

Stockholm 2006-10-30
BR/GP

Remissvar på utkast till lagrådsremiss Redovisningscentraler inom taxinäringen, m.m. (N2004/8643/TP)

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har tagit del av regeringens förslag och lämnar härmed synpunkter på de delar som berör straffrättsligt ansvar, medicinska krav samt åldersgräns. BR har tidigare (2005-03-10) yttrat sig över betänkandet om Ekonomisk brottslighet inom taxinäringen (SOU 2004:102). Av yttrandet framgår BR ställningstaganden.

8.9.1

BR delar inte regeringens bedömning att det räcker med föreläggande och vite för den som uppsåtligen driver redovisningscentraler inom taxinäringen utan tillstånd.

BR är av samma mening som utredningen att den som uppsåtligen driver en redovisningscentral utan tillstånd skall kunna dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet ändrar, förstör eller på annat sätt undanskaffar uppgifter som skall bevaras i en redovisningscentral skall dömas till böter eller fängelse i högst två år eller, om brottet är grovt, till fängelse i lägst sex månader och högst fyra år.

8.9.2

BR delar inte regeringens bedömning att endast penningböter skall kunna utdömas till en tillståndsinnehavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att till en redovisningscentral överföra all den information som finns lagrad i företagets taxametrar.

BR är av samma mening som utredningen att en tillståndsinnehavare till taxitrafik som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att överföra information från en taxameter till en redovisningscentral skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år. BR anser dock att fängelse straffet bör vara i högst 2 år. Så att straffet likställs med olovlig yrkesmässig trafik.

9.2.1

BR delar inte regeringens bedömning att det inte bör införas krav på återkommande obligatoriska läkarundersökningar för innehav av taxiförarlegitimation.

BR är av den mening att samma krav skall ställas på taxiförare som ställs på övriga yrkesförare. Det vill säga att taxiförare efter 45 års ålder vart tionde år skall visa att de uppfyller de medicinska kraven enligt 3 kap. 1 § YTL.

Regeringen ställningstagande leder till att det skapas olika "klasser" av yrkesförare. Dels första klassens yrkesförare, de förare som har behörighet för C, CE, D, och DE och som av lagstiftaren anses så viktiga att de vid 45 års ålder skall genomgå en särskild läkarundersökning som upprepas vart tionde år. Sedan kommer de yrkesförare som har taxiförarlegitimation, d.v.s. andra klassens yrkesförare som av regeringen inte anses lika viktiga och där för inte behöver genomföra några läkarundersökningar för styrka att de uppfyller de medicinska kraven.

Även om trafiksäkerhetsvinsterna med återkommande hälsokontroller av utredarna anses som ringa, anser vi likväl att det är positivt att föraren med jämna mellanrum genomgår hälsoundersökning. Vår erfarenhet är att flera förare självmant väljer att inte ansöka om förlängning av de högre körkortsbehörigheterna när det är dags att förnya dessa, då de själva kan anta att de inte uppfyller de medicinska kraven enligt 3 kap. 1 § YTL.

9.2.2

BR delar inte regeringens bedömning att åldern för erhållande av taxiförarlegitimation för personer som genomgår en gymnasial yrkesförarutbildning för närvarande inte bör sänkas.

BR anser att från och med den 10 september 2008 bör taxiförare i likhet med övriga yrkesförare genomgå grundläggande utbildning och fortbildning i enlighet med Rådets direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransporter. BR anser att det är viktigt att alla yrkesförare har genomgått en god grundläggande utbildning och har hög kompetens, samt att föraren regelbundet genomgår fortbildning.

De förare som enligt vårt förslag kommer att erhålla sin grundläggande kompetens i enlighet med Rådets direktiv 2003/59/EG genom en gymnasial utbildning, bör ges möjlighet att få körkortsbehörighet *D* och taxiförarlegitimation vid en lägre ålder än 21 år. Detta skulle göra det möjligt att starta gymnasieutbildningar med inriktning på persontransport. Dessa utbildningar saknas idag och är ett måste för att taxi- och bussbranschen i framtiden ska kunna rekrytera förare.

9.2.3

Se synpunkterna under 9.2.2

SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND

Jan-Erik Kjellberg
Förbundsdirektör