordran och utredningen instämmer därför i Vägverkets bedömning att yrkesförare bör vara föredömen för andra trafikanter. Verket har redovisat uppgifter från Vägverkets förarprovenhet över genomförda körprov under åren 1996–1998 som visar på en godkännandefrekvens på 55–57 procent. Enligt verket kan man konstatera att detta visar på ett mycket dåligt utbildningsresultat. De uppgifter som lämnats av försäkringsbolaget Trygg Hansa visar att taxichaufförer under år 2003

varit inblandade i 2 842 tillbud i trafiken. Taxichaufförer var vållande i 48 procent av dessa tillbud som anmälts till försäkringsbolaget.

Mot bakgrund av det anförda anser utredningen det befogat att ifrågasätta om nuvarande krav för att få taxiförarlegitimation är tillräckliga. I detta sammanhang bör anmärkas att bl.a. *Svenska Taxiförbundet* vill återinföra krav på körprov. Vid en sammantagen bedömning är utredningens slutsats att körprov bör krävas för att erhålla taxiförarlegitimation. Ett sådant krav torde enligt utredningens mening på sikt förbättra trafiksäkerheten.

De som redan har fått taxiförarlegitimation bör enligt utredningen inte omfattas av det nya kravet. I detta sammanhang bör anmärkas att en del taxichaufförer har avlagt körprov för dåtida körkortsbehörigheten TAXI.

Polismans rätt att omhänderta utdrag ur taxameter

Utredningen har i uppdrag att överväga om en polisman vid kontroll av en taxameter bör ha rätt att omhänderta ett utdrag av taxametern, kopia av kvitto, följesedel eller körpassrapport, trots att det saknas grund för att ta utdraget i beslag enligt 27 kap. rättegångsbalken.

Vid ett sådant övervägande skall det allmännas intresse ställas mot den enskildes intresse om skydd för äganderätten. Utredningen anser det inte försvarligt att ge polisman rätt att omhänderta kopior av kvitton, följesedlar eller körpassrapporter trots att det saknas grund att ta utdragen i beslag enligt rättegångsbalken. Utredningen lämnar därför inte något förslag till en sådan författningsreglering.

Sammanfattning av betänkandet En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130) (förutom vissa nu inte aktuella avsnitt)

Utredningen har tidigare lämnat ett betänkande; *Släpvagnskörning med B-körkort – när kan de nya EU-reglerna börja tillämpas?* (SOU 2007:33). I detta slutbetänkande redovisas återstående frågor.

Förslagen i korthet

Våra förslag i detta betänkande innebär i korthet följande.

- Det tredje körkortsdirektivet 2006/126/EG genomförs i svensk rätt genom att direktivets bestämmelser huvudsakligen införs i körkortslagen.
- Rätten att köra ett fordon (behörigheten) skiljs från den handling, körkortet eller förarbeviset, som utvisar behörigheten.
- Möjligheten att få ett förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort.
- Beslut om körkortsbehörighet eller förarbehörighet ska fattas genom att en registrering sker i vägtrafikregistret.
- Traktorkortet avskaffas och ersätts med krav på körkortsbehörighet.
- Bevis om att körkort har utfärdats tas bort.
- Mikroprocessor ska införas på de svenska körkorten när förutsättningar härför är fastställda.
- Den elev som avser att övningsköra privat för kategori B ska bara behöva gå introduktionsutbildning tillsammans med en av sina handledare om flera ska godkännas. Samtliga handledare ska dock även fortsättningsvis genomgå utbildningen.
- Återkallelse av körkortsbehörighet på grund av allmän brottslighet och personliga förhållanden i övrigt enligt nuvarande körkortslag, 5 kap. 6 § 6 KKL tas bort.
- En möjlighet till återkallelse av beslut om behörighet, om hinder mot beslut om behörighet förelåg vid tiden för beslutet och hindret fortfarande består, ska införas.
- Bestämmelsen om läkares anmälningsplikt ändras så att rekvisitet ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. En läkare ska även ha möjlighet att anmäla den som sannolikt är olämplig att ha körkortsbehörighet och som motsätter sig fortsatt utredning. En anmälan och ett s.k. muntligt körförbud ska journalföras.

- Det ska vara möjligt för personer med alkoholproblem att få körkortsinnehavet villkorat av alkohol även om de inte har gjort sig skyldiga till rattfylleribrott.
- Under förutsättning att utbildning för bussförare och taxiförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta ålder för att framföra buss förvärvsmässigt respektive erhålla taxiförarlegitimation till 18 år.
- Reglerna om trafikskolor förenklas och förtydligas.

Uppdraget

Utredningsuppdraget går enligt direktiven ut på att göra en översyn av körkortsförfattningarna och att göra regelverket tydligt och lättöverskådligt samt att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelser på området. I uppdraget ingår att analysera hur det tredje körkortsdirektivet ska genomföras i svensk rätt. Genom direktivet ska nya körkortskategorier införas i Sverige – AM, A2, C1, C1E, D1, D1E samt en rättighet att med körkortsbehörighet B köra en fordonskombination bestående av personbil eller lätt lastbil och tillkopplad släpvagn om fordonskombinationen överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Utredningen ska vidare se över reglerna om utbyte och förnyelse av körkort och analysera förslag till förändringar av reglerna för nyblivna förare under prøvotiden. Systemet med läkares anmälningsplikt ska ses över. Utredningen ska även se över lagen om trafikskolor. Mot bakgrund av yrkesförardirektivet 2003/59/EG, som ger möjlighet att bl.a. tillåta en lägre åldersgräns än 21 år för bussförare som kör i yrkestrafik, ska utredningen ta ställning till om åldersgränserna för att framföra fordon avsedda för persontransporter i körkortskategori D bör sänkas. Vidare ska utredningen lämna förslag på om åldern för taxiförare ska sänkas. Analyserna ska göras med beaktande av de trafiksäkerhetsskäl som finns. Utredningen ska vidare ta hänsyn till de förslag som 2008 års alkoholåsutredning lämnat i sitt betänkande (SOU 2008:84) och samordna dessa förslag med de egna förslagen. Frågan om hur personer med alkoholproblem skulle kunna få alkoholvillkor för körkort utan att de kört onyktra i stället för att få sitt körkort återkallat ska också analyseras.

Arbetsmetoder

Vi har bl.a. genom kontakter med berörda myndigheter och organisationer fått en inblick i hur dagens regelverk fungerar. Vi har samlat in material för att få ett underlag och för att kunna bedöma om ändringar är nödvändiga. Vägverket har bl.a. överlämnat rapporter till utredningen avseende läkares anmälningsplikt, förändrad prøvotid, lagen om trafikskolor och förordningen om trafikskolor samt om alkohol som villkor för körkortsinnehav. Vägtrafikinspektionen har överlämnat förstudier om pricksystem samt om förarutbildningssystem. Länsstyrelsernas Arbetsgrupp för Körkort och Yrkestrafikfrågor, LAKY, har överlämnat en promemoria om ändring av forumreglerna. Kammarrätten i Sundsvall har lämnat förslag om en ändring av reglerna om spårtime vid korta åter-

kallelser av körkort. Utbildningscentret för kollektivtrafik AB har överlämnat en promemoria om bussförarbrist i Stockholm. Utredningen har träffat representanter för Bussarbetsgivarnas och Svenska Bussbranschens Riksförbund, Sveriges Trafikskolors Riksförbund, Svenska Taxiförbundet Service AB och Svenska Kommunalarbetarförbundet. Vidare har utredningen träffat Lars Englund, chefsöverläkare vid Vägverket, Kurt Johansson, överläkare vid Trafikmedicinskt centrum, Karolinska Universitetssjukhuset och Anders Färdeman, undervisningsråd vid Skolverket. Utredningen har varit remissinstans och yttrat sig över betänkandet *Framtidsvägen – en reformerad gymnasieskola* (SOU 2008:27).

Principerna bakom författningsförslag

Vi har i enlighet med vårt uppdrag strävat efter att förenkla, förtydliga och samordna bestämmelser. Detta gäller i första hand körkortslagen (1998:488), KKL, och körkortsförordningen (1998:980), KKF, vilka sedan de trädde i kraft ändrats vid flera tillfällen. Även i lagen (1998:493) om trafikskolor och förordningen (1998:978) om trafikskolor föreslår vi förenklingar och avregleringar.

Våra förslag i sak

Om utbildning för bussförare införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka lägsta åldern för att framföra buss förvärvsmässigt till 18 år

Yrkesförardirektivet (2003/59/EG) ger en möjlighet att tillåta 18-åringar som förvärvat yrkeskompetensbevis att med vissa begränsningar förvärvsmässigt köra buss inom landet.

Det finns argument såväl för som emot en sänkning av lägsta åldern. Mot en sänkning av ålderskravet talar bl.a. yrkets karaktär och ansvar och en 18 åringar bristande trafikerfarenhet. För en sänkning talar såväl arbetsmarknadsskäl som det faktum att ingen statistik påvisar att en ålderssänkning skulle utgöra någon ökad trafiksäkerhetsrisk. En ålderssänkning kräver en yrkesmässig utbildning inom gymnasieskolan, vilken i kombination med utbildning enligt lagen om yrkesförarkompetens och prov garanterar trafiksäkerheten.

Under förutsättning att utbildning för persontransporter med inriktning buss införs i gymnasieskolan kan lägsta ålder för rätten att få köra buss förvärvsmässigt sänkas till 18 år.

Om utbildning för taxi införs i gymnasieskolan är det möjligt att sänka åldern för att erhålla taxiförarlegitimation till 18 år

Enligt yrkestrafiklagen (1998:490) får taxiförarlegitimation tas av den som fyllt 21 år och sedan minst två har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D. Det krävs vidare att sökanden uppfyller nödvändiga medicinska krav, att han eller hon bedöms vara lämplig i fråga om yrkeskunnande och laglydnad att tjänstgöra som förare i taxi- trafik samt har avlagt godkänt prov för taxiförarlegitimation. Även för taxi talar yrkets karaktär och ansvar och en 18 åringar bristande trafik-

erfarenhet mot en sänkning av åldern. Om en utbildning för persontransporter med inriktning taxi införs i gymnasieskolan med särskilt fokus på trafiksäkerhetsfrågor och körträning, kan lägsta ålder för att kunna erhålla taxiförarlegitimation sänkas till 18 år.

Konsekvenser av förslagen

Statsfinansiella konsekvenser

Vad gäller de regler som införs till följd av det tredje körkortsdirektivet innebär dessa i huvudsak inga ytterligare kostnader för staten. Det förutsätts att den ytterligare administration som behövs till följd av att körkort och körkortsbehörighet kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska förnyas vart femte år i huvudsak finansieras genom avgifter.

Förarbevis ska enligt vårt förslag ersättas vart tionde år. Även den administration som detta föranleder bör i huvudsak finansieras genom avgifter.

Genom att förhandsbesked om körkortstillstånd tas bort kommer detta att föranleda minskade kostnader för staten.

Bevis om att körkort utfärdats kommer enligt vårt förslag att tas bort. Detta innebär en minskad kostnad för staten.

Enligt vårt förslag är en sänkning av åldern för yrkesmässig körning av buss och av taxi möjlig om en fordonsutbildning i gymnasieskolan med inriktning på persontransport införs. Om så sker kan det innebära en ökad kostnad för staten.

Frågan om kostnader för alkoholås har behandlats av alkoholåsutredningen i SOU 2008:84. Vi ansluter oss till deras bedömning av kostnader för staten.

Trafiksäkerheten

De samlade förslagen i tredje körkortsdirektivet syftar till att förbättra trafiksäkerheten.

Förarbevis kommer att kunna omhändertas och återkallas.

Utredningen föreslår att rekvisitet ”uppenbart” byts ut då det gäller läkares anmälningsplikt av olämpliga förare. En läkare ska vidare även kunna anmäla den som sannolikt är olämplig som körkortshavare och som motsätter sig fortsatt utredning. Genom införandet av möjligheten till körkortsbehörighet med villkor alkoholås även för den som har alkoholproblem men som inte gjort sig skyldig till rattfylleri förväntas trafiksäkerheten öka genom en minskning av antalet rattfylleribrott, se alkoholåsutredningens förslag 2008:84 s. 111.

Sammantaget kommer dessa förslag sannolikt innebära att fler olämpliga förare anmäls till körkortsmyndigheten.

Utredningen föreslår att åldersgränserna för att köra buss förvärvs-mässigt och taxi kan sänkas. Genom en sänkning av åldergränsen kan en risk föreligga att detta inverkar negativt på trafiksäkerheten. Utredningen anser dock att sänkningen av åldergränsen väl kompenseras av den utbildning i gymnasieskolan som måste föregå en ålderssänkning. Därför förväntas inte någon försämring av trafiksäkerheten att ske.

En konsekvens av våra förslag är att trafikskolornas verksamhet påverkas. Genom att färre obligatoriska befattningshavare ska finnas vid en trafikskola kommer detta att underlätta för trafikskolorna, särskilt trafikskolor med få anställda.

Konsekvenser för den enskilde

Genom att körkort kategori C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE ska ersättas vart femte år och främst finansieras genom avgifter kommer en merkostnad att uppkomma för den enskilde. Detta gäller även för förarbevis som ska ersättas vart tionde år.

I övrigt gynnas den enskilde ekonomiskt genom möjligheten till sänkning av åldern för att yrkesmässigt köra buss och taxi genom att utbildning kan komma att ske inom gymnasieskolan.

Möjligheten för den enskilde att erhålla ett alkoholås innebär en kostnad för den enskilde. Alkoholåset möjliggör dock för den enskilde att kunna fortsätta köra, vilket kan innebära att han eller hon kan behålla ett arbete som kräver körkort.

Ikraftträdande m.m.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 19 januari 2013, vilket är det datum då medlemsländerna enligt artikel 16.2 i tredje körkortsdirektivet ska börja tillämpa direktivets bestämmelser.

Sammanfattning av Vägverkets redovisning av uppdrag att se över vissa taxifrågor

Vägverket har den 10 december 2007 gjort en framställning om ändringar i bland annat yrkestrafiklagen (1998:490), nedan YTL. Framställan innehåller bland annat förslag till ändring av 5 kap 6 § YTL på så sätt att punkten 4 ska utgå och en taxiförarlegitimation ska i stället förklaras ogiltig om innehavaren begär det. I övrigt anser Vägverket att gällande bestämmelser om återkallelse enligt 5 kap 6 § 1–3 är betydelsefulla och att någon förändring av dem inte bör ske.

Det skulle vara av värde för kontrollen av taxitrafiken att vissa uppgifter om taxameterbesiktningen avseende taxameterutrustningen och dess funktion togs in i vägtrafikregistret.

Vägverket anser att syftet med uppgifter avseende total färdsträcka, totala färdsträckan när taxitjänsten togs i anspråk, det totala antalet körningar, det totala belopp som påförts som tilläggsavgifter och det totala belopp som påförts som färdavgifter är att kunna kontrollera mot deklarerad inkomst för rörelsen. Detta görs av Skatteverket och lagring av dessa uppgifter bör kunna ske i en databas hos dem.

Vägverket anser att det är lämpligt att den myndighet som har det huvudsakliga behovet av uppgifterna får ansvaret för lagringen av uppgifterna samt ansvarar för databasen. Därigenom blir det en naturlig koppling mellan kostnaden för databasen och nyttan av lagringen av uppgifterna.

Lagförslag i betänkandet En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130) (de nu aktuella)

Förslag till ny körkortslag

Häri genom föreskrivs följande.

3 kap. Körkortsbehörighet

Ålderskrav

8 § För körkortsbehörighet ska sökanden ha fyllt

- a) 15 år för kategori AM,
- b) 16 år för kategori A1,
- c) 18 år för kategori A2, B, BE, C1 och C1E,
- d) 20 år för kategori A om sökanden har haft kategori A2 i minst två år,
- e) 21 år för kategori C, CE, D1 och D1E,
- f) 24 år för kategori A i annat fall än d), samt för kategori D och DE.

I stället för vad som sägs i första stycket för kategori C, CE, D, D1, D1E och DE gäller de lägre ålderskrav som framgår av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har ett sådant yrkeskompetensbevis eller en sådan hävdvunnen rättighet som framgår av den lagen.

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013 då körkortslagen (1998:488) upphör att gälla.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 2 kap. 3 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 2 och 4 §§, 2 kap. 1 §, 3 kap. 1–7 §§, 4 kap. 3 §, 5 kap. 1 och 2 §§, 6 kap. 1 § och 13 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya bestämmelser, 3 kap. 2 a, och 5 a §§, 4 kap. 5 § och 13 kap. 2 § samt närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

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.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver *körkortsbehörighet* kategori D eller DE får från och med 20 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. *Om fordonet körs utan passagerare får transporten utföras av föraren från och med 18 års ålder.*

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.

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom grundutbildning enligt 4 kap. 1 § för fordon som kräver *körkortsbehörighet* kategori D eller DE får från och med 18 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon när fordonet används för transporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

Om föraren förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt 4 kap. 2 § får persontransporter utföras med sådana fordon från och med 21 års ålder.

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.

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

13 kap.

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 §,

1. förarkrav enligt 3 kap.

– när den grundläggande kompetensen förvärvas genom en grundutbildning inom ramen för gymnasieskolan eller på annat sätt,

2. 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,

3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,

4. yrkeskompetensbevis och gemenskapskod enligt 6 kap. 1 §,

5. 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,

6. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,

6. förändringar i utbildnings-
verksamheten som ska anmälas till
tillsynsmyndigheten enligt 9 kap.
3 §, och
7. tillsyn.

7. förändringar i utbildnings-
verksamheten som ska anmälas till
tillsynsmyndigheten enligt 9 kap.
3 §, och
8. tillsyn.

Prop. 2009/10:209
Bilaga 5

Denna lag träder i kraft den 19 januari 2013.

Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102)

Prop. 2009/10:209
Bilaga 6

Justitieombudsmannen, Hovrätten för Nedre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Stockholms län, Åklagarmyndigheten, Ekobrottsmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll, Skatteverket, Nämnden för offentlig upphandling, Datainspektionen, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Konsumentverket, Vägverket, Luftfartsverket, Konkurrensverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkort och yrkestrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Lokaltrafikföreningen, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Taxiägarnas Riksförbud Fria Taxi.

Sveriges Provnings- och Forskningsinstitut AB, Näringslivets Regelnämnd, Transportgruppen och Små Taxiägares Intresseförening har fått remissen men inte svarat.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Föreningen Svenskt Näringsliv, Taxisystem Scandinavia AB och Taxi 020 AB har på eget initiativ inkommit med yttranden.

Förteckning över remissinstanserna avseende betänkandet En reformerad körkortslagstiftning. Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130)

Hovrätten för Västra Sverige, Örebro Tingsrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Västerbottens län, Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholms län, Rikspolisstyrelsen, Skolverket, Socialstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Transportstyrelsen, Vägverket, Cykel-, Motor- och Sporthandlarnas Riksförbund (CSR), Föreningen Sveriges Trafikövningsplatser, Lantbrukarnas Riksförbund, Mobilitetscenter Göteborg, Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund (McRF), Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF), Motormännens riksförbund (M), Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Neurologiskt Handikappades Riksförbund (NHR), Svensk Trafikmedicinsk förening (STMF), Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Läkaresällskapet (SLS), Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetarförbundet (Transport), Sveriges Läkarförbunds Etik och Ansvarsråd (EAR), Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC), Sveriges Pensionärsförbund (SPF), Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Åkeriföretag (SÅ), Trafikmedicinskt Centrum – Karolinska Universitetssjukhuset Huddinge, Trafikutbildarnas Riksorganisation, Transportgruppen, Försvarsmakten, Bussarbetsgivarna (BuA), Örebro universitet.

Justitieombudsmannen (JO) och Riksrevisionen, har inkommit med svar, men därvid anfört att de avstår från att lämna synpunkter. Varken Länsstyrelsen i Norrbottens län, Regelrådet, Bil Sweden, Kvinnliga bilkåren, Landsrådet för Sveriges Ungdomsorganisationer (LSU), Motorförarnas Helnykterhetsförbund Ungdom (MHF-Ungdom), Näringslivets Regelnämnd, Små taxiägares intresseförening, SEKO, Taxiägares Riksförbund, Snöfordonleverantörernas förening (SNÖFO), Svensk förening för allmänmedicin (SFAM), Svenska Distriktsläkarföreningen (DLF), Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet (SVEMO), Svenskt Näringsliv, Sveriges Motorcykelhandlares Riksförbund (SMR), Sveriges Snöskoterägares Riksorganisation (SNOFED), Trafikförsäkringsföreningen, Trafikpolischefernas samarbetsorganisation, Umeå Universitetssjukhus, Moped och Motorcykel Importörerna, Motorbranschens Riksförbund, Länsstyrelsen i Västernorrlands län har inkommit med några yttranden.

Därtill har yttranden inkommit från Sveriges Försäkringsförbund, Unionen och från en privatperson.

Förteckning över remissinstanserna avseende Vägverkets redovisning av uppdraget att se över vissa taxifrågor

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över Vägverkets *Redovisning av uppdraget att se över vissa taxifrågor* (dnr N2007/4842/TR). Hovrätten för Västra Sverige, Kammarrätten i Stockholm, Länsrätten i Stockholms Län, Datainspektionen, Konkurrensverket, Rikspolisstyrelsen, Åklagarmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholms Län, Länsstyrelsen i Västmanlands Län och Svenska Taxiförbundet.

Sveriges Kommuner och Landsting har avstått från att lämna synpunkter. Varken Näringslivets regelnämnd, Taxiägarnas Riksförbund, Små taxiägares intresseförening eller Svenska Transportarbetareförbundet har inkommit med några yttranden.

Därtill har yttrande inkommit från Ekobrottsmyndigheten.

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 1 § körkortslagen (1998:488) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

1 §¹

Körkort får utfärdas för den som

1. har körkortstillstånd,
2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader,
3. har fyllt
 - a) 15 år för behörigheten AM,
 - b) 16 år för behörigheten A1,
 - c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E,
 - d) 21 år för behörigheten D, *eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av den lagen,*
4. har avlagt godkänt förarprov.

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av *en* anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller andra stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2009:189.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

3 §¹

Taxiförarlegitimation får ges till den som

1. har fyllt 21 år,
2. sedan minst två år har körkort med behörigheten B eller har körkort med behörigheten D,
3. uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter,
4. i fråga om yrkeskunnande och laglydnad bedöms vara lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik, och
5. har avlagt godkänt körprov för taxiförarlegitimation.

För den som, inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, förvärvat grundläggande kompetens genom godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE, gäller i stället för första stycket 1 och 2 att personen ska ha fyllt 18 år och ha körkort med behörigheten B.

Det som sägs i första stycket 2 om krav på innehav av körkort med behörigheten B sedan minst två år gäller inte den som under de tre senaste åren har haft taxiförarlegitimation och som vid ansökan om ny sådan har körkort med behörigheten B.

En taxiförarlegitimation gäller endast tillsammans med ett giltigt körkort. Legitimationen får förenas med villkor som är motiverade av medicinska eller andra särskilda skäl. Villkor får meddelas såväl i samband med att legitimationen beslutas som senare under giltighetstiden.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

¹ Senaste lydelse 2006:512.

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 3 kap. 7 § ska upphöra att gälla,

dels att 3 kap. 1, 5 och 6 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

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 §§.

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 3–6 §§.

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.

Om den grundutbildning som anges i första stycket ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter utföras med sådana fordon från och med 20 års ålder. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 18 års ålder, om fordonet

– körs utan passagerare, eller

– används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

6 §

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt

En förare som förvärvat ett yrkeskompetensbevis för grundläggande kompetens genom en förkortad grundutbildning enligt

¹ 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), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1137/2008 (EUT L 311, 21.11.2008, s. 1, Celex 32008R1137).

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.

4 kap. 2 § för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE får från och med 23 års ålder utföra persontransporter med sådana fordon. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 21 års ålder, om fordonet används i linjetrafik och linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

Prop. 2009/10:209
Bilaga 9

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2011.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2010-04-14

Närvarande: F.d. justitierådet Bo Svensson, f.d. regeringsrådet Kjerstin Nordborg och justitierådet Ann-Christine Lindeblad.

Ålderskrav vid buss- och taxitransporter

Enligt en lagrådsremiss den 11 februari 2010 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
3. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunniga Gunilla Svedberg.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

I remissen behandlas bl.a. frågor rörande åldersgränser för buss- och taxiförare. Det föreslås att ålderskravet för att få framföra buss förvärvsmässigt och för att få taxiförarlegitimation under vissa förutsättningar sänks till 18 år.

Förslaget till lag om ändring i körkortslagen

3 kap. 1 §

Enligt paragrafens första stycke punkt 3 d) får körkort utfärdas för den som har fyllt 21 år för behörigheten D eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av den lagen. Paragrafen är svårförståelig och den allmänna hänvisningen till lagen om yrkesförarkompetens är oklar. Vid föredragningen har upplysts att punkten ska förstås på följande sätt:

Såvitt gäller utfärdande av körkort med behörigheten D, dvs. behörighet att köra buss, görs hänvisningen till lagen om yrkesförarkompetens för att upplysa om att andra, lägre, ålderskrav gäller under vissa förutsättningar. Av 3 kap. 5 § lagen om yrkesförarkompetens framgår sålunda att en förare från och med 20 års ålder har rätt att utföra förvärvsmässiga persontransporter med buss, om föraren har förvärvat grundläggande kompetens för att köra buss, med eller utan släpfordon, genom en godkänd grundutbildning enligt 4 kap. 1 § samma lag, dvs. förvärvat kompetensen genom en grundutbildning under minst 280 timmar och ett godkänt prov. Vidare framgår genom hänvisningen att en förare under samma förutsättningar från och med 18 års ålder har rätt att köra buss utan passagerare eller vid persontransporter i linjetrafik, där busslinjens längd inte överstiger 50 kilometer. Grundutbildningen ska i dessa fall ha ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande

utbildning. Med motsvarande utbildning avses bl.a. utbildning i fristående gymnasieskola. För förare under 21 år är körkortsbeförmyndigheten således begränsad till sådana yrkesmässiga transporter som anges i lagen om yrkesförarkompetens.

Lagrådet anser att paragrafen skulle vinna i tydlighet om en hänvisning till 5 § andra stycket görs i första stycket punkt 3 d) och att det i författningskommentaren lämnas de ovan upptagna upplysningarna om hur stycket ska förstås.

I enlighet härmed föreslår Lagrådet att första stycket punkt 3 d) ges följande lydelse:

d) 21 år för beförmyndigheten D, eller uppfyller de lägre ålderskrav som framgår av 5 § andra stycket lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, om sökanden har förvärvat sådan grundläggande kompetens som framgår av nämnda stycke, och

Förslaget till lag om ändring i lagen om yrkesförarkompetens

3 kap. 5 §

I paragrafen har införts ett nytt andra stycke som anger kraven för att yrkesmässigt få utföra persontransporter före 21 års ålder. För tydlighetens skull bör en smärre justering göras.

Lagrådet föreslår att stycket får följande lydelse:

Om den grundutbildning som anges i första stycket ägt rum inom gymnasieskolan eller motsvarande utbildning, får persontransporter med sådana fordon utföras av föraren från och med 20 års ålder. Sådana transporter får dock utföras av föraren från och med 18 års ålder, om fordonet

- körs utan passagerare, eller
- används för persontransporter i linjetrafik, där linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen

Lagrådet lämnar lagförslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 april 2010.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Larsson, Erlandsson, Torstensson, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Björling, Krantz.

Föredragande: Statsrådet Torstensson.

Regeringen beslutar proposition 2009/10:209 Ålderskrav vid buss- och taxitransporter.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Lag om ändring i körkortslagen (1998:488)		32003L0059
Lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens		32003L0059
Lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister		32006L0022
