



Directive 2003/59/EC on the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers

1. Information

Name: Söderstam

Surname: Krister

Organisation: The Swedish Association of Road Transport Companies, Sveriges
Åkeriföretag

e-mail address: krister.soderstam@akeri.se

Information about organization: Road Transport Service Industry

Country of operations: Sweden

I am answering on behalf of an organization or institutions

Transparency registry: Sveriges Åkeriföretag is registered with no 12613498112-54

My contribution may be published

Q1. Do you think that qualification and education of drivers engaged in the transport of goods or passengers by road have an important contribution to make to road safety?

☒ Yes,

☐ No

Comment;

Q2. Do you think that the level of mutual recognition of the profession currently stipulated in the Directive is sufficient or should a higher level of recognition be pursued?

☒ Yes, the current level of mutual recognition is sufficient,

☐ No, a higher level of recognition should be pursued,

Comment;

Direktivets intentioner vad avser ömsesidigt erkännande är tillräckligt. Avgörande blir medlemsstaternas tilltro till varandra vad avser genomförandet av direktivet.

Q3. Do you think that the setting up of an increased harmonisation of requirements would increase the consideration of the profession of driver?

2(9)

☒ Yes☐ No

Comment;

På EU nivå kommer en harmonisering av yrkesförarkraven leda till ett högre anseende. Med den höga andelen utrikes förare på våra svenska vägar så är det viktigt att yrkesförare uppträder professionellt i hela sin yrkesutövning. En högre status skulle också kunna bidra positivt vad avser rekryteringen till branschen

Q4. Do you think that the establishment of a common framework for the training and the testing, further harmonisation of the content of the training, and the setting of common requirements for training centres and instructors could further contribute to the objectives of the Directive?

☒ Yes☐ No,

Comment:

Det är både och. Att sätta upp ett gemensamt regelverk för CPC är viktigt utifrån en konkurrenssynpunkt och också för att ge CPC en status i omvärlden. Vad gäller en harmonisering av innehåll och kraven på utbildningsgivare så är det lite svårare. Vi upplever att Sverige har en förhållandevis hög kompetensnivå på sina förare. Vi tror att krav på en genomsnittlig nivå EU-nivå kommer att resultera i att CPC-fortbildningen inte blir en fortbildning utan en förlängd grundutbildning. På många håll i EU ävenså i vissa nordiska länder, så har offentliga utbildningsgivare mer eller mindre monopol på CPC-utbildningen/fortbildningen. I Sverige utbildar marknaden och branschen i stor utsträckning. Vi tror det är bra. Marknaden och branschen svarar för en hög grad av yrkeskunnande och yrkeserfarenhet.

Q5. Do you think that the Directive has contributed to increasing safety on European roads? Please explain your answer in the comments section.

☐ Yes, significantly☒ Yes, but only insufficiently☐ No, not at all

Comment:

Direktivet rätt implementerat har förutsättningar att positivt kunna påverka trafiksäkerheten, men i dess nuvarande form en begränsad påverkan.

Q6.. Do you think that the Directive has contributed to the development of the level of professional competence of drivers?

☐ Yes, significantly☒ Yes, but only marginally☐ No, not at all

Comment:

Samma svar som i fråga 5

Q7. Do you think that the Directive has facilitated the mobility of drivers in the transport sector?

Yes, significantly

Yes, but only marginally

☒ No, not at all

Comment:

Q8. Do you think that the Directive has contributed to the creation of a level playing field for drivers and undertakings?

Yes, significantly

☒ Yes, but only marginally

No, not at all

Comment:

Vi anser att direktiver har potentialen att bidra till konkurrens på lika villkor. Utifrån en konkurrensaspekt är det för närvarande andra faktorer, typ lönesättning och polisens övervakningsresurser som är viktigare vad gäller att skapa konkurrens på lika villkor.

Q9. Do you think that the alignment of the scope and the exemptions of Directive 2003/59/EC with the ones stipulated in Regulation 561/2006/EC would best increase clarity on the scope of the Directive? Alternatively, do you think that a separate system of exemptions would be the most adequate option?

The scope and exemptions should be aligned with Regulation 561/2006/EC

☒ A separate system of exemptions should be elaborated

Comment:

Vi tror att om man harmoniserar lagstiftningarna så kan det leda till att fler transporter kommer att omfattas av kravet på färdskrivare, snarare än det motsatta.

Q10. Who do you think the regime of qualification and training of the CPC should apply to?

To all drivers driving vehicles requiring a C or D licence.

☒ Only to professional drivers driving vehicles requiring a C or D licence

To all professional drivers, including drivers of certain vehicles requiring other licences.

Comment:

Vi vill inte medverka till fler regleringar inom branschen än nödvändigt. Dock vill vi slå vakt om konkurrens

4(9)

på lika villkor, varför man bör överväga att utsträcka CPC- liknande krav till fordon och yrkesförargrupper som konkurrerar med tunga lastbilar.

Q11. Do you think the CPC training should be structured in such a way to offer an option between gradual access to professional driving at an earlier age on the basis of training and experience and direct access at a higher age?

Yes

☒ No

Comment:

Q12. Do you think that a new structure of the training based on modules should be introduced or do you favour the current free system?

A new system based on modules and credits should be introduced

☒ The current system should be maintained

Other

Comment:

Vi förordar en mer öppen skrivning än en modulisering av CPC- innehållet. Det nuvarande systemet med en mer öppen skrivning ger större möjligheter för en utbildare att skapa ett "smörgåsbord" som svarar mot det behov som företaget har vad gäller sin fortbildning.

Q13. How do you think the training should be certified as regards drivers obtaining the CPC in another Member State?

☒ By a requirement for the Member State, which issued the driving licence to mark code 95 on the basis of a valid CPC issued by another Member State.

By a requirement for the host Member State where the CPC was obtained to issue a separate driver qualification card to the driver.

Other

Comment:

Som tidigare nämnts så borde ett fritt och integrerat EU innebära att medlemsstaterna skall ha tilltro till varandras sätt att seriöst implementera och genomföra intentionerna i direktivet. Här skulle alltså en medlemsstat ha rätt att markera en förarens körkort utfärdat i en annan medlemsstat med koden 95 som anger att föraren har en giltigt CPC- kompetens

Q14. Do you think that the establishment of a harmonised format of the CPC as a document becomes necessary, if the CPC becomes a mutually recognised document?

☒ Yes

No

Comment:

Helt nödvändigt att CPC- beviset har samma utformning i hela EU. Krävs utifrån att det ska ge tilltro till beviset, kunna vara ett ömsesidigt erkännande samt därigenom bidra till mobilitet bland Europas förare.

Q15. Do you think that training for the CPC should be explicitly separated from other forms of training in order to preserve the specificity of the CPC training and its objectives?

X Yes

No

Comment:

Här blir det två aspekter som i någon mån står mot varandra. För att skapa en som vi tycker bra och för branschen viktig fortbildning så ska man inte blanda den med grundutbildning typ truck- eller kranutbildning ADR m.m. Å andra sidan så kanske man kan inordna viss grundutbildning för att på detta sätt minska tiden där föraren inte sitter bakom ratten och utför direkt transportarbete. Detta senare urholkar dock intentionerna med CPC..

Q16. Do you think the CPC test should be explicitly separated from the driving licence test?

X Yes

No

Comment:

Det finns de förare som inte behöver ett CPC- bevis för de transporter man utför, Dessa skall inte med tvång behöva utsättas för ett CPC- prov, utan väljer man bara att erlagga körkortsprovet så är det upp till individen. De båda proven kan dock med fördel ligga tidsmässigt vid samma tillfälle så att de som vill erlagga båda proven så kan göra

Q17. Do you think that all drivers should have to undergo a minimum initial training before obtaining the CPC?

Yes

X No

Comment:

En obligatorisk grundutbildning ska inte behövas utan det ska finnas möjlighet att gå direkt på ett praktiskt och teoretiskt prov som vid godkänt ska ge ett CPC- bevis. Sverige har ett liknande system för Eget På Väg utbildningen där man om man vill kan skriva provet utan att ha genomgått en "kurs"

Q18. Are the subjects listed in Annex I for the initial and periodic training relevant for the objectives of the Directive? If there are subjects you consider irrelevant, please indicate them.

Yes, very

6(9)

☒ Yes, somewhat
No, not at all

Comment:

Ser vi till de tre huvudmålen så känns dom relevanta. Vad gäller de två- resp- tre- siffriga målen så finns så stora skillnader i Europa vad avser kompetensen hos förarna att En- siffer nivån kan räcka

Q19. Are there other subjects which in your view are relevant to the training but are currently not listed in the Annex? If yes, please list them and explain why.

☒ Yes
No

Comment:

Vi anser miljöaspekter kopplat till sparsam körning ska vara tydlig, så att vi som utbildningsgivare ska kunna ta upp miljöfrågan inom ramen för PCP- fortbildningen.

Q20. Do you think that the use of top-of-the-range simulators during the training is useful and should therefore be mandatory?

Yes
☒ No

Comment:

Användandet av simulatorer är bra, men ska inte vara ett obligatoriskt inslag i YKB fortbildningen. Idag alltför kostnadsdrivande

Q21. Do you think that e-learning could make a useful contribution to the training and can therefore partially replace in-house training?

☒ Yes
No

Comment:

Q22. Do you think there should be a uniform European syllabus for the periodic training?

Yes
☒ No

Comment:

Det är för stora skillnader i Europa. En gemensam kursplan skulle riskera att fortbildningen i för hög grad

7(9)

blir grundutbildning. Fortbildningen ska ges stora frihetsgrader vad avser innehållet så att företagens och förarnas behov och efterfrågan kan sättas i centrum.

Q23. Do you think that there should be a test after the periodic training?

Yes

☒ No

Comment:

Ett test har den fördelen att den ger ett kvitto för såväl EU, utbildningsgivaren som för föraren att man har nått målen. Det kan skapa ett större mått av motivation för CPC- fortbildningen.

Å andra sidan så sker en stor del av fortbildningen i att förarna utbyter erfarenheter och diskuterar, vilket inte lika lätt låter sig mätas via ett prov/test

Q24. Do you think that the most efficient way of organising the periodic training is to concentrate it in a limited fixed period at the end of the 5 years period or to distribute it over the whole 5-year period?

Concentrate it in a limited fixed period at the end of the 5-years period

☒ Distribute it over the whole 5-years period

Other

Comment:

Lärdomen från denna första period ser ut att vara att många åkerier väntar in i det sista för att inte få högre kostnader för CPC än nödvändigt (det kanske blir dispenser..., varför ska jag utbilda någon som kanske lämnar åkeriet.....) Vi förväntar oss en flaskhals problematik när vi närmar oss slutet av denna första period. Om frihet ges för åkerierna att genomföra CPC fritt under femårsperioden kan man inte utesluta att flaskhalsproblem uppstår. Å andra sidan kan åkerierna lägga CPC fortbildningen så att den optimalt passar den egna verksamheten. Den nuvarande avvaktande hållningen kan brytas när åkerierna uppfattar att CPC är här för att stanna, vilket skulle innebära mindre risk för flaskhalsproblematiken.

Q25. Do you think that a mechanism for the mutual recognition of parts of periodic training undergone in another Member State should be created?

☒ Yes

No

Comment:

I syfte att stödja den fria rörligheten bland förare i Europa så är det viktigt att få till stånd ett ömsesidigt erkännande av CPC utbildningen oavsett var den bedrivs i Europa

Q26. Do you think that the Directive should regulate more in detail the requirements training centres have to meet in order to become an approved training centre?

Yes

X No,

Comment;

Här upprepas delar av svaret på fråga 4. Ute i Europa, ävenså i vissa nordiska länder så har offentliga utbildningsgivare mer eller mindre monopol på CPC-utbildningen/fortbildningen. I Sverige utbildar marknaden och branschen i stor utsträckning. Vi tror det är bra. Marknaden och branschen svarar för en högre grad av yrkeskunnande och yrkeserfarenhet. En reglering av kraven för att vara CPC- utbildare kan vara bra utifrån ett kvalitetsperspektiv men får inte innebära att man utestänger vissa aktörer på marknaden. Det finns ute i Europa på sina håll en stor skepsis mot privata utb. konsulter.

Q27. Do you think that the Directive should regulate the requirements instructors have to meet in order to become approved instructors?

Yes

X No

Comment;

Se svar ovan, fråga 26.

Q28. Are there any other aspect of the Directive you would like to comment on?

Vi tycker direktivet i sin helhet är bra i den meningen att vi behöver höja yrkets och branschens anseende. Vi tror att det är viktigt att branschen har en fortbildning som syftar till att våra förare ha relevant kompetens som bidrar till ökad trafiksäkerhet och minskad negativ miljöpåverkan.

Vi önskar dock inte mer regleringar än nödvändigt. Om vi ska skapa ett öppet och fritt Europa så vore det bra om varje medlemsstat kan ta sitt fulla ansvar för att se till så att direktivets intentioner uppfylls. Om detta görs ansvarsfullt så behövs enligt vår mening inte ytterligare regleringar. Kan vi då lita på att så sker i medlemsstaterna? Ja där är själva "knäckfrågan".

Om erfarenheten och tilltron till medlemsstaterna är den att medlemstaterna inte tar sitt ansvar, ja då behöver vi mer strikta skrivningar och starkare regleringar. Om vi tror att medlemsstaterna efter denna första övergångsperiod tar sitt ansvar för intentionerna i CPC, så menar vi att direktivets utformning i stora stycken är tillräckligt. Vi menar att det är det är lätt att reglera och svårare att åter "öppna upp".

