

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Marcus Johansson

070-330 13 80

marcus.johansson@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN GENOMFÖRANDE AV ÄNDRINGAR I YRKESFÖRÄRDIREKTIVET

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag har granskat promemorian och har angett detta i remissvaret.

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.

Allmän utgångspunkt av promemorian genomförande av ändringar i yrkesförardirektivet

Sveriges Åkeriföretag har inget att, utöver remissvaret nedan, erinra mot att vissa av ändringarna görs så som de har presenterats enligt förslaget till ny föreskrift.

Remissen

1 Författningstext

2 kap 4 §

Punkt 10. Lämpligt att tillföra DE körkortsbehörighet.

Konsekvens: Det kan tänkas att föraren då inte kan använda undantaget alls då det är en annan körkortsbehörighet.

13 kap 3 § stycke 2 ikraftträdande och övergångsbestämmelser

2. Den som har tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens får under år 2020 till Transportstyrelsen anmäla de anpassningar av utbildningsplanen som föranleds av de nya föreskrifterna utan att nytt tillståndsförfarande behöver inledas.

Konsekvens: Om ej så är fallet kommer alla att behöva ha gjort en ändringsanmälan klar till 23 maj 2020. Ett stort glapp i form av utbildningsmöjlighet kan uppstå efter 23 maj 2020.

Svar. Här behöver utbildningsanordnare få klart besked gällande de som idag använder det gamla tillståndet. Kan alla fortsätta att utbilda enligt det gamla tillståndet tills ändringsanmälan är klar?

1.3 3 kap 3 kap

1 § 2 kap 1-1 c §§

Tyngdpunkten i fortbildningen ska ligga på trafiksäkerhet, hälsa och säkerhet på arbetsplatsen samt på att minska den miljöpåverkan som framförandet av fordonet innebär.

Fortbildningen ska vara anpassad till de utbildningsbehov som är specifika för den typ av transporter som utförs av föraren samt till den senaste utvecklingen inom relevant teknik och lagstiftning.

Konsekvens: Blir det för många styrningar i huvudmål och undermål kommer det ej att finnas utrymme i direktivet att öppna upp för förarens och företagets utveckling.

Svar: Det stora fokuset borde hamna på trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Fokus på dessa och ett fåtal huvudmål med tillhörande undermål kommer skapa anpassningsmöjligheter för förarens och företagets behov.

3 §

Fortbildningen ska vara lärarledd och bedrivs genom klassrumsundervisning och praktisk utbildning. Den får även bedrivs genom e-lärande och med hjälp av avancerade simulatorer.

Konsekvens: Digitaliseringen välkomnas, men den kommer avmattas om tidsspannet är för nära inpå. De flesta kommer troligen välja instruktörsledd utbildning.

Svar: Öppna upp för möjligheter att 5-7 dagar innan göra en eventuell webb utbildning. Det kommer främja användandet av ITK-verktygen som finns.

4.2 Ytterligare undantag ska införas

Förslag: *I lagen om yrkesförarkompetens ska det införas ytterligare undantag från lagens tillämpningsområde, nämligen för*

- ambulanstjänsten,*
- transporter som utförs i det civila försvaret,*
- icke-kommersiella transporter för humanitärt bistånd,*
- övningskörning och körträning vid icke-kommersiella person- och godstransporter,*
- icke-kommersiell person- eller godstransport,*
- transport av maskiner,*
- transport vid underhåll,*
- transport inom jordbruks-, trädgårds, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag, och*
- tillfälliga transporter i landsbygdsområden.*

Konsekvens: Bl.a. undantaget - *transport inom jordbruks-, trädgårds, skogs-, uppfödning- eller fiskeriföretag*, kommer bli ett stort problem när det öppnar upp för företagen som har egen skogsavverkning samt egna fordon med förare att de ej är berörda av kravet i direktivet. Många är sysselsatta inom området. En förare som då har detta som huvudsakliga syssla att köra tunga fordon hos företaget behöver ingen fortbildning. Direktivet blir då ej viktigt för dem.

Svar: När en förare har till huvudsaklig uppgift ska fortbildning genomföras.

4.4 Fortbildningens innehåll ska förtydligas

Skälen för förslaget:

Det kan finnas pedagogiska fördelar med att kunna dela upp en delkurs på två dagar. Även om tiden för en delkurs inte utökas finns det större möjlighet till ökad reflektion hos eleverna om en delkurs delas upp på två dagar och genom det bättre förutsättningar att nå en fördjupad kunskap.

Konsekvens: Om direktivet ska kunna anpassas för företagen och deras förare är möjligheten viktig med att dela upp en delkurs.

Svar: Vikten av att kunna dela en delkurs på 2 tillfällen blir nödvändig. Viktigt blir att fokus ej bör ligga på 2 på varandra följande dagar. Det borde vara inom 7 dagar.

4.5 En förare ska inte få tillgodoräkna sig annan utbildning inom ramen för grundutbildningen eller fortbildningen

Bedömning: *En förare ska inte få tillgodoräkna sig utbildning som krävs enligt annan unionslagstiftning inom ramen för grundutbildningen eller fortbildningen.*

Konsekvens: Direktivets egna innehåll blir verkningslöst. Anpassat till förarens och företagets behov.

Svar: Kravet som anges i direktivet gäller trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Med betoning av att trafiksäkerhet borde handla om totalt en delkurs eller 7 timmar. Som utbildningsanordnare ser vi alla möjligheter att under fortbildningens 35 timmar kunna byta ut 1 – 2 delkurser mot ADR eller djurtransporter. Om det stora fokuset ligger med tyngd på trafiksäkerhet, miljö och hälsa så finns det bra utbildningsmöjligheter med fördjupningsmöjligheter på totalt 3 delkurser. Tidsåtgång 21 timmar. Således finns det möjlig tid att byta ut totalt 14 timmar.

4.7 Utfärdande av yrkeskompetensbevis och införande av begreppet unionskod

Förslag: *Begreppet gemenskapskod ska bytas ut mot unionskod. Ett förartillstånd ska vara försett med kod 95 för att vara ett bevis för innehav av yrkesförarkompetens. Vid persontransporter med buss behöver en tredjelandsmedborgare inneha ett yrkeskompetensbevis.*

Svar: Klokt att införa unionskod på körkortet, detta har efterfrågats över tid.

6 Konsekvenser

6.1 Konsekvenser för företag

I viss mån kan konkurrensförhållandena påverkas av att särskild utbildning enligt annan unionslagstiftning inte får tillgodoräknas i fortbildningen. Detta eftersom att förare i Sverige kan komma att ha fler utbildningsdagar under varje femårsperiod än förare i andra länder samt att transporter i ett transportföretag kan komma att utföras under färre dagar i jämförelse med transportföretag i andra länder eller att transportföretag i högre grad behöver ta in ersättare och då får lönekostnader för fler förare.

Konsekvens: Svenska chaufförer kan ganska enkelt konkurreras ut av förare från andra länder där kompetenshöjning kan ingå i ett yrkeskompetensbevis.

Svar: Säkerställa möjligheter med kompetenshöjningen i Sverige med efterlevnad av direktivet.

6.3 Konsekvenser för förare

En stor del av de förare som utför persontransporter kommer således att behöva genomgå en ny fortbildning senast i september 2020. När det gäller de förare som utför godstransporter kommer många av dem att behöva genomgå ny fortbildning senast i september 2021.

Konsekvens: Om nya huvudmål med tillhörande undermål tillförs utbildningen kan det bli svårt att uppfylla alla målen vid en fullgod utbildning.

Svar: Det är av stor vikt att tänka på en övergång som tillåter gamla utbildningsplaner med nya direktivet så dessa kan verka parallellt. Föraren får ej bli personligt drabbad av förändringar i direktivet då föraren och arbetsgivaren ej kan råda över det.

Avslutande kommentar

Sveriges Åkeriföretag anser att det finns formuleringar som kräver genomgång av förslaget.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementet förfogande även i framtiden i arbetet med förändringar i direktivet som berör transportsektorn för godstransporter på väg.



Rickard Gegö
VD