

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbildning av yrkesförare för gods- och persontransport på väg"

(2001/C 260/16)

Den 21 februari 2001 beslutade rådet i enlighet med artikel 71 i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén yttrande om ovannämnda förslag.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som ansvarat för det förberedande arbetet, antog sitt yttrande den 6 juni 2001. Föredragande var Dethmer H. Kielman.

Vid sin 383:e plenarsession den 11–12 juli 2001 (sammanträdet den 11 juli 2001) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande enhälligt.

1. Inledning

samt höjd tjänstekvalitet. Utbildningen avser också att göra det lättare för föraren att inleda sin yrkeskarriär och bedöms inverka positivt på sysselsättningen.

1.1. Förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter innehåller bestämmelser om yrkesutbildning för yrkesförare av fordon för gods- eller persontransporter på väg.

1.6. Införandet av enhetliga krav på utbildning för alla är ett praktiskt exempel på hur EU vill verka för att avregleringen av transportmarknaden och den ökade konkurrensen skall kunna gå hand i hand med en harmonisering av sociala krav och anställningsvillkor.

1.2. I direktiv 76/914/EEG fastställs innehållet i den utbildning som krävs för att erhålla ett yrkeskompetensbevis. I bilagan till det direktivet fastställs att den utbildning som leder till intyg om yrkeskompetens åtminstone skall omfatta vissa ämnen, om de inte redan ingår i körkortsutbildningen.

1.7. I förslaget till direktiv presenteras därför en gemenskapsram för befintliga yrkesutbildningar, som ingår i rådets förordning (EEG) nr 3820/85, och en lösning på de specifika problem som gäller arbetsmarknaden för yrkesförare, t.ex. genom att man anställer nya yrkesförare och garanterar förarnas kvalitet.

1.3. Både förordningen och direktivet är föråldrade. Förordningen härstammar från 1985 och direktivet från 1976. Innehållet i utbildningen är således mycket föråldrat, så till vida att det inte anges i gemenskapsbestämmelserna om körkort (direktiv 91/439/EEG).

2. Allmänna kommentarer

1.4. Med undantag för Frankrike och Nederländerna saknas obligatorisk yrkesutbildning i medlemsstaterna. De flesta yrkesförare utövar således sitt yrke utan andra utbildningsbevis än körkortet. Bestämmelserna är självfallet striktare vid transport av vissa typer av varor, t.ex. farligt gods.

2.1. Ekonomiska och sociala kommittén är liksom kommissionen övertygad om att man måste förändra dagens situation, där man kan bli yrkesförare för vägtransporter av gods eller personer utan någon yrkesutbildning. Kommittén godtar därmed (det pragmatiska) förslaget som syftar till att införa en grundläggande minimiutbildning, såsom i Nederländerna och Frankrike.

1.5. Kommissionen anser det vara viktigt att införa en solid och grundläggande yrkesutbildning som sedan kan byggas på, i syfte att bidra till förbättrad säkerhet under färd och stationärt

2.2. Kommittén håller med kommissionen om att det kan innebära vissa svårigheter att införa en fullständig grundutbildning på totalt 420 timmar. Krav på en dylik utbildning kan självfallet skapa problem på arbetsmarknaden, eftersom det redan nu råder stor brist på kvalificerade yrkesförare.

2.3. Den obligatoriska grundläggande minimiutbildningen omfattar 210 timmar (6 veckor à 35 timmar), dvs. halva grundutbildningen. Denna del är obligatorisk för alla nya yrkesförare, oavsett ålder och fordonskategori. ESK anser att yngre yrkesförare kommer att kunna utöva sitt yrke snabbare tack vare införandet av en grundläggande minimiutbildning. Utbildningens omfattning bör dock avspegla förarnas tidigare utbildning och de nivåer som krävs för körkort och yrkeskompetensbevis i medlemsstaterna. I ljuset av detta bör man undersöka om antalet undervisningstimmar kan utökas på kort sikt.

2.4. Vid sidan om minimiutbildningen fastställs en princip om vidareutbildning i kommissionens förslag till direktiv. Vidareutbildningen föreslås omfatta fem dagar vart femte år. Med hänsyn till den föregående minimiutbildningen tycks detta vara en god lösning, framför allt med tanke på de positiva erfarenheterna från Frankrike i detta hänseende.

2.5. Kommittén ställer sig bakom kommissionens avsikt att undanta de yrkesförare från den grundläggande minimiutbildningen som redan är yrkesverksamma när direktivet träder i kraft. Kommittén godkänner även förslaget att denna yrkesgrupp skall vidareutbildas vart femte år. I praktiken motsvarar detta en dag per år.

2.6. Kommissionen föreslår att man fastställer kriterier för godkännande av utbildningsanordnare. Kommittén anser att detta förslag är onödigt. Det är mycket viktigare att fastställa objektiva kriterier för kontroll av de organ som genomför proven. Dessa kriterier bör helst fastställas av behöriga myndigheter i respektive medlemsstat.

3. Särskilda kommentarer

3.1. Ekonomiska och sociala kommittén anser att det är oklart vilken målgrupp kommissionen åsyftar med sina förslag. I artikel 2 i förslaget till direktiv definieras yrkesförare som förare som utför gods- eller persontransporter "mot ersättning". Ingår egna företagare i denna kategori eller ej? Kommittén har efter överläggningar med kommissionen förstått att alla yrkesförare, under förutsättning att de inte tillhör kategorin "undantag" som omnämns i artikel 3 i förslaget till direktiv, ingår i denna kategori om de framför fordon med en lastkapacitet som överstiger 3,5 ton. Yrkesförare av fordon för persontransporter omfattas av bestämmelserna om de transporterar fler än nio personer, inbegripet föraren.

3.2. Kommittén förstår inte vad kommissionen menar med "bidra ... till säkerheten under stopp" i motiveringsdelen. Kommittén anmodar kommissionen att förtydliga denna punkt.

3.3. Kommittén anser att det inte klart framgår av motiveringsdelen och bilagan om minimiutbildning för yrkesförare om den totala grundutbildningen omfattar 420 eller 630 timmar. Kommissionen har förklarat att denna skillnad beror på en felöversättning av texten och att den totala grundutbildningen omfattar 420 timmar.

3.4. I artikel 9 fastställs att föraren skall genomföra den grundläggande yrkesutbildningen och vidareutbildningen i den medlemsstat där denne har sin permanenta bosättningsort, i syfte att förhindra s.k. körkortsturism. Eftersom kommissionen i samma artikel föreslår att man inför ett bevis på fullgjord grundläggande minimiutbildning, yrkeskompetensbevis och bevis på fullgjord vidareutbildning som skall erkännas av samtliga medlemsstater, anser kommittén det vara ovidkommande var föraren genomför den grundläggande yrkesutbildningen och vidareutbildningen. Kommittén anser att begränsningen till den medlemsstat där föraren har sin permanenta bosättningsort strider mot förslaget om ett ömsesidigt erkännande av utbildningsbevisen.

3.5. Kommittén anser att kommissionen inte lägger tillräcklig tonvikt på den kvalitativa aspekten, i synnerhet de normer som skall tillämpas av medlemsstaterna vid kunskapskontrollen. Kommittén anser att kvaliteten på kunskapskontrollen är det enda sättet att kontrollera att deltagarna verkligen tagit till sig kunskapen från utbildningen. Den kvalitativa aspekten är således lika viktig som den kvantitativa.

3.6. Kommissionen föreslår att utbildningspersonalen skall ha minst fem års arbetslivserfarenhet som yrkesförare och ha avslutat grund- och vidareutbildningen. Kommittén anser att dessa krav är för alltför högt satta och undrar om man med sådana krav kommer att kunna hitta tillräckligt många lärare. Kommissionen måste i vilket fall som helst införa en flerårig övergångsbestämmelse i direktivet så att kraven på utbildningspersonalens kvalifikationer kan uppfyllas.

3.7. Det är nödvändigt att direktivet även omfattar kandidatländerna från och med deras inträde i EU så att trafiksäkerheten säkerställs i hela unionen och snedvridningar av konkurrensen förhindras.

4. Sammanfattning och slutsatser

4.1. Ekonomiska och sociala kommittén välkomnar rent generellt kommissionens förslag, som syftar till att införa en grundläggande minimiutbildning för yrkesförare i kombination med en återkommande kontroll av de kvalifikationer som krävs och, vid behov, en vidareutbildning vart femte år. Detta skall leda till ökad trafiksäkerhet, högre tjänstekvalitet och ökad sysselsättning.

4.2. Kommittén anser att kommissionen på ett mer exakt sätt bör definiera vilken målgrupp som avses. Vad menas med begreppet "förare som utför transporter mot ersättning"? Kommissionen bör också klargöra vad man menar när man påstår att grundutbildningen och vidareutbildningen "bidrar till ... säkerheten under stopp".

4.3. Kommittén menar att kommissionen koncentrerar sig på den kvantitativa aspekten (minsta antalet utbildningstim-

mar) och ägnar alltför lite uppmärksamhet åt de normer som bör fastställas i fråga om kunskapskontroller.

4.4. Kommissionen föreslår att föraren skall genomföra den grundläggande yrkesutbildningen och vidareutbildningen i den medlemsstat där denne har sin permanenta bostadsort. Denna åtgärd ligger i och för sig i linje med körkortsbestämmelserna i det direktiv som reglerar denna fråga. Kommittén undrar dock om man inte är alltför restriktiv på denna punkt, eftersom kommissionen samtidigt föreslår att utbildnings- och yrkeskompetensbevisen skall erkännas av samtliga medlemsstater.

4.5. Kommittén vill slutligen påpeka att kommissionens högt ställda krav (fem års arbetslivserfarenhet som yrkesförare samt avslutad grund- och vidareutbildning) kan göra det mycket svårt att anställa tillräckligt många lärare. Kommittén föreslår att kommissionen ser över denna punkt.

Bryssel den 11 juli 2001.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Göke FRERICHs
