

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Transportstyrelsen

vag@transportstyrelsen.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER ÖVERSYN AV DE TRAFIKMEDICINSKA KRAVEN GÄLLANDE BRUK AV SUBSTANS SOM PÅVERKAR FÖRMÅGAN ATT KÖRA MOTORFORDON, SÄRSKILT KAPITEL 12 OCH 13

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag med tillsammans cirka 38.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser det i enlighet med körkortsdirektivet 2006/126/EG, bilaga III enbart ska vara två grupper av körkort och inte som i Sverige vara tre grupper
- Sveriges Åkeriföretag anser att de strängare kraven ju högre körkortsbehörighet inte ska förväxlas med hur körkortet delas in i grupper
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är en klar fördel att ha samma indelning i kapitel i de nationella föreskrifterna så som rubrikerna är i bilaga III
- Sveriges Åkeriföretag anser att förvaltningslagens bestämmelser om negativ rättskraft även ska tillämpas när det gäller körkort och de medicinska kraven

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av missivet samt de medicinska föreskrifterna TSFS 2010:125 som bifogats missivet.

Närmare om de medicinska kraven för körkort enligt TSFS 2010:125, allmänt

När det gäller de medicinska kraven så har körkortsdirektiv 2006/126/EG, i bilaga III enbart två grupper av körkort, grupp 1 och grupp 2. Skäl saknas för att Sverige ska ha tre (3) grupper av körkort med olika medicinska krav i de olika grupperna. Anpassning till direktivet bör göras så att det i de medicinska föreskrifterna enbart används två grupper så som det görs i direktivets bilaga III. Transportstyrelsen har möjlighet att ge in en hemställan till regeringen, Infrastrukturdepartementet, om ändring av körkortsförordningen 1998:980 3 kap.

Det ska då också noteras att denna indelning i grupper av körkort görs i körkortsförordningens kapitel för ansökan om körkort, 3 kap. Det framgår inte av kapitlet att den gruppindelningen sedan är avsedd att även användas i något annat sammanhang i samband med körkort. Alltså behöver Transportstyrelsen troligen inte ens begära att denna gruppindelning ändras, det är bara för Transportstyrelsen att ändra sina medicinska föreskrifter och enbart använda två grupper, grupp 1 och grupp 2.

Bilaga III avsnitt 5 medger att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som fastställs i bilagan. Detta ska dock inte förväxlas med att Transportstyrelsen i sina medicinska krav har en rätt att dela in körkortet i tre grupper, se 1 kap 2 §.

Sveriges Åkeriföretag anser att de vore en klar fördel att ha samma indelning i kapitel i de nationella medicinska föreskrifterna så som rubriksättningen är i bilaga III. Fördelen är att det så blir lättare att jämföra texterna mellan de nationella bestämmelserna och bilaga III om systematiken skulle överensstämma.

Det är absolut nödvändigt att i de medicinska föreskrifterna göra en hänvisning till 37 § förvaltningslagen (2017:900) om negativ rättskraft som ska tas in i föreskrifterna. Det är oacceptabelt att ett förvaltningsbeslut, om att bevilja körkortstillstånd med stöd i de vid det tillfället gällande medicinska föreskrifterna, utan stöd i lag ändras av Transportstyrelsen trots att samma medicinska

förhållande nu råder som rådde då körkortstillståndet beviljades, och att återkallandet sker för att de medicinska föreskrifterna därefter har ändrats i skärpande riktning. Har det medicinska förhållandet däremot förändrats till det sämre, så kan ingripande ske om ett sådant hade kunnat ske även med stöd av det föreskrifter som gällde vid beviljandet av körkortstillståndet.

Närmare om de medicinska kraven för körkort enligt TSFS 2010:125, särskilt 12 och 13 kap.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är fullständigt oacceptabelt att föra motorfordon i påverkat tillstånd oavsett om det sker vid påverkan av alkohol, mediciner eller narkotikaklassade preparat. När det gäller alkohol finns det dock fastlagda gränsvärdet som med stor rättssäkerhet går att objektivt mäta. Om alkoholhalten i blodet eller i utandningsluften inte överstiger dessa fastställda värden anses det att personen trots allt får lov att föra motorfordon. Värre blir det dock om personen både är påverkad av alkohol och en kombination av mediciner och/eller narkotikaklassade preparat.

Det som är slående vid en jämförelse mellan körkortsdirektivets bilaga III och de medicinska föreskrifterna kap. 12 och 13, är hur mycket mer detaljerade de svenska föreskrifterna är.

Sveriges Åkeriföretag ser fram emot den komparativa undersökningen med representativa medlemsstaters/EES-staters medicinska motsvarade föreskrifter, särskild då för Danmark, Finland och Norge. Vidare bör en sådan komparativ undersökning även innehålla en jämförelse med åtminstone en befolkningsmässigt större EU-medlemsstat, till exempel Tyskland eller Frankrike. Av särskilt intresse kan det vara att jämföra med någon Sydeuropeisk medlemsstat, till exempel Grekland, Italien eller Spanien. Gemensamt för alla dessa stater är att de omfattas av bestämmelserna i tredje körkortsdirektivet och därmed av bilaga III.

Allmänt sett är det få döda i trafiken i norra Europa och något högre siffror i södra Europa. Det vore intressant att se om man kan göra någon koppling av dessa siffror till de respektive nationella medicinska kraven, deras innehåll samt hur de i praktiken tillämpas.

Visar det sig då att det inte finns någon egentlig skillnad mellan de svenska föreskrifterna och trafiksäkerheten i Sverige jämförda med någon annan medlemsstats nationella föreskrifter/tillämpning i förhållande till trafiksäkerhetssiffror i dessa stater ska kan man kanske dra slutsatsen att de svenska föreskrifterna är onödigt omfattande och, möjligtvis, för strikta. Men om detta vet vi i dagsläget ingenting och några slutsatser eller gissningar ska därför inte göras. Sveriges Åkeriföretag vill betona att vi med dessa förslag inte på något sätt vill äventyra trafiksäkerheten som självklart är något som vi håller mycket högt.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Transportstyrelsens förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef