

Yttrande
2009-04-23

Er ref: N2009/455/TR
Sid. 1 (4)

En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet (SOU 2008:130)

Inledning

I detta gemensamma remissvar från Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Bussarbetsgivarna (BuA) och Svenska Taxiförbundet framförs synpunkter på de författningsförslag som 2007 års körkortsutredning föreslår i sitt slutbetänkande "En reformerad körkortslagstiftning – Genomförandet av tredje körkortsdirektivet" (SOU 2008:130) med anledning av Europaparlamentets och Rådets direktiv 2006/126/EG samt 2003/59/EG. Remissvaret innehåller synpunkter på de områden i betänkandet som berör yrkesmässiga persontransporter med buss och taxi samt körkortsbehörighet.

Branschorganisationerna och Bussarbetsgivarna ser positivt på de föreliggande författningsförslagen som uttrycker branschens och EU:s vilja att väcka ungdomars intresse för föraryrket och därmed bidra till rekryteringen av nya yrkesförare, lyfta kompetensnivån inom yrkesförarkåren samt höja statusen på föraryrket. Vi har sedan länge, på flera olika sätt, verkat i denna riktning. Därför anser vi att utredningen är väl genomförd och att de förslag som presenteras är väl avvägda. Utredningen har tagit till sig relevant forskning och branschens erfarenheter.

Vi noterar med glädje att utredningens förslag gör det möjligt att sänka åldern för att bli taxi- och bussförare. Författningsförslagen ger möjlighet att starta treåriga gymnasieutbildningar för persontransporter, vilket också är villkoret för en sänkning av ålderskravet.

Nedan följer ett antal viktiga punkter och frågeställningar som vi valt att särskilt belysa, även om vi i grunden är positiva till utredningens förslag. Vi behandlar även ytterligare några frågeställningar där utredningen, enligt vår uppfattning, har dragit felaktiga slutsatser.

Allmänt

Sänkt ålder för att erhålla taxiförarlegitimation

Vi instämmer i utredningens bedömning att lägsta åldern för att erhålla taxiförarlegitimation kan sänkas om föraren har genomgått en treårig utbildning. Därför bör snarast Yrkestrafiklagens 3 kap. ändras så att sänkningen blir möjlig.

Gymnasieutbildning för persontransporter

En förutsättning för sänkt yrkesförarålder har varit att få till stånd en gymnasieutbildning för persontransporter. Tidigare har branschen varit i ett moment 22 liknande situation. Då det inte funnit någon utbildning har det inte gått att sänka körkortsåldern och utan sänkt körkortsålder har det inte gått att starta någon utbildning. Vi delar utredningens syn på att det är möjligt att inom föreslagna program inom gymnasieskolan finna utbildningsgrenar som kan anpassas för att uppfylla kraven från myndigheter och branscher.

För att inte tappa tempo vid tillskapandet av en ny yrkesförarutbildning, med inriktning på persontransporter, önskar vi att de lagar och förordningar som berör sänkt förarålder för buss och taxi snarast antas. Att vänta med implementeringen av dessa regler till den 19 januari 2013 skulle leda till att de första ungdomarna som utbildas inom detta program tidigast i juni 2017 kan stå till arbetsmarknad förfogande.

Förslag: Att lagen om yrkesförarkompetens och körkortslagen ändras så att bestämmelserna ska kunna tillämpas av de elever som påbörjar en gymnasialutbildning efter den 1 juni 2010.

Dagens yrkeskompetensbevis avskaffas och information om YKB införs på körkortet i stället

Det vore ur ett yrkesförare- och arbetsgivareperspektiv bra om yrkeskompetensbevis avskaffas och ersätts med att uppgiften om yrkeskompetensbevisets giltighetstid införs på körkortet. Då den administrativa giltighetstiden för körkortsbehörighet D1,D1E, D och DE föreslås sänkas från 10 år till 5 år faller det tidigare argumentet att körkortet och yrkesförarkompetensbeviset har olika långa giltighetstider.

En ändring skulle leda till minskat regelkrångel och kostnad för föraren. Det skulle även underlätta arbetsgivarens skyldighet att följa upp förarens kompetens och körkortsbehörighet.

Förslag till ny körkortslag

2 kap. Behörigheter

Undantag

6§ *Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har körkortsbehörighet kategori B köra alla fordon som kräver körkortsbehörighet eller förarbehörighet.*

Utredningen föreslår ingen ändring men vi vill understryka vikten av att detta undantag får fortleva. Ett borttagande av detta undantag skulle direkt leda till ökade kostnader och ytterligare försvåra rekryteringen av kompetent verkstads- och depåpersonal. Då det i branschen råder stor brist på denna yrkeskategori.

6 kap. Behörighetsingripande

Läkares anmälningsplikt

16§ Om en läkare vid under...

Läkare ska ha fortsatt skyldighet att anmäla patienter som förlorat sin förmåga att på ett trafiksäkert sätt framföra fordon. Skyldigheten bör dock kompletteras med att en sanktionsmöjlighet införs vid underlåtelse av anmälningsplikt i syfte att tillse att reglerna efterlevs.

Det bör också påpekas att kraven på yrkestrafikens förare är högre än för behörighet för exempelvis personbil, vilket måste uppmärksammas inom läkarkåren.

Läkare ges i förslaget möjlighet att låta bli att anmäla till transportstyrelsen, om det finns anledning att anta att föraren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att fortsätta köra, ett muntligt "körförbud". Vi anser inte att företeelsen muntliga körförbud bör användas i den stora utsträckning som det görs idag. Det bör utredas vidare vilka sjukdomar och symptom etc. som läkaren under en tidsbegränsad period får rätten att ge muntliga förbud. Självklart måste dessa "körförbud" noteras i patientjournalen och följas upp vid ett nytt läkarbesök.

Vi stöder tanken på att bygga upp Trafikmedicinska centra/enheter. Dessa enheters uppgifter skulle vara att utreda medicinsk lämplighet för körkortsinnehavare och fungera som kunskapsspridare för läkarkåren i dessa frågor.

Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

3 kap.

6§ En förare som förvärvat ett yrkeskomp...

I förslaget ges möjligheten att en förare från 18 års ålder får utföra persontransporter som kräver behörighetskategori D-DE. Under förutsättning att transporten utförs i linjetrafik och att inte linjen överstiger 50 kilometer.

I artikel 5.3 a i) yrkesförardirektivet används begreppet reguljär trafik, vilket i förslaget har omskrivits till linjetrafik. Begreppet reguljär trafik bör tolkas i ett vidare perspektiv än den begränsning linjetrafik har enligt yrkestrafiklagen. Se Rådets förordning (EEG) nr 684/92, artikel 2) av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss. I Rådets definitioner anges bland annat att transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter skall anses som speciell reguljär trafik.

I Sverige styr yrkestrafiklagen vad som är linjetrafik och vad som är beställningstrafik. Det är inte helt enkelt och logiskt att förstå vad som skiljer de olika trafikslagen åt. En skolskjuttransport kan under första året klassas som linjetrafik för att nästa år bli beställningstrafik beroende på hur den upphandlas. Ett annat exempel är om ett bussbolag kör en linje på söndagar till högmässan och kyrkan betalar för linjen så är det att betrakta som beställningstrafik. Om kyrkan däremot vill att bussbolaget ska ta en avgift för resenären för att få bidrag till linjens kostnad så har det blivit linjetrafik och kräver tillstånd.

Det troliga syftet som man vill uppnå med förslaget är att föraren ska vara väl förtrogen med körvägen. Men med förslaget så kan föraren teoretiskt få köra en ny linje varje dag. Eftersom man troligen inte uppnår syftet med förslaget föreslår vi att man väljer det gamla sättet, dvs. som det gällde före september 2008, att definiera 50 kilometersregeln. Denna skrivning ger även föraren möjlighet att köra färdtjänst och flexlinjer med bussregistrerade fordon.

Förslag på text:

Att ”... i linjetrafik om linjens längd inte överstiger 50 kilometer”.

Ersätts med ” ... inom en radie av 50 kilometer från den ort där fordonet normalt är stationerat”.

Förslag till ändring av i förordning (2001:650) om vägtrafikregister.

Det måste bli enklare för arbetsgivaren att använda vägtrafikregistret för att kontrollera om föraren har giltig körkortsbehörighet och yrkeskompetens. Vi förutsätter att samråd har genomförts med utredningen ”Översynen av lagstiftningen om vägtrafikregister” (dir. 2008:53).

Anna Grönlund, förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund

Peter Jeppsson, VD Bussarbetsgivarna

Thomas Winskog, förbundsdirektör Svenska Taxiförbundet