



Behörighet för lokförare

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2010/11:122 Behörighet för lokförare och två motioner som väckts med anledning av propositionen. I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen.

Utskottet föreslår att riksdagen bifaller ett motionsförslag om undantag från lokförarkrav för museijärnvägar och klargör att lokförarkrav inte ska gälla för museijärnvägar på fristående nät. Utskottet föreslår vidare i ett tillkännagivande, med anledning av ett motionsförslag, att regeringen återkommer till riksdagen med förslag om hur undantag för registerföring för bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål lämpligen kan regleras.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om lag om behörighet för lokförare, lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) och lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Lagförslagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011.

Ett särskilt yttrande (V) finns i betänkandet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	6
Lagförslag om behörighet för lokförare m.m.	6
Propositionen	6
Motionerna	13
Utskottets ställningstagande	14
Särskilt yttrande	17
Lagförslag om behörighet för lokförare, punkt 1 (V)	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	18
Propositionen	18
Följdmotionerna	18
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	19

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslag om behörighet för lokförare

Riksdagen antar regeringens förslag till

a) lag om behörighet för lokförare,

b) lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) och

c) lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:122 punkterna 1–3 och motion

2010/11:T15 av Björn von Sydow och Lennart Axelsson (båda S) yrkande 1 och

avslår motion

2010/11:T16 av Siv Holma m.fl. (V).

2. Register över järnvägsfordon m.m.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anfört om register över järnvägsfordon m.m. Därmed bifaller riksdagen delvis motion

2010/11:T15 av Björn von Sydow och Lennart Axelsson (båda S) yrkande 2.

Stockholm den 19 maj 2011

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Anders Åkesson (C), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Leif Jakobsson (S) och Marianne Åhman (FP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas proposition 2010/11:122 Behörighet för lokförare och två följdmotioner.

En förteckning över behandlade förslag redovisas i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2. Regeringen har begärt Lagrådets yttrande. Regeringen har i allt väsentligt följt Lagrådets förslag förutom i ett avseende, som handlar om hur vite och straff ska förhålla sig till varandra. Av propositionen framgår att regeringen avser att se över dessa bestämmelser.

Bakgrund

Regleringen av järnvägssektorn har sedan början av 1990-talet förändrats genom ett antal reformer både inom Sverige och på EU-nivå. Det övergripande syftet med dessa reformer är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa tekniska och juridiska förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Sedan 2001, då det s.k. första järnvägspaketet antogs, har reformarbetet intensifierats. Det andra järnvägspaketet antogs 2004, och 2005 antogs ett direktiv om villkor för anlitanande av arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Det nu aktuella Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen ingår i det s.k. tredje järnvägspaketet, som också innehåller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag till de lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen.

Förare av järnvägsfordon (eller lokförare) ska dels ha ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller vissa minimikrav när det gäller lämplighet, utbildning och allmänna yrkeskvalifikationer, dels ett eller flera komplette-

rande intyg som anger på vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Förarbeviset ska utfärdas av tillsynsmyndigheten och intyget av verksamhetsutövaren, dvs. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren arbetar. Förarbeviset och det kompletterande intyget ska kunna återkallas om kraven inte längre uppfylls. Utbildningsanordnare, examinatorer samt läkare och psykologer som bedömer den fysiska och psykiska lämpligheten att utöva lokföraryrket ska ha tillstånd av tillsynsmyndigheten. Register ska föras över förarbevis, kompletterande intyg och tillstånd.

Regeringen föreslår att direktivet genomförs genom en ny lag om behörighet för lokförare samt ändringar i järnvägslagen (2004:519) och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

I propositionen föreslås också en ändring i järnvägslagen så att läkarundersökningar får göras även vid behov och inte bara regelbundet.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011. Behörighetskraven ska börja tillämpas för förare i internationell trafik den 29 oktober 2011 och för förare i nationell trafik den 29 oktober 2013. Förare som har behörighet att framföra järnvägsfordon före dessa datum ska dock ha skaffat förarbevis och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018. De register som ska upprättas föreslås vara upprättade senast den 29 oktober 2011. Även övriga ändringar föreslås träda i kraft den 1 juli 2011.

Utskottets överväganden

Lagförslag om behörighet för lokförare m.m.

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag om lag om behörighet för lokförare, lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) och lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) samt bifaller ett motionsförslag om undantag från lokförarkrav för museijärnvägar. Riksdagen tillkännager vidare med delvis bifall till en motion att regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag om hur undantag för registerföring för bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål lämpligen kan regleras. Ett motionsförslag om att utvidga lokförarbehörigheten till att även omfatta tunnelbana och spårväg avslås.

Jämför särskilt yttrande (V).

Propositionen

Nuvarande reglering m.m.

Av propositionen framgår bl.a. att det primära ansvaret för att lokförarna uppfyller tillräckliga krav om lämplighet och kompetens i dag ligger hos verksamhetsutövarna. Arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Verksamhetsutövaren får inte heller tilldela någon arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl. Den som har uppgifter med betydelse för säkerheten, t.ex. lokförare, ska också genomgå regelbundna läkarundersökningar. Det är alltså järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna som ser till att de förare som anlitas i verksamheten har genomgått nödvändig utbildning, uppnått de kvalifikationer som krävs och i övrigt är fysiskt och psykiskt lämpliga att utöva lokföraryrket.

Det framgår vidare av propositionen bl.a. att för närvarande tillhandahålls lokförarutbildningar och andra utbildningar på järnvägsområdet i Sverige som kvalificerade yrkesutbildningar (KY). Utbildningar tillhandahålls även av Järnvägsskolan som är en del av Trafikverket, SJ AB, Green Cargo AB och andra tågföretag som har sina egna utbildningsfunktioner. I dag upprättar varje företag sina egna utbildningsplaner som godkänns av tillsynsmyndigheten. Det finns dock inget bakomliggande regelverk mot vilket myndigheten gör sin bedömning. Det blir allt vanligare med perso-

naluthyrning. När dokumentationen om varje förarens kompetens och hälsa finns hos järnvägsföretagen kan det vara svårt för förarna och uthyrningsföretagen att få tillgång till denna.

Tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsen) roll när det gäller lokförarnas kompetens består dels i att meddela föreskrifter om utbildning, hälsokrav och säkerhetsstyrningssystem, dels att godkänna företagens utbildningsplaner för grundutbildningar. Tillsynsmandatet är dock begränsat till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. Myndigheten saknar möjlighet att utöva tillsyn över utbildningsanordnare.

Lokförardirektivet

I lokförardirektivet uppges bl.a. att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. Direktivet syftar till att komma till rätta med dessa skillnader och skapa en enhetlig europeisk reglering på området, samtidigt som den höga säkerheten i järnvägssystemet upprätthålls. Direktivet syftar också till att bidra till målen för gemenskapens politik i fråga om arbetstagarernas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster inom ramen för den gemensamma transportpolitiken. Ytterligare ett syfte är att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater, men också mellan olika järnvägsföretag.

Genomförandet av lokförardirektivet

Ny lag m.m.

För att genomföra lokförardirektivet föreslår regeringen att en ny lag införs, som benämns lag om behörighet för lokförare. Lagens tillämpningsområde föreslås gälla för de förare av järnvägsfordon som arbetar hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som har tillstånd enligt järnvägslagen. Lagen ska inte gälla för förare som framför järnvägsfordon utslutande på

- tunnelbana eller spårväg
- fristående lokala eller regionala järnvägsnät
- järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som enbart används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods
- banavsnitt som är tillfälligt avstängda för normal trafik i syfte att utföra banarbete
- spår område för underhållsverkstäder, uppställning eller lokstallar.

Det grundläggande kravet för att järnvägsfordon ska få framföras är att föraren har giltigt förarbevis och giltigt kompletterande intyg.

Förarbevis

Regeringen föreslår att förarbevis ska utfärdas efter ansökan för den som

- har fyllt 20 år, eller 18 år om det finns särskilda skäl
- med godkänt resultat har slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning
- är fysiskt lämplig att framföra järnvägsfordon
- är psykiskt lämplig att framföra järnvägsfordon
- kan styrka de yrkeskvalifikationer som krävs.

Enligt regeringens förslag ska förarbevis utfärdas av tillsynsmyndigheten. Den medicinska och psykologiska undersökningen ska endast få utföras av, eller under överinseende av, en läkare eller psykolog med särskilt tillstånd. Ett förarbevis ska vara giltigt i tio år från dagen för utfärdandet.

Kompletterande intyg

Regeringen föreslår att ett kompletterande intyg ska utfärdas för den som har

- giltigt förarbevis
- tillräckliga kunskaper för att framföra de järnvägsfordon som intyget avser på den järnvägsinfrastruktur som intyget avser
- lämpliga språkkunskaper för den järnvägsinfrastruktur intyget avser
- deltagit i intern utbildning om företagets säkerhetsstyrningssystem.

Enligt regeringens förslag ska det kompletterande intyget utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är eller ska bli anställd eller på annat sätt anlitas eller ska anlitas i verksamheten. Vidare föreslås att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem ska utfärda, uppdatera, ompröva och återkalla kompletterande intyg samt regelbundet kontrollera sina förares kvalifikationer och hälsa. Om tvist uppstår ska frågan kunna hänskjutas till tillsynsmyndigheten.

I propositionen föreslås vidare bl.a. att ett kompletterande intyg ska gälla endast i verksamhet hos det järnvägsföretag eller för den infrastrukturförvaltare som utfärdat intyget. Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som har utfärdat ett kompletterande intyg ska på begäran av föraren överlämna en bestyrkt kopia av det kompletterande intyget och övriga handlingar som styrker förarens utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

Regeringen föreslår bl.a. att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska se till att de förare som de utfärdat kompletterande intyg för inte är påverkade av något ämne som kan inverka negativt på koncentration, vaksamhet eller uppträdande under tjänstgöringen. Vidare föreslås i propositionen bl.a. att ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som får kännedom om att en förares lämplighet att utöva yrket kan ifrågasättas av hälsoskäl, genast ska vidtanödvändiga åtgärder för att klargöra situationen och säkerställa att säkerhetsnivån i järnvägssystemet upprätthålls.

Förarens skyldigheter

Regeringen föreslår bl.a. att en förare som anser att han eller hon till följd av sitt hälsotillstånd inte är lämplig som förare ska genast underrätta järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om detta. En förare ska genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning om det är nödvändigt för att bedöma förarens lämplighet att utöva yrket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om dessa undersökningar. En förare ska kunna hänskjuta en fråga om skyldighet att genomgå sådana undersökningar för prövning av tillsynsmyndigheten.

Förhindrande av förfalskning av förarbevis och kompletterande intyg

Regeringen föreslår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om åtgärder för att förhindra förfalskning av förarbevis och kompletterande intyg.

Utbildning

Ett av skälen till att lokförardirektivet antogs var att en studie visat att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. I direktivet infördes därför bestämmelser om minimikrav på den utbildning som förarna ska genomgå.

Regeringen föreslår att utbildning ska få bedrivas endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten. För att få tillstånd ska den sökandes personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt vara sådana att sökanden bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning. Den sökande ska vidare ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och vara opartisk.

Vidare föreslår regeringen bl.a. att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilken utbildning som krävs för att få förarbevis och kompletterande intyg. Utbildningen ska avslutas med prov för att kontrollera att eleven uppnått de teoretiska och praktiska kraven för att beviljas ett förarbevis eller ett kompletterande intyg. Tillsynsmyndigheten ska ansvara för prov för förarbevis.

För att en person ska godkännas som examinator vid vissa prov föreslår regeringen att det ska krävas tillstånd av tillsynsmyndigheten. För att få tillstånd som examinator ska den sökande ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och vara opartisk vid utförandet av uppgiften.

Register

Enligt lokförardirektivet ska ett register föras över alla förarbevis som ska vara åtkomliga med hjälp av ett nationellt nummer. Registret ska uppdateras regelbundet. Förarna ska ha tillgång till uppgifterna om sig själva i registren, och de ska ha rätt att få en kopia av uppgifterna. Enligt direktivet så ska också register föras över personer och organ som ackrediterats

eller erkänts. Detta innebär att det ska föras register över de läkare, psykologer, utbildningsanordnare och examinatore som har fått tillstånd att utföra sådana uppgifter.

Regeringen föreslår att den föreslagna lagen ska innehålla särskilda bestämmelser om de register som ska föras enligt direktivet.

När det gäller allmänna bestämmelser om registren föreslår regeringen att personuppgifter ska få behandlas i registren endast för de ändamål som anges i lagen om behörighet för lokförare. Bestämmelserna i personuppgiftslagen (1988:204) om rättelse och skadestånd ska gälla vid behandling av personuppgifter enligt lagen om behörighet för lokförare eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen. Behandling av personuppgifter som är tillåten enligt lagen ska få utföras även om den enskilde motsätter sig det. Personuppgifter som behandlas i registren ska gallras när de inte längre är nödvändiga för de ändamål med behandlingen som anges i lagen. Personuppgifter i förarbevisregistret och ett intygsregister ska dock bevaras i minst tio år efter det att förarbeviset respektive intyget har upphört att gälla.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska beträffande de register som inte förs av det allmänna få meddela föreskrifter eller i det enskilda fallet besluta om att

- personuppgifter ska bevaras för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål
- gallring av personuppgifter ska ske senast vid en viss tidpunkt.

När det gäller register föreslår också regeringen bl.a. att tillsynsmyndigheten med hjälp av automatiserad behandling ska föra ett register över de förarbevis myndigheten utfärdar (*förarbevisregistret*). Ändamålet med förarbevisregistret ska vara att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon. Personuppgifter ska också få behandlas för att möjliggöra utlämnande av uppgifter som har begärts enligt lagen eller om utlämnande sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning.

I fråga om behandlingen av känsliga personuppgifter föreslår regeringen att känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa får behandlas i förarbevisregistret

- om uppgifterna är nödvändiga för handläggning av ett ärende
- för att fullgöra uppgiftslämnande till annan om det är nödvändigt med hänsyn till ändamålet.

När det gäller direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ska detta endast få medges

- den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv

- olycksutredande myndighet i Sverige
- behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz
- Europeiska järnvägsbyrån
- det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Åtkomst till personuppgifter i förarbevisregistret för tjänstemän hos tillsynsmyndigheten ska vara förbehållet de tjänstemän som på grund av sina arbetsuppgifter behöver ha tillgång till uppgifterna. Regeringen föreslår att känsliga personuppgifter som avses i personuppgiftslagen inte ska få användas som sökbegrepp.

Vidare föreslår regeringen bl.a. att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska föra register över de kompletterande intyg som de utfärdar (*intygsregister*). Ändamålet med intygsregistren ska vara att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon enligt lagen.

När det gäller direktåtkomst till intygsregister m.m. föreslår regeringen att detta endast ska få medges

- den som är registrerad i ett intygsregister, när det gäller uppgifter om den registrerade själv
- tillsynsmyndigheten och olycksutredande myndighet i Sverige
- behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz.

Vidare föreslår regeringen bl.a. att om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare försätts i konkurs eller av annat skäl upphör med verksamheten, ska den som tar över driften av verksamheten även ta över personuppgiftsansvaret för företagets intygsregister. Om verksamheten inte övertas av annan, ska tillsynsmyndigheten överta personuppgiftsansvaret för registret. Regeringen föreslår även att det ska finnas ett register över personer och organ med tillstånd att bedriva utbildning.

Offentlighet och sekretess

Offentlighetsprincipen innebär bl.a. att var och en har rätt att ta del av uppgifter som finns i allmänna handlingar hos svenska myndigheter. Rätten att ta del av allmänna handlingar gäller enligt 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen svenska medborgare. Utländska medborgare är likställda med svenska medborgare om inte annat följer av tryckfrihetsförordningen eller annan lag. Det finns för närvarande inte några bestämmelser som begränsar utländska medborgares rätt att ta del av allmänna handlingar. Även juridiska personer har rätt att ta del av allmänna handlingar. Offentlighetsprincipen får bara inskränkas om det krävs med hänsyn till vissa särskilt

angivna intressen, bl.a. skyddet för enskilds personliga förhållanden. Inskränkningar i offentlighetsprincipen ska noga anges i en särskild lag eller annan lag till vilken den lagen hänvisar.

När det gäller offentlighet och sekretess i genomförandet av lokförardi- rektivet föreslår regeringen att sekretess ska gälla i ärende om prövning av någons lämplighet att ha förarbevis om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden röjs. Sekretessen ska inte gälla beslut i ärende. Sekretessen ska gälla i högst 50 år.

När det gäller tillträdesrätt till uppgifter i förarregistret föreslår regeringen att ett antal angivna myndigheter och organ ska ha den rätten. Det- samma gäller för tillträdesrätten till uppgifter i intygsregistret.

Tillsyn och kontroll

Regeringen föreslår bl.a. att tillsyn ska utövas av den myndighet som reger- ingen bestämmer och att tillsynsmyndigheten ska ha rätt att på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för till- synen. Tillsynsmyndigheten ska också ha rätt att på begäran få tillträde till de lokaler, anläggningar och fordon som tillsynen gäller samt meddela de förelägganden som behövs för tillsynen och som får förenas med vite.

Om tillsynsmyndigheten anser att en förare utgör ett allvarligt och akut hot mot järnvägssäkerheten ska myndigheten omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att säkerhetsnivån i järnvägssystemet ska upprätthållas. Till- synsmyndigheten ska bl.a. få stoppa tåg och förbjuda förare att fortsätta köra. En infrastrukturförvaltare ska vara skyldig att på begäran av tillsyns- myndigheten se till att ett tåg snarast stoppas.

Straff

Regeringen föreslår bl.a. att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar en förare som inte har ett giltigt förarbevis eller ett kompletterande intyg om detta krävs enligt lagen ska dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

Överklagande

Regeringen föreslår att tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätt. Ett beslut som meddelas enligt lagen om behörighet för lokförare eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

De lagändringar som föreslås för att genomföra direktivet ska träda i kraft den 1 juli 2011. För förare som inte framför järnvägsfordon enbart i Sverige ska lagen tillämpas fr.o.m. den 29 oktober 2011. För förare som framför järnvägsfordon enbart i Sverige ska lagen tillämpas fr.o.m. den 29 oktober 2013.

Regeringen föreslår vidare bl.a. att den som före den 29 oktober 2011 har behörighet att framföra järnvägsfordon inte enbart i Sverige och den som före den 29 oktober 2013 har behörighet att framföra järnvägsfordon enbart i Sverige ska få fortsätta med det till och med den 28 oktober 2018 utan att behöva ha förarbevis och kompletterande intyg. Detsamma ska gälla för den som påbörjar en förarutbildning före den 29 oktober 2011. Förarbevisregister, intygsregister och tillståndsregister ska upprättas senast den 29 oktober 2011.

Läkarundersökningar enligt järnvägslagen

Regeringen föreslår att den som hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska genomgå läkarundersökning vid behov.

Motionerna

Lagförslag om behörighet för lokförare

I *följdmotion 2010/11:T15 yrkande 1 av Björn von Sydow och Lennart Axelsson (båda S)* framhålls att direktiven kring de europeiska järnvägsnäten gör undantag för delar av järnvägstrafiken. Ett sådant undantag är fristående lokala och regionala järnvägsnät, liksom tunnelbanor och spårvägar m.m. Motionärerna anför att i regeringens förslag till lag om behörighet för lokförare anges förutsättningar för undantag i 1 kap. 2 §. I skälen för regeringens förslag anges dessa främst vara Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan, vilket motionärerna stöder. Motionärerna anser dock att regeringens formulering i propositionen om att ”även fristående nät enbart avsedda för museitrafik *kan* falla in under undantaget” inte är tillräckligt vägledande för tillämpningen. Motionärerna föreslår därför att riksdagen klart bör tillkännage att ”även fristående nät enbart avsedda för museitrafik *ska* falla in under undantaget”.

I *följdmotion 2010/11:T16 av Siv Holma m.fl. (V)* föreslås att regeringen utreder om det föreligger behov av att även förare i tunnelbana och spårvagn ska omfattas av kravet på förarbevis. Även om både tunnelbana och spårväg är slutna system och inte blandas med övrig järnvägstrafik är det dock verksamheter som transporterar ett mycket stort antal personer, vilket ställer stora krav på kunskaper i trafiksäkerhet. Spårvagn framförs dess-

utom i trafik där fotgängare, cyklist, bilister, bussar och tung trafik möts och samsas om delvis samma vägbana. För övriga lagförslag om undantag för krav på förarbevis har motionärerna inga invändningar.

Register över järnvägsfordon m.m.

I följdmotion 2010/11:T15 yrkande 2 av Björn von Sydow och Lennart Axelsson (båda S) tar motionärerna upp frågan om register enligt järnvägs-lagen (2004:519) över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Motionä-rerna föreslår genom ett tillkännagivande att regeringen lägger fram för-slag till riksdagen om att 8 kap. 8 § järnvägslagen ändras så att det uttryckligen framgår att registerföring av järnvägsinfrastruktur och järn-vägsfordon inte ska göras beträffande bl.a. järnvägar med historiska ända-mål eller turiständamål, dvs. de undantag som framgår av rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004.

Utskottets ställningstagande

Lagförslag om behörighet för lokförare

Utskottet vill inledningsvis framhålla att regleringen av järnvägssektorn sedan början av 1990-talet har förändrats genom ett antal reformer både inom Sverige och på EU-nivå. Det övergripande syftet med dessa reformer är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnväg-stjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa tekniska och juridiska förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Utskottet har i olika betänkanden ställt sig positivt till det pågående reformarbetet på järnvägs-området i Europa.

Utskottet vill även framhålla att bestämmelserna om behörighet för lok-förare i dag varierar mellan de olika medlemsländerna. Syftet med lokfö-rardirektivet är att skapa en enhetlig europeisk reglering på området. Som utskottet ser det torde en gemensam reglering göra det lättare för lokförare att kunna flytta mellan olika medlemsländer och mellan olika järnvägsfö-retag, men också göra det lättare för aktörerna att erkänna en behörighet som en förare har fått i ett annat medlemsland.

Med anledning av motionsförslag om undantag från lokförarkrav för museijärnvägar vill utskottet erinra om att direktiven kring de europeiska järnvägsnäten gör undantag för delar av järnvägstrafiken. Ett sådant undantag är fristående lokala och regionala järnvägsnät, liksom tunnelba-nor och spårvägar m.m. Utskottet vill erinra om att i regeringens förslag till lag om behörighet för lokförare anges förutsättningar för undantag i 1 kap. 2 §. I skälen för regeringens förslag anges dessa främst vara Saltsjö-banan, Lidingöbanan och Roslagsbanan, vilket utskottet stöder. Utskottet anser dock att regeringens formulering i propositionen om att ”även fristå-ende nät enbart avsedda för museitrafik *kan* falla in under undantaget” inte

är tillräckligt vägledande för tillämpningen. Utskottet anser att propositionens kommentarer till lagtexten inte ger uttryck för vad lagtexten innebär, nämligen att lokförarkravet för samtliga museijärnvägar på fristående nät ska undantas och inte bara kan undantas. Enligt utskottet finns det således inga valmöjligheter för tillsynsmyndigheten att tolka lagen annorlunda.

Utskottet vill med detta uttalande klargöra att fristående nät enbart avsedda för museitrafik ska falla in under undantaget. Därmed tillstyrker utskottet *motion 2010/11:T15 yrkande 1 (S)*.

Med anledning av motionsförslag om krav på förarbevis för *förare på tunnelbana och spårvagn* vill utskottet erinra om att inom Regeringskansliet gäller – i regelförenklingsens anda – att direktiv inte ska genomföras i större utsträckning än vad direktivet anger. Denna princip är en utgångspunkt om det inte finns sakliga skäl att göra annorlunda. Utskottet vill påminna om att lokförardirektivet är en del i den marknadsöppning av unionens järnvägar som pågått under många år. Eftersom det är tillåtet att köra ett tåg över gränserna inom unionen bör också förarna på dessa tåg ha en samordnad behörighet, anser utskottet. Tunnelbana och spårväg är fristående banor och därmed inte integrerade system i unionen. Något skäl att tillämpa direktivet för tunnelbana och spårväg finns därmed inte enligt utskottets mening.

Av säkerhetsskäl är det naturligtvis viktigt att förare av tunnelbana och spårvagn har den kompetens som krävs eftersom det bl.a. är en stor mängd passagerare på en begränsad infrastruktur som transporteras på tunnelbana liksom att spårvägar interagerar med annan trafik. Utskottet kan då konstatera att tunnelbana och spårväg omfattas av kraven i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, där de grundläggande bestämmelserna bl.a. är att skador till följd av verksamheten förebyggs. Vidare ska de åtgärder och försiktighetsmått vidtas som behövs för att upprätthålla en betryggande säkerhet, liksom att arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten endast får utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses vara lämplig.

Utskottet vill slutligen även framhålla att i syfte att inte i onödan komplicera och fördyra processen med lokförarbehörigheter och behålla så stor flexibilitet som möjligt i systemet, med en möjlighet att kunna avpassa kravnivåerna till den verksamhet som bedrivs, instämmer utskottet med regeringen att direktivets samtliga undantag bör utnyttjas. *Motion 2010/11:T16 (V)* avstyrks följaktligen.

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag om lag om behörighet för lokförare, lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) och lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Register över järnvägsfordon m.m.

Med anledning av motionsförslag om undantag för registerföring av bl.a. järnvägar med historiska ändamål kan utskottet notera att denna fråga inte hanteras i den nu aktuella propositionen. Frågan berör dock undantag i genomförandet av EU-direktiv om utvecklingen av den gemensamma järnvägsmarknaden som den aktuella propositionen är en del av.

Utskottet har fått veta att Transportstyrelsen sammanställt en promemoria (2010-10-28) med anledning av museijärnvägarnas begäran om undantag från kravet på registerhållning. Enligt vad som framgår av promemorian torde det inte med nuvarande föreskrifter/regler vara möjligt att ge ett undantag från kravet på att godkända museijärnvägsfordon ska införas i det nationella fordonsregistret. Utskottet vill framhålla att det dock av promemorian framgår att enligt direktiv 2008/57/EG (tidigare bl.a. 2004/50/EG) får medlemsstaterna undanta järnvägsinfrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål från de bestämmelser som de inför vid genomförandet av detta direktiv. Enligt promemorian finns det således möjligheter att undanta museijärnvägsfordon från direktivets tillämpningsområde – EG-rättsligt sett.

När det gäller museijärnvägar kan utskottet konstatera att enligt museijärnvägarnas riksorganisation – Museibanornas riksorganisation (MRO) – finns 19 museijärnvägar, inklusive museispårvägar, i landet. Tillsammans omsätter dessa 18 miljoner kronor och besöks av ca 130 000 personer årligen. Museijärnvägarna ger därmed, enligt utskottets mening, en värdefull kunskap om gammal järnvägsteknik, som behålls levande med i huvudsak ideella krafter av stor betydelse såväl kulturellt som turistiskt.

Mot bakgrund av det anförda och med anledning av motionsförslag om undantag för registerföring av bl.a. järnvägar med historiska ändamål föreslår utskottet ett tillkännagivande om att regeringen bör undersöka denna fråga utifrån juridiska, säkerhetsmässiga och andra synvinklar och återkomma till riksdagen med förslag om hur undantag för bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål lämpligen kan regleras.

Därmed tillstyrker utskottet delvis *motion 2010/11:T15 yrkande 2 (S)*.

Särskilt yttrande

Lagförslag om behörighet för lokförare, punkt 1 (V)

Siv Holma (V) anför:

Regeringen lämnar i proposition 2010/11:122 Behörighet för lokförare förslag till lagstiftning som innebär att förare av järnvägsfordon ska ha ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller vissa minimikrav på lämplighet, utbildning och yrkeskvalifikationer. Jag anser att lagen om krav på förarbevis är bra och ett sätt att säkerställa hög trafiksäkerhet inom järnvägen. EU-direktivet medger dock undantag för vissa förare från att omfattas av krav på förarbevis, bl.a. förare av tunnelbana eller spårväg.

Regeringskansliets motiv till att undanta från förare som kör tunnelbana och spårvagn krav på förarbevis är att man inte vill genomföra direktiv i större utsträckning än vad direktivet anger. Lokförardirektivet ses främst som en del i den marknadsöppning av unionens järnvägar som pågått under många år.

Enligt min mening är det inte helt övertygande utifrån ett trafiksäkerhetstänkande att undanta förare som kör tunnelbana och spårvagn. Både tunnelbanan och spårvägen är förvisso slutna system och blandas inte med övrig järnvägstrafik. Men det är två verksamheter som transporterar väldigt många personer, vilket ställer stora krav på kunnande i trafiksäkerhet. Spårvagn framförs dessutom i trafik där fotgängare, cyklister, bilister, busar och tung trafik möts och samsas om delvis samma vägbana.

Jag har emellertid avstått från att reservera mig i dagsläget på grund av uppgifter om att det finns trafiksäkerhetskrav på förare av tunnelbana och spårväg som i princip motsvarar de krav som det föreslagna lokförarbeviset ställer.

Jag anser emellertid att trafiksäkerhets- och miljöperspektiven borde vara de främsta drivkrafterna i utvecklingen av den europeiska järnvägsmarknaden och att målet att skapa en inre marknad sedan får anpassas till detta.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:122 Behörighet för lokförare:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om behörighet för lokförare.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Följdmotionerna

2010/11:T15 av Björn von Sydow och Lennart Axelsson (båda S):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fristående lokala eller regionala järnvägsnät när det gäller behörighet för lokförare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändring i järnvägslagen (2004:519) när det gäller register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

2010/11:T16 av Siv Holma m.fl. (V):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda om det föreligger ett behov av att även förare av tunnelbana och spårvagn ska omfattas av kravet på förarbetsvis.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om behörighet för lokförare

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om behörighetskrav för att få framföra järnvägsfordon.

Lagen innehåller även bestämmelser om

1. tillstånd för läkare och psykologer, utbildningsanordnare och examinators,

2. förarutbildning, och

3. bedömning av förarens lämplighet och kvalifikationer.

Lagen innehåller också bestämmelser om skyldighet att föra register över förarbevis, kompletterande intyg och tillståndshavare.

Tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller för de förare av järnvägsfordon som arbetar hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare.

Lagen gäller inte förare som framför järnvägsfordon uteslutande på

1. tunnelbana eller spårväg,

2. fristående lokala eller regionala järnvägsnät,

3. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som används enbart av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods,

4. banavsnitt som tillfälligt är avstängda för normal trafik i syfte att utföra banarbete, eller

5. spårområde för underhållsverkstäder, uppställningsspår eller lokstallar.

Definitioner

3 § I denna lag betyder

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som ska ha tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519),

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som ska ha tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51, Celex 32007L0059).

elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

säkerhetsstyrningssystem: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med 2 kap. 5 § järnvägslagen,

tillsynsmyndighet: den myndighet som regeringen utser enligt 5 kap. 1 §.

2 kap. Förarbehörighet

Allmänna behörighetskrav

1 § Järnvägsfordon får framföras av den som har giltigt förarbevis och giltigt kompletterande intyg enligt denna lag.

Förarbevis

Grundläggande krav

- 2 §** Ett förarbevis ska efter ansökan utfärdas för den som
1. har fyllt 20 år eller, om det finns särskilda skäl för det, 18 år,
 2. med godkänt resultat har slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning,
 3. är fysiskt lämplig att framföra järnvägsfordon,
 4. är psykiskt lämplig att framföra järnvägsfordon, och
 5. kan styrka de yrkeskvalifikationer som krävs.
- Förarbevis utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Giltighet

- 3 §** Ett förarbevis är giltigt i tio år från dagen för utfärdandet.
- Ett förarbevis som har utfärdats i Sverige för någon som fyllt 18 men inte 20 år gäller bara här i landet till dess han eller hon fyllt 20 år.
- Ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller även i Sverige om föraren har fyllt 20 år.

Kompletterande intyg

Grundläggande krav

- 4 §** Ett kompletterande intyg ska utfärdas för den som har
1. giltigt förarbevis enligt denna lag,
 2. tillräckliga kunskaper för att framföra de järnvägsfordon som intyget avser på den järnvägsinfrastruktur som intyget avser,
 3. lämpliga språkkunskaper för den järnvägsinfrastruktur intyget avser, och
 4. deltagit i intern utbildning om företagets säkerhetsstyrningssystem.
- Intyget ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är eller ska bli anställd eller på annat sätt anlitas eller ska anlitas i verksamheten. Intyget gäller endast i den verksamheten.

Utfärdande av kompletterande intyg m.m.

5 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem

1. utfärda, uppdatera, ompröva och återkalla kompletterande intyg,
2. regelbundet kontrollera att kraven i 4 § efterlevs, och
3. genomföra kontroller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 13 § 2.

Giltighetstid

6 § Ett kompletterande intyg gäller tills vidare eller till det datum den som utfärdat intyget bestämmer.

Intyget upphör att gälla när föraren slutar sin anställning eller sitt uppdrag hos den som har utfärdat intyget.

Skyldighet att tillhandahålla kopia av intyget

7 § Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som har utfärdat ett kompletterande intyg ska, om föraren begär det, överlämna en bestyrkt kopia av det kompletterande intyget och övriga handlingar som styrker förarens utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet till föraren.

Undersökningar av förarens hälsa m.m.

8 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska se till att de förare som de har utfärdat kompletterande intyg för inte är påverkade av något ämne som kan inverka negativt på koncentration, vaksamhet eller uppträdande under tjänstgöringen.

9 § Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som får kännedom om att en förarens lämplighet att utöva yrket kan ifrågasättas av hälsoskäl, ska genast vidta nödvändiga åtgärder för att klargöra situationen och säkerställa att säkerhetsnivån i järnvägssystemet upprätthålls. Om en förare av hälsoskäl tas ur tjänst längre än tre månader, ska tillsynsmyndigheten underrättas.

Återkallelse av kompletterande intyg

10 § Ett kompletterande intyg ska återkallas av den som har utfärdat det om innehavaren av intyget inte längre uppfyller förutsättningarna enligt 4 § eller inte med godkänt resultat genomgår de kontroller som avses i 5 § 2.

Ett beslut om återkallelse får begränsas att gälla för viss tid.

Förarens skyldigheter

11 § En förare som anser att han eller hon till följd av sitt hälsotillstånd inte är lämplig som förare ska genast underrätta järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om detta.

En förare ska genomgå läkarundersökning, blodprovstagnning eller annan liknande undersökning, om det är nödvändigt enligt 8 § för att bedöma förarens lämplighet att utöva yrket.

Tillståndskrav för läkare och psykologer

12 § En medicinsk och psykologisk undersökning för att kontrollera om en person uppfyller kraven i 2 § första stycket 3 och 4, en undersökning enligt 8 § och hälsokontroller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 13 § 3 får endast utföras av, eller under överinseende av, en läkare eller psykolog med särskilt tillstånd.

För att få ett sådant särskilt tillstånd som avses i första stycket ska läkaren eller psykologen vara oberoende i förhållande till järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren samt vara opartisk och ha tillräckliga yrkeskvalifikationer.

Tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Bemyndigande

13 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. undantag från krav på kompletterande intyg,
2. undersökningar enligt 11 § andra stycket,
3. hälsokontroller av förare, och
4. åtgärder för att förhindra förfalskning av förarbevis och kompletterande intyg.

3 kap. Utbildning

Tillstånd att bedriva utbildning

1 § Utbildning som ges för att deltagarna ska uppfylla krav enligt 2 kap. 2 § första stycket 5 och 2 kap. 4 § första stycket 2 och 3 får bedrivas endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten.

För att få tillstånd att bedriva utbildning ska den sökandes personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt vara sådana att sökanden bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning. Den sökande ska vidare ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och vara opartisk.

Prov

2 § Utbildning som avses i 1 § första stycket ska avslutas med prov för att kontrollera att eleven har de teoretiska och praktiska kunskaper som krävs för att beviljas ett förarbevis eller ett kompletterande intyg enligt denna lag.

Tillsynsmyndigheten ansvarar för prov för förarbevis.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för prov för de kompletterande intyg som ska utfärdas av företaget eller förvaltaren.

3 § För att vara examinator vid prov när det gäller de moment i utbildningen som avser krav för kompletterande intyg som ska utfärdas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte är en förvaltningsmyndighet, krävs tillstånd av tillsynsmyndigheten.

För att få tillstånd som examinator ska den sökande ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och vara opartisk vid utförandet av uppgiften.

Bemyndigande

4 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. utbildning för att uppfylla kraven enligt 2 kap. 2 § första stycket 5 och 2 kap. 4 § första stycket 2 och 3, och
2. avgifter för prov för förarbevis.

4 kap. Register

Allmänna bestämmelser

1 § I detta kapitel finns bestämmelser om register över förarbevis (*förarbevisregistret*), kompletterande intyg (*intygsregister*) och tillståndshavare (*tillståndsregistret*).

Personuppgiftslagen (1998:204) gäller vid behandling av personuppgifter i de register som anges i första stycket, om inte annat följer av denna lag eller förordning som har meddelats med stöd av lagen.

2 § Personuppgifter får behandlas i registren endast för de ändamål som anges i denna lag.

3 § Behandling av personuppgifter som är tillåten enligt denna lag får utföras även om den enskilde motsätter sig behandlingen.

4 § Bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) om rättelse och skadestånd gäller vid behandling av personuppgifter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag.

5 § Personuppgifter som behandlas i registren ska gallras när de inte längre är nödvändiga för de ändamål med behandlingen som anges i lagen. Uppgifter i förarbevisregistret och ett intygsregister ska dock bevaras i minst tio år efter det att förarbeviset respektive intyget har upphört att gälla.

Förarbevisregistret

6 § Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register över de förarbevis myndigheten utfärdar (förarbevisregistret). Registret ska uppdateras regelbundet.

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för förarbevisregistret.

Förarbevisregistrets ändamål

7 § Ändamålet med förarbevisregistret är att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av denna lag när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon enligt lagen.

8 § Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i 7 § får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med 10 §, annan lag eller förordning. I övrigt gäller 9 § första stycket d) och andra stycket personuppgiftslagen (1998:204).

Känsliga personuppgifter om hälsa

9 § Känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa får behandlas i förarbevisregistret

1. om uppgifterna är nödvändiga för handläggning av ett ärende, eller
2. för något av de ändamål som anges i 8 §, om det är nödvändigt med hänsyn till ändamålet.

Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret

10 § Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG², och

2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

Direktåtkomst

11 § Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret får endast medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,

² EUT L 315, 3.12.2007, s. 51 (Celex 32007L0059).

2. olycksutredande myndighet i Sverige,
3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,
4. Europeiska järnvägsbyrån, och
5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

Regeringen meddelar föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

Åtkomst till uppgifter

12 § Åtkomst till personuppgifter i förarbevisregistret för tjänstemän hos tillsynsmyndigheten ska vara förbehållen de tjänstemän som på grund av sina arbetsuppgifter behöver ha tillgång till uppgifterna.

Begränsning av sökbegreppen

13 § Känsliga personuppgifter som avses i 13 § personuppgiftslagen (1998:204) får inte användas som sökbegrepp.

Intygsregister

14 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska föra register över de kompletterande intyg företaget eller förvaltaren utfärdar (*intygsregister*). Registren, som får föras med hjälp av automatiserad behandling, ska uppdateras regelbundet.

Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som för ett intygsregister är personuppgiftsansvarig för detta.

Intygsregistrens ändamål

15 § Ändamålet med intygsregistren är att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av denna lag när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon enligt lagen.

16 § Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i 15 § får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med 17 §, annan lag eller förordning. I övrigt gäller 9 § första stycket d) och andra stycket personuppgiftslagen (1998:204).

Rätt att få uppgifter ur intygsregister

17 § Behörig utländsk järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz har rätt att på begäran få uppgifter ur intygsregister som förs av ett offentligt organ när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten eller organet behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

Rätt att få ut uppgifter ur ett intygsregister som förs av en enskild har utöver vad som anges i första stycket på begäran

1. den som är registrerad i intygsregistret när det gäller uppgifter om henne eller honom själv, och
2. tillsynsmyndigheten och olycksutredande myndighet i Sverige när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten eller organet behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt denna lag.

Direktåtkomst

18 § Direktåtkomst till intygsregister och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur sådana register får endast medges

1. den som är registrerad i ett intygsregister, när det gäller uppgifter om den registrerade själv i samma register,
2. tillsynsmyndigheten och olycksutredande myndighet i Sverige, samt
3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz.

Regeringen meddelar föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling för sådana intygsregister som förs av det allmänna.

Konkurs m.m.

19 § Om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare försätts i konkurs eller av annat skäl upphör med verksamheten, ska den som tar över driften av verksamheten även ta över personuppgiftsansvaret för företagets eller förvaltarens intygsregister. Om verksamheten inte övertas av annan, ska tillsynsmyndigheten överta personuppgiftsansvaret för registret.

Tillståndsregistret

20 § Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register över utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt denna lag (*tillståndsregistret*). Registret ska uppdateras regelbundet.

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för tillståndsregistret.

Tillståndsregistrets ändamål

21 § Ändamålet med tillståndsregistret är att för tillämpningen av denna lag tillhandahålla uppgifter om vilka fysiska och juridiska personer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt denna lag.

22 § Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i 21 § får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning. I övrigt gäller 9 § första stycket d) och andra stycket personuppgiftslagen (1998:204).

Direktåtkomst

23 § Tillsynsmyndigheten får medge direktåtkomst till personuppgifter som behandlas i tillståndsregistret.

Bemyndiganden

24 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgifter för förarbevisregistret och tillståndsregistret, och
2. villkoren för direktåtkomst till intygsregister som förs av enskild och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur sådana register.

25 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får beträffande de intygsregister som inte förs av det allmänna meddela föreskrifter eller i det enskilda fallet besluta om att

1. personuppgifter ska bevaras för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål, eller
2. gallring av personuppgifter ska ske senast vid en viss tidpunkt.

Regeringen meddelar föreskrifter om bevarande och gallring som avses i första stycket 1 och 2 för övriga register.

5 kap. Tillsyn, kontroll och tvistlösning

Tillsyn

1 § Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten).

2 § Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att på begäran få

1. sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som tillsynen gäller, och
2. tillträde till de lokaler, anläggningar och fordon som tillsynen gäller.

Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för tillsynen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Säkerhetsåtgärder

4 § Om tillsynsmyndigheten anser att en förare utgör ett allvarligt och akut hot mot järnvägssäkerheten, ska myndigheten omedelbart vidta åtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla säkerhetsnivån i järnvägssystemet. Tillsynsmyndigheten får stoppa ett tåg och förbjuda en förare att fortsätta köra.

En infrastrukturförvaltare är skyldig att snarast stoppa ett tåg, om tillsynsmyndigheten begär det.

Återkallelse

5 § Tillsynsmyndigheten ska återkalla förarbevis som avses i 2 kap. 2 §, särskilt tillstånd som avses i 2 kap. 12 § samt tillstånd som avses i 3 kap. 1 och 3 §§, om

1. förutsättningarna för förarbeviset, det särskilda tillståndet eller tillståndet inte längre är uppfyllda, eller

2. innehavaren av förarbeviset, det särskilda tillståndet eller tillståndet inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Ett beslut om återkallelse får begränsas att gälla för viss tid.

Prövning av tvister om kompletterande intyg

6 § Förare, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare får till tillsynsmyndigheten hänskjuta en tvist som rör frågan om ett beslut om utfärdande, uppdatering eller återkallelse av ett sådant kompletterande intyg som avses i 2 kap. 4 § är förenligt med denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. En förare får även hänskjuta en fråga om skyldighet att genomgå sådan undersökning som avses i 2 kap. 11 § andra stycket.

Avgifter

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Egenkontroll för utbildningsanordnare

8 § Den som har tillstånd att bedriva utbildning enligt 3 kap. 1 § ska säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls. Den som har ett säkerhetsstyrningssystem ska i stället tillämpa detta.

6 kap. Straff

1 § Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar en förare som inte har ett giltigt förarbevis eller, om det krävs enligt denna lag, ett kompletterande intyg ska dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

I ringa fall döms inte till ansvar.

2 § Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt

1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519).

7 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

2. För förare som framför järnvägsfordon även i andra stater än Sverige ska lagen tillämpas från och med den 29 oktober 2011.

3. För förare som framför järnvägsfordon enbart i Sverige ska lagen tillämpas från och med den 29 oktober 2013.

4. Trots 2 och 3 får den som före den 29 oktober 2011 har behörighet att framföra järnvägsfordon även i andra stater än Sverige och den som före den 29 oktober 2013 har behörighet att framföra järnvägsfordon enbart i Sverige fortsätta att framföra sådana fordon även i andra stater än Sverige respektive enbart i Sverige till och med den 28 oktober 2018 utan att uppfylla de allmänna behörighetskraven i 2 kap. 1 §. Detsamma gäller för den som påbörjar en förarutbildning före den 29 oktober 2011.

5. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att förare som avses i 4 får erhålla förarbevis och kompletterande intyg även om samtliga krav i 2 kap. 2 och 4 §§ inte är uppfyllda.

6. Register som avses i 4 kap. ska vara upprättade senast den 29 oktober 2011.

2 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 2 kap. 4 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 2 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 a §

Om behörighet för förare av järnvägsfordon finns bestämmelser i lagen (2011:000) om behörighet för lokförare.

2 kap.

4 §

En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten *skall* regelbundet genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får avstånga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter.

Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten *ska* regelbundet *och i övrigt vid behov* genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får avstånga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

3 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs¹ att det i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska införas en ny paragraf, 29 kap. 10 a §, samt närmast före 29 kap. 10 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

Järnväg

10 a §

Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att få eller ha förarbevis enligt lagen (2011:000) om behörighet för lokförare för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (EUT L 315, 3.12.2007, s. 51, Celex 32007L0059).