

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen  
Väg och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

## Yttrande över Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om förarutbildning m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Genom antagandet av Kommissionens direktiv 2014/82/EU i juni 2014 har det tidigare s.k. lokförardirektivet<sup>1</sup> ändrats och förtydligats. Det innebär att Transportstyrelsens föreskrifter om förarutbildning m.m. enligt lagen (2011:725) om behörighet för lokförare, som meddelats för att genomföra lokförardirektivet, behöver justeras i enlighet med de ändringar som gjorts. Transportstyrelsens remiss innehåller förslag på ändringar i 2 kap. 3-4 § § rörande allmänna yrkeskunskaper för förarbevis samt i 2 kap. 7 § rörande krav på språkkunskaper. Bakgrunden till att lokförardirektivet ändrades var att det syfte direktivet antogs utifrån, att behörighetsprövningen av lokförare ska vara harmoniserad mellan medlemsstaterna och att rörligheten mellan medlemsstater och mellan olika arbetsgivare underlättas, inte ansågs uppfyllt. Enligt Transportstyrelsen visade det sig nämligen när lokförardirektivet skulle genomföras i medlemsstaterna att vissa krav gällande förarbevis och kompletterande intyg var oklara, vilket innebar stort tolkningsutrymme och att reglerna skiljer sig åt för mycket mellan medlemsstaterna.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Syftet med förslaget

Det framgår av konsekvensutredningen att förtydligandet av miniminivåerna för allmänna yrkeskunskaper och språkkunskaper ger bättre förutsättningar för en harmoniserad behörighetsprövning av lokförare. Förslaget syftar dessutom enligt Transportstyrelsen till att genomföra ändringsdirektivet i svensk rätt.

Regelrådet finner att beskrivningen av syftet med förslaget är godtagbar.

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen

## Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Av konsekvensutredningen framgår det att de minimivåer i direktivet som ska gälla för allmänna yrkeskunskaper och för språkkunskaper inte kan genomföras på annat sätt än genom reglering. Direktivet genomförs enligt Transportstyrelsen till sina minimivåer, dock utan hänvisning till TSD drift. Det anges enligt Transportstyrelsen i direktivet att en förare ska kunna använda sig av de meddelanden och den kommunikationsmetod som specificeras i TSD Drift och Trafikledning. Transportstyrelsen har enligt vad som anges upprättat och överlämnat en genomförandeplan för TSD Drift till Kommissionen. I den är tidpunkten för införande av den meddelande- och kommunikationsmetod som direktivet hänvisar till satt till nästkommande genomförandeplan. Anledningen till detta är enligt Transportstyrelsen att ett för snart införande skulle komma att medföra stora kostnader för branschen. Detta innebär enligt Transportstyrelsen att en hänvisning till TSD Drift i föreskriften skulle föregripa den beslutade genomförandeplanen. Istället anges i förslaget till den aktuella föreskriften att förare ska använda sig av den kommunikationsmetod som krävs för att kommunicera med infrastrukturförvaltaren på ett säkert sätt. Det anges vidare i konsekvensutredningen att det saknas ytterligare möjligheter eller relevanta regleringsalternativ. Ett avsnitt i konsekvensutredningen tar särskilt upp det handlingsutrymme direktivet medger. Av avsnittet framgår det att det är möjligt för varje medlemsstat att tillämpa strängare krav än de minimikrav som direktivet innehåller. Transportstyrelsen anger i konsekvensutredningen att det inte identifierats något behov av att införa strängare krav än direktivets regler. Vad gäller effekterna om ingen reglering kommer till stånd framgår det att underlåtenhet att genomföra direktivet innebär att Sverige bryter mot EU-regler.

Det är enligt Regelrådet positivt att Transportstyrelsen i ett avsnitt i konsekvensutredningen beskriver det handlingsutrymme lokförardirektivet från EU ger.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd som godtagbar.

## Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det framgår av konsekvensutredningen att förslaget till föreskrifter anses överensstämma med den EU-rättsliga regleringen. För mer resonemang kring hur förslaget överensstämmer med EU-rätten se avsnittet ovan. Regelrådet ser inga skäl till att ifrågasätta den bedömning Transportstyrelsen gör och finner beskrivningen som godtagbar.

## Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det framgår av remissen att föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 juli 2015 och att de ska tillämpas från och med den 1 januari 2016. Av konsekvensutredningen följer att Transportstyrelsen bedömt att någon särskild hänsyn inte behöver tas i fråga om ikraftträdandetidpunkt. Detta då ändringarna anses vara relativt begränsade och inte kräva någon större anpassning. Av samma anledning anses inte heller några särskilda informationsinsatser vara nödvändiga.

Regelrådet finner beskrivningen i konsekvensutredningen som godtagbar.

## Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

De berörda företagen delas i konsekvensutredningen in i två grupper; dels utbildare och examinatorer, dels järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I konsekvensutredningen anges att det totalt finns 35 utbildningsanordnare och 30 examinatorer som har tillstånd att bedriva utbildning och examination i enlighet med lagen om behörighet för lokförare. Aktörerna består enligt vad som framgår av konsekvensutredningen av järnvägsföretag med intern förarutbildning, renodlade utbildningsföretag som bedriver utbildning inom ramen för yrkeshögskolan, enmansföretag eller mindre utbildnings- och konsultföretag samt av Trafikverket genom Järnvägsskolan. Storleken på aktörerna anges i konsekvensutredningen variera mellan enmansföretag till järnvägsbranschens största företag så som SJ AB och Green Cargo AB. Av de 35 utbildningsanordnarna har 24 stycken tillstånd att utbilda i allmänna yrkeskunskaper för lokförare. Dessa 24 berörs därmed enligt Transportstyrelsen av de nya kraven om allmänna yrkeskunskaper. Av samtliga utbildningsanordnare och examinatorer har vidare 27 utbildningsanordnare och lika många examinatorer enligt vad som anges i konsekvensutredningen tillstånd att utbilda och examinera i särskilda yrkeskunskaper för infrastruktur. Detta inkluderar språk och därmed berörs dessa aktörer av ändringen gällande språkkunskaper.

Avseende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare anges i konsekvensutredningen att uppskattningsvis 58 järnvägsföretag kan komma att beröras i och med att förares språkkunskaper regelbundet ska kontrolleras. Utifrån antalet anställda delas dessa företag in i mikro (17), små (23), medelstora (9) och stora (9).

Regelrådet anser att beskrivningen i konsekvensutredningen ger en tydlig bild av de berörda företagen men att det dels hade varit önskvärt med en hänvisning till den webbplats hos Transportstyrelsen där utbildningsanordnare och examinatorer med tillstånd finns listade, dels att utbildningsanordnare och examinatorer beskrevs i storlek på samma sätt som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Regelrådet finner att beskrivningen av de berörda företagen i konsekvensutredningen är godtagbar men

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

De föreslagna föreskrifterna leder enligt Transportstyrelsen till en engångskostnad i och med att företagen kan komma att behöva uppdatera material och annan dokumentation för att anpassa sig till dem. Genom att ha haft kontakt med en större och en mindre utbildningsanordnare med tillstånd har Transportstyrelsen enligt vad som framgår av konsekvensutredningen erhållit en uppskattad tidsåtgång för dessa anpassningar. För den mindre utbildningsanordnaren uppskattas tiden till en arbetsdag, medan anpassningen för den större anordnaren uppskattas till sex arbetsdagar. Då Transportstyrelsen i konsekvensutredningen uppskattar timkostnaden för utbildningsanordnarna till 300 kr/timme innebär det administrativa kostnader på mellan 2 400 – 14 400 kr per företag beroende företagets storlek. Denna kostnad kan enligt Transportstyrelsen också variera beroende på vilket förfarande ett företag har för att ta om hand om förändringarna som de nya föreskrifterna genererar. Kostnaderna bör dock inte enligt vad som anges i konsekvensutredningen komma att överstiga kostnadsspannet ovan med mycket. Huruvida kostnaderna hos järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare påverkas framgår inte av konsekvensutredningen.

De administrativa kostnaderna är enligt Regelrådet beskrivna på ett sådant sätt att det framgår på vilket sätt utbildningsanordnarnas tidsåtgång och kostnader berörs. En något mer utförlig beskrivning av om det är någon skillnad i kostnader för utbildningsanordnare och examinatorer hade varit önskvärd. Vidare framgår det inte av konsekvensutredningen om kostnaderna för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare påverkas. Kravet att kontrollera förares språkkunskaper ändras visserligen inte men i och med att kraven på språkkunskaper förändras hade det varit önskvärt med en beskrivning av om själva kontrollen ändras.

Regelrådet finner trots angivna önskemål om kompletterande information beskrivningen av de administrativa kostnaderna som godtagbar.

#### *Andra kostnader*

Det framgår av konsekvensutredningen att Transportstyrelsen bedömer att varken de berörda företagens materiella eller finansiella kostnader påverkas av föreskriftsändringarna. Regelrådet ser inga skäl till att ifrågasätta Transportstyrelsens bedömning och finner beskrivningen som godtagbar.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges i konsekvensutredningen att förslaget till ändring i föreskrifterna förtydligar vilken nivå som ska uppnås på förarutbildningen. Detta kan enligt Transportstyrelsen förväntas leda till mer likvärdiga villkor för att bedriva aktuell utbildning vilket ökar förutsättningarna för konkurrens på lika villkor.

Regelrådet finner att beskrivningen av hur konkurrensförhållandena påverkas som godtagbar.

### **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Enligt vad som framgår av konsekvensutredningen bedöms föreskriftsändringen inte få någon påverkan i övrigt. Regelrådet finner inga skäl till att ifrågasätta bedömningen och anser beskrivningen godtagbar.

### **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

Det framgår av konsekvensutredningen att små företag med färre resurser initialt kan belastas något mer än större företag till följd av föreskriftsändringen. Någon särskild hänsyn till små företag är dock enligt Transportstyrelsen inte påkallad då den ökade administration som genereras av förslaget bedöms som marginell. Det anges vidare att en nationell reglering som skulle innebära att andra villkor gäller för små företag leder till att syftet med direktivet inte uppnås.

Regelrådet finner att beskrivningen i konsekvensutredningen är godtagbar.

### **Sammantagen bedömning**

Regelrådet har vid några avsnitt ovan angivit vissa önskemål som skulle förtydliga Transportstyrelsens konsekvensutredning. Regelrådet bedömer dock att samtliga beskrivningar är godtagbara och finner därför sammantaget att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 16 april 2015.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, ordförande, Lennart Palm och Claes Norberg.  
Ärendet föredrogs av Gustaf Molander.



Pernilla Lundqvist  
Ordförande



Gustaf Molander  
Föredragande