

Sektionen för infrastruktur och fastigheter  
Sara Rhudin

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## EU-kommissionens förslag om nytt körkortsdirektiv

### Sammanfattning (SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på EU-kommissionens förslag om (1) nytt körkortsdirektiv och (2) direktivet om vissa körkortsåterkallelserns effekt inom unionen som remitteras av Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Departementet har bedömt att vissa remissinstanser endast berörs av ett av förslagen. SKR berörs endast av direktiv (1), nytt körkortsdirektiv och lämnar därför endast synpunkter på den delen av remissen.

### Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter

- SKR ser positivt på att körkortsdirektivet revideras eftersom det av flera skäl finns behov av en uppdatering.
- SKR anser att ett helhetsgrepp behöver tas för att säkra den framtida kompetensförsörjningen av bussförare. Åtgärder för att förebygga kompetensbrist behöver ske snarast.
- SKR står bakom trafiksäkerhetshöjande åtgärder som syftar till att nå målet och ser därför positivt på de delar i förslaget som syftar till detta, framför allt då regler ensas och anpassas till dagens fordonsteknik och drivmedel.
- SKR ser, liksom regeringen, viss risk för ökad belastning på sjukvården med anledning av kravet på hälsodeklaration vid förnyelse av körkort. Det är därför viktigt att säkra att läkarintyg endast krävs där det kan anses vara berättigat.
- SKR instämmer i regeringens bedömning att bestämmelserna som rör A-traktorer och ungdomars behov av mobilitet behöver utformas på ett sådant sätt som är anpassat efter svenska förhållanden.

## Körkortsdirektivet i behov av uppdatering

Kommissionen presenterade den 1 mars 2023 förslag till ett omarbetat körkortsdirektiv, som är en omarbetning av tidigare direktiv. Vissa krav kvarstår därmed och nya områden förs in. De nya områden som introduceras där gemenskapshetslagstiftning idag inte finns är körkort med medföljande förare, provotid, digitala körkort och utbyte av körkort från tredje land med motsvarande trafiksäkerhetsnivå.

Förslagen är under förhandling och den 17 april presenterade Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet en faktapromemoria<sup>1</sup>. I denna framgår att regeringen i huvudsak välkomnar revideringen eftersom det finns behov av en översyn. Regeringen bedömer att förslaget kan bidra till en ökad trafiksäkerhet och fri rörlighet för medborgarna samtidigt som reglerna tar hänsyn till ny teknik, den gröna omställningen av transportsektorn och ger förutsättningar för att minska bristen på yrkesförare. Regeringen påtalar också att de administrativa bördor och kostnaderna som förslaget innebär bör stå i proportion till nyttan och vara kostnadseffektiva. SKR instämmer sammantaget i regeringens bedömningar och synpunkter, men vill samtidigt föra fram synpunkter i vissa delar som är av betydelse för kommuners och regioners verksamheter.

## Önskvärt med ett helhetsgrepp kring bussförarbristen

I EU råder förarbrist för såväl buss- som lastbilstrafik, men kommissionens förslag innehåller inga justeringar för att komma till rätta med detta. För den samhällsorganiserade kollektivtrafiken är det av stor vikt att säkra att det finns bussförare som kan utföra samhällsviktiga kollektiva transporter runt om i landet. Det är även av betydelse för skolskjuts som i många fall sker med buss. Dagens lägsta åldrar för busskörkort är olika beroende på utbildning, men skiljer sig från motsvarande för lastbilsförare. Körkortsinnehav under 24 år innebär även en särreglering om maximal linjesträckning i yrkesförardirektivet<sup>2</sup>, den så kallade 50-kilometersregeln om begränsning i linjesträckning som reglerar förutsättningar för yngre förare. SKR menar att denna regel är hämmande för sektorns kompetensförsörjning och att den stämmer dåligt med svenska förhållanden, där busslinjer i många fall har linjesträckningar som överstiger 50 kilometer.

SKR vill i detta sammanhang föra fram att ett helhetsgrepp på hur man ska komma till rätta med bristen på bussförare är önskvärt. Såväl ålderskrav, krav på linjesträckning som andra åtgärder för att säkra rätt kompetens för bussförare har betydelse för att upprätthålla trafiksäkerheten och för yrkets attraktivitet. Samtidigt kan man behöva titta på justeringar i reglering och andra åtgärder som säkrar kompetensförsörjningen i sektorn och ändå skapa förutsättningar för en trafiksäker körning. Risken finns annars att hamna i ett läge där samhällsviktiga transporter inte kan utföras i önskvärd omfattning på grund av förarbrist, vilket i sin tur får konsekvenser för mål om tillgänglighet, regionförstoring, miljö- och klimatmål och andra betydande samhällsmål. Åtgärder för att förebygga

<sup>1</sup> [Faktapromemoria 2022/23:FPM69, Omarbetat körkortsdirektiv](#)

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport.

kompetensbrist behöver därför ske snarast, och att ta bort 50-kilometers-begränsningen för unga förare skulle kunna vara ett första steg.

### **Positivt med anpassning av regler till dagens fordonsteknik**

Trafiksäkerhet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i trafiken, och förbättrar livskvaliteten för invånarna. SKR står bakom trafiksäkerhetskänsliga åtgärder som syftar till att nå målet och ser därför positivt på de delar i förslaget som syftar till detta, framför allt då regler ensas och anpassas till dagens fordonsteknik och drivmedel.

Förslaget innehåller nya regler som underlättar framtida transporter med rullstolsfordon, såsom färdtjänst och skolskjuts. Enligt de nuvarande reglerna kan en rullstolsbuss eller skolskjuts med max 8 passagerare köras av en taxichaufför med B-körkort om den väger under 3.5 ton. Väger fordonet över 3.5 ton krävs idag ett C-körkort. Kommissionens förslag ger möjlighet för medlemsstaterna att tillåta att ett fordon vars fordonsvikt överstiger 3.5 ton ska kunna framföras med B-behörighet, under förutsättning att den totala fordonsvikten ej överstiger 4.25 ton, att fordonet drivs med alternativa drivmedel, som el, och att den del av fordonsvikten som överstiger 3.5 ton är direkt hänförligt till bränslecellerna som till exempel el-batterier. Detta tycker SKR är positivt.

### **Övriga synpunkter**

SKR ser, liksom regeringen, viss risk för ökad belastning på sjukvården med anledning av kravet på hälsodeklaration vid förnyelse av körkort. Det är därför viktigt att säkra att administrationen som hälsodeklarationer medför står i proportion till nyttan och att läkarintyg endast krävs vid särskilda omständigheter där det kan anses vara berättigat.

SKR instämmer i regeringens bedömning att bestämmelserna som rör så kallade A-traktorer och ungdomars behov av mobilitet behöver utformas på ett sådant sätt som är anpassat efter svenska förhållanden.

Sveriges Kommuner och Regioner

Palle Lundberg  
Verkställande direktör

Gunilla Glasare  
Avdelningsdirektör