



Kontaktpersoner i detta ärende
Chefsjurist Petra Eklund Åhlström
010-510 54 31
petra.eklund.ahlstrom@akeri.se
Utbildningschef Marcus Johansson
010-510 54 23
marcus.johansson@akeri.se

Regeringskansliet
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE TILL REMISS AV KOMMISSIONENS FÖRSLAG OM (1) NYTT KÖRKORTDIREKTIV OCH (2) DIREKTIVET OM VISSA KÖRKORTÅTERKALLELSERS EFFEKT INOM UNIONEN

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar i huvudsak förslaget till nytt körkortsdirektiv och direktiv om vissa körkortsåterkallelsers effekt inom unionen.
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker ett införande av mobila körkort dock måste GDPR och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter i syfte att förebygga, utreda, upptäcka eller lagföring av brott eller verkställighet av straffrättsliga påföljder och om fri rörlighet för sådana uppgifter särskilt beaktas.

- Sveriges Åkeriföretag välkomnar ett förslag som ger innehavare av B behörighet möjlighet att framföra fordon med tillåten totalvikt om högst 4 250 kg. Dock menar Sveriges Åkeriföretag att ett sådant förslag skall gälla alla fordon oavsett typ av drivlinor. Förslaget bör vara teknik neutralt och eventuell reglering utifrån drivlina bör beaktas i annan typ av regelverk.
- Sveriges Åkeriföretag anser att de delar av förslaget som kan beröra s.k. A-traktorer och ungdomars behov av mobilitet i möjligaste mån ska utformas på ett sätt som är förenligt med svenska förhållanden. Sveriges Åkeriföretag hänvisar i allt väsentligt till sitt remissvar på I 2022/ 01967. För det fall Sverige system med A-traktorer inte bedöms överensstämja med körkortsdirektivets nya definitioner är Sverige Åkeriföretags uppfattning att en åldersgräns för A-traktorer bör stanna på 15 år och, så som anges i förslaget, att ge medlemsstaterna möjlighet att införa krav på B1 behörighet. Ett sådant förslag med lägre åldersgräns skulle möjligen minska risken för en stor och ökad användning av såväl de s k mopedbilarna som mopeder. Sveriges Åkeriföretag menar att risken att skada sig i trafiken sannolikt ökar för de ungdomar som väljer mer oskyddade fordon med AM- behörighet.
- Sveriges Åkeriföretag anser att administrativa giltighetstiden ej bör vara längre än 10 år. Yrkesförare bör ha samma intervall fram tills de fyller 45 år. Sveriges Åkeriföretag avstyrker, i avsaknad av vidare utredning, förslaget på den begränsade giltighetstiden om fem år för äldre personer.
- Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget om medföljande förare men vill tillägga att en sökande, från 17 års ålder, inte endast skall kunna tilldelas körkortsbehörighet C, utan även CE, under utbildningstiden.
- Sveriges Åkeriföretag är positiv till en provperiod om 2 år för förare av tyngre behörigheter. Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter dock om det för Sveriges del, som redan tillämpar 0,10 mg/l i utandningsluft, skall införas ytterligare promillegräns eller om förslaget kan innebära att Sverige ersätter nuvarande med en gräns om 0,00 promille. Frågan är om det skulle ge önskat resultat, vara tillräckligt effektivt, pålitligt eller om det tvärtom kan orsaka onödiga svårigheter och kostnader i samband med kontroll.
- Direktivet om vissa körkortsåterkallelser effekt inom unionen tillsammans med det regelförslag som finns för att effektivt komma till rätta med efterlevnaden av gränsöverskridande säkerhetsrelaterade trafikregler välkomnas i huvudsak. Dock är det väldigt viktigt att förslagen till de uppdaterade lagarna kommer att säkerställa att rättigheterna och rättssäkerheten upprätthålls för de personer som anklagas för trafikbrott.

- Sveriges Åkeriföretag kan inte tillstyrka förslaget på artikel 12 avseende utbyte av körkort utfärdade av tredje länder, i dess nuvarande lydelse. Sveriges Åkeriföretag menar att varje medlemsstat själva måste besluta om sådant utbyte.
- Sveriges Åkeriföretag välkomnar en uppmjukning av kraven på en förare som klarar körprovet med automatisk växellåda när de ansöker om att ta bort den därmed sammanhängande begräsningen av körkortet.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av de handlingar som bifogats remissen. Sveriges Åkeriföretag önskar med anledning av detta framföra följande.

Förslaget till körkortsdirektiv är en omarbetning av tidigare direktiv vilket innebär att ett flertal krav kvarstår eller uppdateras för ökad harmonisering. Jämfört med tidigare direktiv kan de dock ha en annan numrering eller indelning. De nya områden som introduceras där gemenskapshetslagstiftning idag inte finns är körkort med medföljande förare, prövotid, digitala körkort och utbyte av körkort från tredje land med motsvarande trafiksäkerhetsnivå.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar i huvudsak initiativet då direktivet är i behov av en översyn. Förslaget kan bidra till en ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till den så viktiga nya tekniken och den gröna omställningen av transportsektorn.

Sveriges Åkeriföretag vill understryka att de ny föreslagna förändringar måste ses i ljuset av och anpassas till EU: skydd av personuppgifter (GDPR), Data Act och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter i syfte att förebygga, utreda, upptäcka eller lagföring av brott eller verkställighet av straffrättsliga påföljder och om fri rörlighet för sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF, (LED). Det är dessutom viktigt att alla digitala lagstiftningsförslag, i största möjliga mån, koordineras för att motverka deras olika syften och mål. F n pågår arbete med eFTI, ITS och sektorspecifik lagstiftning inom fordonsdata och i den mån dessa förslag berör nu aktuella så skall dessa samordnas för tydlighet och optimerat genomförande.

När det gäller förslaget på de regler som skall möjliggöra ett utbyte och erkännande av körkort som utfärdats i tredje länder mot ett fullvärdigt EU körkort så vill Sveriges Åkeriföretag framföra att förslaget väcker en viss farhåga, särskilt

möjligheten som föreslås kommissionen att fastställa vilka länder utanför Europa som skall anses ha likvärdig trafiksäkerhetsnivå som unionen. Sveriges Åkeriföretag menar att utmaning ligger just däri att hur skall EU lyckas garantera tillräcklig trafiksäkerhetsnivå och den förväntade och önskade kunskapsnivån hos förare då medlemsstaterna inom EU bland annat har så skilda klimat- och väderförhållanden. Sveriges Åkeriföretag kan bara konstatera att Sverige, likt övriga länder i Norden, har vinterväglag stora delar av året vilket gör att kunskap om vinterkörning är oerhört viktigt för att förhindra allvarliga olyckor.

Så när det gäller förslagets eventuella effekter att bidra och ge förutsättningar för att minska bristen på yrkesförare så vill Sveriges Åkeriföretag peka på att det snarare är viktigt att lyfta användningen och inkluderandet av ny teknik i utbildningar, möjliggöra en jämställd introduktion i yrket som yrkesförare och arbeta mot en smart, digital och hållbar transportnäring på konkurrensneutrala villkor för att på så vis i stället höja attraktiviteten till yrket och öka antalet förare till branschen.

Sveriges Åkeriföretag menar att förarbrist kan rådabot på genom att höja attraktivitet till yrket snarare än att sänka kraven på erforderlig utbildning och de så viktiga trafiksäkerhetsaspekterna. Vikten av relevant, kostnadseffektiv utbildning som tar hänsyn till modern ny teknik, digitalisering samt trafiksäkerhet och smart och hållbar omställning är väsentlig.

Närmare om förslagen

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i allt väsentligt huvuddragen i förslagen men har några synpunkter och kompletteringar till några av författningsförslagen. Kommentarer och synpunkter kommer att följa den numreringen av artiklar finns i respektive förslag till direktivtext.

Artikel 3, 4 och 5, Digitala körkort

Införandet av digitala och mobila körkort välkomnas. Enbart mobila körkort skall erkännas enligt förslaget efter antagandedagen + 4 år. Sveriges Åkeriföretag menar att förslaget på många sätt är positivt. Dock menar Sveriges Åkeriföretag att IT-säkerhet och GDPR måste beaktas samt den Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/680 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behöriga myndigheters behandling av personuppgifter i syfte att förebygga, utreda, upptäcka eller lagföring av brott eller verkställighet av straffrättsliga påföljder och om fri rörlighet för sådana uppgifter och om upphävande av rådets rambeslut 2008/977/RIF, (LED). Såsom framkommer i preamble (8) till förslaget om nytt körkortsdirektiv så ger inte förslaget till direktiv någon rättslig grund för att lagra biometriska uppgifter vare sig på unions- eller nationell nivå. Sveriges Åkeriföretag tycker också att det är positivt att det skall vara valbart att söka ett fysiskt eller digitalt (eller att ha både ock) körkort.

Artikel 6, Körkortskategorier

Artikel 6.1.(c) (ii) kategori B samt artikel 9.1 h)

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker förslaget i artikel 9.1 h) som ger rätt för innehavare av B behörighet, två år efter att körkort utfärdats första gången, att framföra fordon med en tillåten totalvikt på över 3500 kg men högst 4250 kg utan släpvagn. Dock vill Sveriges Åkeriföretag att förslaget skall hållas teknikneutralt och därmed appliceras på alla fordon oavsett typ av drivlina.

Artikel 6.1.(c) (ii) kategori B samt artikel 9.4 c) Nuvarande lagstiftning avseende för A-traktorer ställer krav på AM behörighet och åldersgränsen är 15 år. I föreliggande förslag höjs åldersbegränsningen till 16 år och medlemsstaterna får införa kategori B1 behörighet för aktuella traktorer inom sitt territorium. I de medlemsstater som inte inför B1 körkort kommer krav på B-behörighet krävas. Sveriges Åkeriföretag anser att de delar av förslaget som kan beröra s.k. A-traktorer och ungdomars behov av mobilitet i möjligaste mån ska utformas på ett sätt som är förenligt med svenska förhållanden. Sveriges Åkeriföretag hänvisar i allt väsentligt till sitt remissvar på I 2022/ 01967. För det fall Sverige system med A-traktorer inte bedöms överensstämma med körkortsdirektivets nya definitioner är Sverige Åkeriföretags uppfattning att en åldersgräns för A-traktorer bör stanna på 15 år och, så som anges i förslaget, att ge medlemsstaterna möjlighet att införa krav på B1 behörighet. Ett sådant förslag med lägre åldersgräns skulle möjligen minska risken för en stor och ökad användning av såväl de s k mopedbilarna som mopeder. Sveriges Åkeriföretag menar att risken att skada sig i trafiken sannolikt ökar för de ungdomar som väljer mer oskyddade fordon med AM- behörighet.

Artikel 7, Miniålder

Lägsta ålder för förare av lastbil till 18 år ses som positivt. Det är av stor vikt att lastbilsförare med godkänd utbildning och godkända genomförda prov hos utsedd myndighet inte betraktas som ett tillåtet undantag när de arbetar. De lastbilsförarna bör betraktas som förare med full potential och därmed godkända att fullgöra arbetet som lastbilschaufför.

Artikel 9, Behörighetsordning och överensstämmelse mellan kategorier

Förslaget innebär bland annat att körkort med behörighet CE- och DE ska kunna utfärdas utan föregående C- eller D-behörighet. Fordon i kategori D1E får köras av den med behörigheterna D1 och C1E eller med behörigheterna D1 och CE. Medlemsstater som tillåter att på B-körkort köra motordrivna trehjulingar och motorcyklar i kategori A1 ska ömsesidigt erkänna varandras behörigheter gällande detta.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar att kravet på C behörighet tas bort för att erhålla en CE behörighet. Det enda kvarvarande kravet såsom förslagets artikel 9.1 uppfattas är att B behörighet krävs för att kunna erhålla behörighet för kategorierna BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE.

Artikel 10, Utfärdande, giltighet och förnyelse

Förslaget ger medlemsstaternas möjligheter och skyldigheter att se till att de fysiska körkortet uppfyller gemenskapshetskraven stärks och tidigareläggs. Körkortet föreslås som huvudregel vara giltiga i 15 år men kan ha kortare giltighetstid för de som har tillfälligt uppehållstillstånd. Vidare anges i förslaget att när körkortet har förnyats för den som är 70 år blir det därefter giltigt i fem år. Det blir möjligt att ha en QR-kod som verifierar körkortsinformationen på körkortet.

Sveriges Åkeriföretag anser att giltighetstiden för körkort inte skall vara längre än 10 år. Vidare anser Sveriges Åkeriföretag att ålder ensamt inte skall utgöra krav på repetitionskurser eller medicinska undersökningar. Sveriges Åkeriföretag menar att förekomst av sjukdomar och funktionsnedsättningar samt behandling med läkemedel alltid bör tas med i bedömningen huruvida det påverkar bilkörningen snarare än enbart ålder. Sveriges Åkeriföretag är inte helt övertygat om att årliga eller återkommande hälsokontroller efter 70 år skulle sänka olycksstatistiken. Alla förare av fordon skall lyda under samma regelverk och beakta trötthet, hälsa och intag av läkemedel. Vidare menar Sveriges Åkeriföretag att på samma grunder bör inte ett generellt krav på läkarintyg införas vid den s k administrativa förnyelsen av AM, A, A1, A2, B och B1 behörigheterna utan att nuvarande regler skall gälla eller att det i vart fall stannar vid den föreslagna självbedömningen.

Sveriges Åkeriföretag avstyrker därför, i avsaknad av vidare utredning, förslaget på den begränsade giltighetstiden om fem år för äldre personer.

Artikel 12, Utbyte av körkort utfärdade av tredje länder

EU-kommissionen ges i förslagen möjlighet att genom s k genomförandebeslut bestämma att länder utanför Europa har en motsvarande trafiksäkerhetsnivå som EU medlemsländer. Om en medlemsstat byter ut ett körkort från det landet ska utbytet inte registreras med en särskild villkorskod, i stället blir det ett fullvärdigt EU-körkort. Sveriges Åkeriföretag menar att förslaget väcker en viss farhåga trots skrivningen i punkten 6 som just ger kommissionen möjlighet att bestämma att länder utanför Europa har en motsvarande trafiksäkerhetsnivå som unionen.

Sveriges Åkeriföretag menar att det ligger en utmaning i att EU skall lyckas garantera trafiksäkerhetsnivå, och den förväntade och önskade kunskapsnivån hos förare från tredje länder, då medlemsstaterna inom EU har så skilda klimat- och väderförhållanden. Sveriges Åkeriföretag kan bara konstatera att Sverige, liksom övriga länder i Norden, har vinterväglag stora delar av året vilket gör att kunskap om vinterkörning är oerhört viktigt för att förhindra allvarliga olyckor. Mot bakgrund av ovan kan Sveriges Åkeriföretag inte tillstyrka förslaget på artikel 11 och 12 i dess nuvarande lydelse. Sveriges Åkeriföretag menar att varje medlemsstat själva måste besluta om sådant utbyte.

Artikel 14, Medföljande förare

I förslaget till artikel 14 om medföljande förare ges möjlighet att få undantag från reglerna och erhålla ett körkort för kategori B och C till en sökande som är 17 år. Det framgår inte om kravet enligt 2022/2561 artikel 5.2 a skall vara uppfyllt. För att artikel 14 skall kunna tillämpas och få någon praktisk betydelse krävs enligt Sveriges Åkeriföretag att föraren kan starta sin förare- och YKB utbildning innan 18 års ålder. Det framgår dock inte explicit av aktuell artikel. Dock framkommer det i förslaget att genom artikel 23 i föreliggande förslag på nytt körkortsdirektiv skall ett led c adderas till artikel 5.2 i direktiv 5.2 (EU) 2022/2561 för att tillåta medföljande förare. Trots det menar Sveriges Åkeriföretag att ett förtydligande bör göras i texten till artikel 14 för klargöra när en förare kan påbörja förar- och YKB utbildning.

Vidare menar Sveriges Åkeriföretag att artikel 14 även skall omfattas CE behörigheter innebärande att en sökande som är 17 år och som har genomgått relevant utbildning för CE behörighet skall kunna få ett körkort utfärdat med villkor om medföljande förare och efter 18 år ett sedvanligt körkort med CE behörighet, dvs utan sådant villkor. Det borde vara en rimlig skrivning med anledning av artikel 9.

Sveriges Åkeriföretag finner vidare det viktigt att medföljande förare, och som uppfyller kraven i artikel 14, dessutom skall genomgå en dedikerad utbildning för att säkerställa att medföljaren har tillräcklig kunskap för uppdraget.

Artikel 15, Prövotid

I förslaget föreslås en prövotid om minst två år för samtliga körkortsbehörigheter, förutom för A2 och A efter stegvist tillträde. Under prövotiden föreslås en nolltolerans, 0,00 promillegräns, mot att köra med alkohol i blodet och möjlighet för medlemsstaterna att sätta andra nationella villkor. I artikel anges vidare att innehavare av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången skall betraktas som en ny förare och skall vara föremål för en prövotid på minst två år. Sveriges Åkeriföretag menar att en sådan skrivning blir alltför otydlig och kan

uppfattas såsom att en förare skall anses vara ny varje gång denne erhåller en ny behörighet. En sådan ordning skulle högst troligt skapa onödiga barriärer och vara oproportionerlig. Sveriges Åkeriföretag föreslår att prövoperioden enbart skall tillämpas när föraren erhåller körkort för första gången eller när det sker ett utbyte av körkort avseende förare ifrån tredje land.

Sveriges Åkeriföretag ifrågasätter dock om det för Sveriges del, som redan tillämpar 0,10 mg/l i utandningsluft, skall inför ytterligare promillegräns eller ersätta nuvarande med en gräns om 0,00 promille. Frågan är om det skulle ge önskat resultat samt vara tillräckligt effektivt, pålitligt eller om det tvärtom kan orsaka svårigheter och ökade kostnader i samband med kontroll.

Direktivet om vissa körkortsåterkallelers effekt inom unionen.

För att förhindra straffrihet bland trafikbrottslingar ligger det förslag som nu remitterats, direktivet om vissa körkortsåterkallelers effekt inom unionen, Förslaget innebär att ett nytt system införs för att möjliggöra en EU-omfattande körkortsåterkallelse när en medlemsstat beslutar att återkalla på grund av ett brott som begåtts på dess territorium.

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att det är viktigt att hålla trafikförbrytare ansvariga i alla medlemsstater för att söka nå effekter för trafiksäkerheten. Men enligt nuvarande regler, när ett allvarligt brott leder till en körkortsåterkallelse, kan det inte verkställas i hela EU om föraren begick brottet i en annan medlemsstat än den som utfärdade hans/hennes körkort.

Föreliggande förslag omfattar grova trafikförseelser såsom för hög hastighet, körning under påverkan av alkohol eller droger samt vållande till dödsfall eller allvarlig kroppsskada till följd av eventuella trafikförseelser.

Ovan tillsammans med det förslag som finns för att komma till rätta med ett effektivt gränsöverskridande av efterlevnaden av säkerhetsrelaterade trafikregler välkomnas i huvudsak. Dock menar Sveriges Åkeriföretag att det är det väldigt viktigt att förslagen till de uppdaterade lagarna kommer att säkerställa att rättigheterna för personer som anklagas för trafikbrott upprätthålls. Icke-bosatta behåller rätten till ett effektivt rättsmedel och en rättvis rättegång, till presumtionen av oskuld och till försvar. Dessutom ställer ett sådant förslag höga krav på att samtliga medlemsländer tillhandahåller lättillgänglig information om trafikregler som förare kan behöva ha kännedom om. Samma sak med möjligheter att utan att drabbas av stora kostnader eller svårigheter att möjliggöra att klaga på beslut och ingripanden.

Bilagorna

Bilagan om förarprov föreslås uppdateras för att ta hänsyn till riskbedömningsförmåga, kunskap om risker kopplade till mikromobilitet, säkerheten för fordon med alternativa drivmedel, förmågor kopplade till avancerade förarstödsystem och andra automatiserade aspekter för fordonet.

Sveriges Åkeriföretag är positiva till förslaget att förarprov/träning uppdateras med kunskaper om säkerheten för fordon med alternativa drivmedel, förmågor kopplade till avancerade förarstödsystem och andra automatiserade aspekter för fordonet. Sveriges Åkeriföretag har även under rubriken allmänna kommentarer i denna skrivelse framfört att bland annat sådan kunskap kan vara del i att attraktiviteten till föraryrket höjs.

Det föreslås även att villkor automat ska kunna hävas genom en 7 timmar lång utbildning. Sveriges Åkeriföretags uppfattning är att i takt med fordonen utrustas alltmer med automatiska växellådor eller automatiska växlingsystem bör översyn göras om automat behöver vara ett undantag på körkortet i vart fall är en 7 timmar lång utbildning alltför omfattande.

De medicinska kraven föreslås uppdateras genom att en hälsodeklaration ska göras både inför körkort och vid förnyelser av körkort för moped, motorcykel och personbil inför körkort och vid förnyelse. Förslagen finns också om att kraven på läkarbesök hos de som har diabetes mellitus ska glesas ut och att den som har ett alkoholberoende kan få körkort med villkor om alkoholås.

Sverige har inte tidigare haft ett krav på hälsodeklaration vid förnyelse av körkort för moped, motorcykel eller personbil. En sådan förändring skulle kunna leda till ökade kostnader då det kan uppskattas att en del av ansökningarna om sådana förnyelser kan behöva utredas djupare och att läkarintyg då kan krävas. Kostnader uppstår både för den enskilde och för Transportstyrelsen, dessa innebär även en ökad belastning på sjukvården. Avvägning bör därför göras huruvida kravet är proportionerligt.

Sveriges Åkeriföretag vill avseende regleringsförslaget om alkoholås uppmärksamma att, enligt nuvarande praxis, så kan en förare som blivit föremål för omhändertagande enligt LOB, Lag (1976:511) om omhändertagande av berusade personer m.m, få sitt körkort återkallat. Detta utan att omhändertagandet haft samband med trafik. En förare som satt sig bakom ratten och kört under påverkan av alkohol kan däremot få behålla sina behörigheter med villkor om alkoholås.

Det omnämns i bilagan om utbildning för alternativa bränslen. Om fordonet drivs med fossila drivmedel eller icke fossila drivmedel innebär inte högre krav på utbildning. Däremot bör risker om alternativa bränslen lyftas för föraren. Det här är arbetsgivaransvar och inte ett utbildningskrav.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Landsbygds- och Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör transportsektorn för godstransporter på väg.

Stockholm som ovan



Ulric Långberg
Samhällspolitisk Chef