



Transportstyrelsen
Väg- och järnvägsavdelningen Box 267
781 23 Borlänge

Stockholm 2017-04-03

TSF 2016-118

Remissyttrande angående Transportstyrelsens förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m.

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Remitterat förslag

Transportstyrelsen föreslår i remissen att två paragrafer stryks i myndighetens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Skälet är att fortsatt innehav av körkortsbehörigheterna för tunga fordon samt taxiförarlegitimation inte längre kan medges enligt Transportstyrelsens bedömning för personer som innehade sitt körkort eller körkortstillstånd före den 1 maj 2008 och som inte uppfyller körkortsdirektivets krav beträffande epilepsi. Denna bedömning görs efter påpekande från EU-kommissionen.

Nuvarande regler (TSFS 2010:125) kräver för innehav av ovannämnda behörigheter tio anfallsfria år då diagnosen epilepsi har ställts eller nu kan ställas samt att behandling med läkemedel inte förekommit under denna tid. Det finns dock undantag i reglerna som innebär att en körkortsinnehavare som den 1 maj 2008 hade behörigheterna C, CE, D, DE eller taxiförarlegitimation och som blivit sjuk före 1 september 2010, kan medges fortsatt innehav efter en anfallsfri period om fem år. Detta även om diagnosen epilepsi har ställts och behandling med läkemedel mot epilepsi förekommit under tiden. Denna regel/undantag finns mot bakgrund av att de medicinska kraven beträffande epilepsi ändrades med TSFS 2010:125 och det var dessa krav som gällde tidigare. Det är alltså denna regel/undantag som nu enligt remissen föreslås tas bort.

Ställningstagande av Sveriges Bussföretag i sammanfattning

Sveriges Bussföretag motsätter sig den föreslagna ändringen av regelverket.





Sveriges Bussföretag anser att EU-kommissionen inte har författningsmässigt stöd för sin uppfattning. Den strider också mot gällande principer inom körkortslagstiftningen i Europa och inom förvaltningsrätten i Sverige.

Sveriges Bussföretags uppfattning om remitterat förslag och konsekvensutredning

Anledningen till att ovannämnda undantag nu föreslås tas bort är enligt remissen att EU-kommissionen anser att det ska strykas. Det är alltså inget som initierats från svensk sida. Tvärtom, Transportstyrelsen har tidigare ansett att Körkortsdirektivet gett möjlighet till ha kvar regeln/undantaget. I Körkortsdirektivets artikel 13.2 stadgas att behörighet att framföra fordon som beviljats före den 19 januari 2013 inte ska kunna dras in eller på något annat sätt inskränkas genom bestämmelserna i direktivet. Det är en fullt rimlig och logisk tolkning Transportstyrelsen gjort av denna artikel och den är enligt Sveriges Bussföretags uppfattning inte heller möjlig att tolka på annat sätt. Mot den bakgrunden är EU-kommissionens agerande svårt att förstå och måste ifrågasättas av Transportstyrelsen och regeringen. Sveriges Bussföretag anser att EU-kommissionen saknar rättslig grund för sitt agerande och sin uppfattning. Kommissionens påståenden strider uttryckligen mot lydelsen av artikel 13.2.

För knappt ett år sedan var det en remiss från Transportstyrelsen i ett liknande ärende rörande medicinska krav gällande krav på synskärpa. Då, liksom nu anser Sveriges Bussföretag att dessa ärenden är principiellt märkliga och att EU-kommissionen agerar på ett tvivelaktigt sätt som i sin tur får Transportstyrelsen att fatta felaktiga beslut.

Inom körkortslagstiftningen i Europa tillämpas ofta principen ”farfarsrättigheter” som innebär att gamla regler fortsätter att gälla för den som redan har ett körkort när nya regler införs. Enligt remissen är emellertid Kommissionen tydlig med att medicinska förutsättningar aldrig kan omfattas av så kallade ”farfarsrättigheter” eftersom ”det skulle underminera betydelsen av fynd i ny forskning och nya rön”. För denna uppfattning saknas dock författningsmässigt stöd i Körkortsdirektivet.

Det är fel att ändra krav i efterhand för dem som redan har körkort, vare sig de har det med ordinarie regler eller en dispens som grund. Nya regler ska alltid gälla nya körkort. Denna princip har hittills tillämpats i Sverige och i många andra europeiska länder

Den föreslagna ändringen att ta bort detta undantag medför ingen ökning av trafiksäkerheten, utan snarare tvärtom. Det här handlar om erfarna förare som haft körkort länge. Det är uppenbarligen väldigt låga konkreta risker med dessa redan ”prövade fall” som har innehar körkort sedan lång tid tillbaks.

Den föreslagna ändringen kommer om den genomförs medföra personliga tragedier för ett antal yrkesförare när de inte längre kan fortsätta i sitt yrke. Ändringen medför även onödiga kostnader och andra problem för ett antal bussföretag, lastbilsäkerier och taxiföretag. Mot bakgrund av att ”enbilsföretag” och små företag med endast enstaka anställda är mycket vanliga inom yrkestrafikområdet kan ändringen i regelverket medföra att företag måste läggas ner. Det medför eventuellt också negativa konsekvenser för transportköpare och trafiknyttjare i form av företag, organisationer och enskilda



konsumenter då de inte längre kan utnyttja det ”vanliga” transportföretaget, pga. av det tvingats lägga ner verksamheten.

Det är enligt Transportstyrelsen inte möjligt att kartlägga och få fram antals uppgifter över hur många bussförare och lastbilsförare som skulle bli av med sin behörighet om den föreslagna förändringen genomförs. Därmed är det svårt att närmare kvantifiera de negativa konsekvenser som uppkommer. Bristen på förare i yrkestrafikbranscherna förväntas öka under de närmaste åren bl.a. till följd av stora pensionsavgångar och att ett antal personer med körkortsbehörigheten väljer att inte genomgå YKB-fortbildning. Det remitterade förslaget försämrar situationen ytterligare när det gäller förartillgången, om det genomförs.

Transportstyrelsen underskattar i remissen antalet bussföretag. I remissen anges att det finns 334 ”kollektivtrafikföretag” (avser år 2015). Det finns i Sverige ca 775 bussföretag, se publikationen ”Statistik om bussbranschen” (finns på www.sverigesbussforetag.se).

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD