

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Promemorians huvudsakliga innehåll.....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Författningsförslag .....</b>	<b>9</b>
2.1	Förslag till lag om behörighet för lokförare.....	9
	1 kap. Allmänna bestämmelser.....	9
	2 kap. Förarbehörighet .....	11
	3 kap. Utbildning, prov och bedömning av lämplighet m.m.....	15
	4 kap. Register.....	18
	5 kap. Tillsyn och tvistlösning .....	22
	6 kap. Straffbestämmelser.....	24
	7 kap. Överklagande .....	24
2.2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) .....	26
2.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	28
2.4	Utkast till förordning om behörighet för lokförare .....	30
<b>3</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>39</b>
3.1	Reformer på järnvägsområdet .....	39

3.2	Nuvarande reglering av lokförare.....	40
3.2.1	Företagens ansvar.....	40
3.2.2	Myndighetens roll.....	40
3.2.3	Brister i nuvarande system .....	41
<b>4</b>	<b>Förarbevis och kompletterande intyg .....</b>	<b>43</b>
4.1	Grundläggande krav .....	43
4.1.1	Vilka förare omfattas av lagens krav? .....	44
4.2	Förarbevis .....	47
4.2.1	Utfärdande myndighet .....	47
4.2.2	Krav för att beviljas förarbevis m.m.....	50
4.2.3	Ett förarbevis giltighetstid m.m.....	54
4.2.4	Återkallelse av förarbevis .....	55
4.3	Kompletterande intyg .....	57
4.3.1	Innehållet i ett kompletterande intyg .....	57
4.3.2	Krav för att beviljas ett kompletterande intyg .....	58
4.3.3	Utfärdande av kompletterande intyg.....	61
4.3.4	Prövning av tvister om kompletterande intyg .....	62
4.3.5	Ett kompletterande intyg tillhör det utfärdande företaget .....	64
4.3.6	Giltighetstid och regelbundna kontroller.....	65
4.3.7	Företagens skyldighet att bevaka sina förare .....	67
4.3.8	Förares skyldigheter .....	69
4.3.9	Återkallelse av kompletterande intyg .....	70
4.3.10	Undantag från krav på kompletterande intyg .....	71
<b>5</b>	<b>Utbildning och prov .....</b>	<b>73</b>
5.1	Utbildning .....	73
5.1.1	Grundläggande krav.....	73
5.1.2	En lokförarutbildning ska omfatta två delar .....	75
5.1.3	Kostnader för utbildning.....	78

5.2	Prov.....	80
5.2.1	Kvalitetsnormer .....	84
5.2.2	Oberoende utvärderingar.....	86
5.3	Ackreditering eller erkännande.....	87
5.3.1	Bakgrund.....	87
5.3.2	Direktivet erbjuder alternativ .....	88
5.3.3	Tillstånd för utbildningsanordnare.....	90
5.3.4	Tillstånd för examinatorer.....	92
5.3.5	Tillstånd för läkare och psykologer.....	94
5.3.6	Återkallelse av tillstånd .....	95
<b>6</b>	<b>Register .....</b>	<b>97</b>
6.1	Bakgrund .....	97
6.2	Allmänna bestämmelser.....	99
6.2.1	Rättelse, skadestånd m.m. ....	100
6.2.2	Gallring av personuppgifter .....	102
6.3	Register över förarbevis.....	104
6.4	Register över kompletterande intyg .....	108
6.5	Register över personer och organ med tillstånd att bedriva utbildning m.m.....	110
<b>7</b>	<b>Offentlighet och sekretess.....</b>	<b>113</b>
7.1	Allmänt .....	113
7.2	Sekretess i ärenden om förarbevis och kompletterande intyg.....	115
7.3	Sekretess i förarbevisregistret .....	118
7.4	Frågan om meddelarfrihet .....	120

<b>8</b>	<b>Tillsyn – den behöriga myndighetens uppgifter och beslut .....</b>	<b>122</b>
8.1	Tillsynsmyndighet.....	122
8.1.1	Tillsynsmyndighetens befogenheter.....	125
8.1.2	Förelägganden och säkerhetsåtgärder.....	126
8.1.3	Prövning av tvister om kompletterande intyg m.m. ....	127
8.2	Överklagande.....	128
8.2.1	Tillsynsmyndighetens beslut.....	128
<b>9</b>	<b>Straffansvar .....</b>	<b>131</b>
9.1	Straffbestämmelser.....	131
<b>10</b>	<b>Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....</b>	<b>135</b>
<b>11</b>	<b>Konsekvenser.....</b>	<b>139</b>
11.1	Konsekvenser .....	139
<b>12</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>145</b>
12.1	Förslaget till lag om behörighet för lokförare.....	145
12.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	172
12.3	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	173
	<b>Bilaga Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG .....</b>	<b>177</b>

# 1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag till de lag- och förordningsändringar 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.

Den successiva öppningen av tillträdet till medlemsstaternas järnvägsinfrastruktur som nu sker kan förväntas leda till en ökad trafik över nationsgränserna. För närvarande råder det stora skillnader mellan medlemsstaternas lagstiftning när det gäller behörighetsprövning av lokförare. Det primära syftet med direktivet är att skapa en enhetlig reglering. Avsikten är också att det gemensamma regelverket ska bidra till att uppnå målen för gemenskapens politik i stort i fråga om arbetstagarnas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster. Det ska bli lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater och mellan olika järnvägsföretag.

En lokförare ska dels ha ett förarbevis som styrker att han eller hon uppfyller vissa minimikrav när det gäller lämplighet och utbildning, dels ett eller flera kompletterande intyg där det ska anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Förarbeviset ska utfärdas av tillsynsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) och intyget av arbetsgivaren. Det uppställs krav på fysiska och psykiska förutsättningar, utbildning, kunskaper och

kontinuerliga kontroller. Tillsynsmyndigheten ska kunna återkalla förarbeviset om kraven inte uppfylls. Tillsynsmyndigheten ska också föra register över förarbevis som utfärdas. Det åläggs arbetsgivaren, dvs. järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, att föra register över utfärdade intyg. Ytterligare en nyhet är att den som tillhandahåller utbildning samt den läkare och psykolog som bedömer en sökandes fysiska och psykiska lämplighet att utöva lokföraryrket måste ha ett tillstånd av tillsynsmyndigheten.

I promemorian lämnas förslag till en ny lag om behörighet för lokförare samt ändringar i järnvägslagen (2004:519) och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om behörighet för lokförare

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### Lagens tillämpningsområde

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

Lagen innehåller även bestämmelser om lokförarutbildning, bedömning av lämplighet och kvalifikationer för lokförare samt register.

2 § Denna lag gäller för förare som arbetar hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare. Lagen gäller dock inte för lokförare som framför

1. tunnelbana eller spårvagn,
2. järnvägsfordon på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående,

<sup>1</sup> 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).

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

4. järnvägsfordon inom spårområde för underhållsverkstäder, uppställningsspår eller lokstallar, eller

5. järnvägsfordon på banavsnitt som tillfälligt är avstängda för normal trafik i syfte att utföra banarbeten.

För förare som inte omfattas av denna lag gäller i stället 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen (2004:519) eller 12 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och föreskrifter meddelade i anslutning till de lagarna.

### Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska pröva ansökningar om förarbevis och tillstånd samt utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten får ta ut avgifter för tillsyn och prövning av ärenden enligt denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

### Definitioner

4 § I denna lag och i föreskrifter meddelade med stöd av lagen förstås med

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

*järnvägsfordon*: lok och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

*järnvägsföretag*: den som har tillstånd att utföra järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519),



*järnvägsinfrastruktur*: järnvägslinje inklusive signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning på denna linje,

*säkerhetsstyrningssystem*: en sådan organisation och ett sådant förfarande som fastställts av ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare i enlighet med bestämmelsen i 2 kap. 5 § första stycket järnvägslagen (2004:519).

## 2 kap. Förarbehörighet

### Allmänna behörighetskrav

1 § Järnvägsfordon får framföras endast av den som har gällande förarbevis och kompletterande intyg.

Ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller även i Sverige. Ett kompletterande intyg gäller endast för den infrastruktur och för de järnvägsfordon som anges i intyget.

### Förarbevis

#### *Grundläggande krav*

2 § Förarbevis ska beviljas den som har

1. fyllt 20 år,
2. med godkänt resultat slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning,
3. av behörig läkare befunnits fysiskt lämplig att utöva lokföraryrket,
4. av behörig läkare eller psykolog befunnits psykiskt lämplig att utöva lokföraryrket, och
5. kan styrka erforderliga yrkeskvalifikationer.

Tillsynsmyndigheten får beträffande en sökande som har fyllt 18 men inte 20 år besluta om undantag från ålderskravet i första stycket 1 om det finns särskilda skäl.

*Giltighetstid.*

**3 §** Ett förarbevis är giltigt i tio år från dagen för utfärdandet.

Som förutsättning för giltighet gäller dock att föraren med godkänt resultat genomgår hälsokontroller i den omfattning som följer av föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag.

*Återkallelse av förarbevis*

**4 §** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett förarbevis om förutsättningarna enligt 2 § eller 3 § andra stycket inte längre är uppfyllda. Ett beslut om återkallelse ska gälla tills vidare eller för viss tid (*tillfällig återkallelse*).

**Kompletterande intyg***Utfärdande av kompletterande intyg*

**5 §** Ett kompletterande intyg ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är eller ska bli anställd eller på annat sätt anlitad i verksamheten.

En förare kan ha ett eller flera kompletterande intyg.

*Grundläggande krav*

**6 §** Ett kompletterande intyg ska beviljas den som har

1. med godkänt resultat genomgått erforderlig utbildning för den rullande materiel och den järnvägsinfrastruktur intyget avser,

2. erforderliga språkkunskaper för den järnvägsinfrastruktur intyget avser, och

3. deltagit i intern utbildning om företagets säkerhetsstyrningssystem.

*Giltighetstid*

7 § Ett kompletterande intyg upphör att gälla när lokföraren slutar sin anställning eller uppdrag hos den som har utfärdat intyget.

Som förutsättning för giltighet gäller dock att föraren under hela anställnings- eller uppdragstiden med godkänt resultat genomgår kontroller i den omfattning som följer av föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag.

*Förfarande för utfärdande av kompletterande intyg m.m.*

8 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem fastställa ett internt förfarande för att utfärda och uppdatera kompletterande intyg och för regelbundna kontroller av sina förare enligt bestämmelserna i denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Förfarandet ska även innehålla rutiner för återkallelse av kompletterande intyg.

*Företags skyldighet att kontrollera sina förare*

9 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska inrätta en ordning för att kontrollera sina förare. Bevakningen ska innefatta kontroller av att förare under tjänstgöring inte är påverkade av något ämne som kan negativt påverka koncentration, vaksamhet eller uppträdande.

Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som får uppgifter om att en förares lämplighet att utöva yrket kan ifrågasättas, ska genast vidta nödvändiga åtgärder för att klargöra situationen och säkerställa att säkerhetsnivån i järnvägssystemet upprätthålls.

*Förarens skyldigheter*

10 § En förare som anser att han eller hon till följd av sitt hälsotillstånd inte är lämplig som förare ska genast underrätta sin arbetsgivare om detta.

En förare ska genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som dennes arbetsgivare eller en behörig läkare som avses i 3 kap. 9 § anser är nödvändig för att bedöma förarens lämplighet att utöva yrket.

*Återkallelse av kompletterande intyg*

11 § Ett kompletterande intyg ska återkallas av den som har utfärdat det om förutsättningarna enligt 6 § eller 7 § andra stycket inte längre är uppfyllda. Ett beslut om återkallelse ska gälla tills vidare eller för viss tid (*tillfällig återkallelse*).

**Bemyndigande**

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

1. krav för att beviljas förarbevis och utfärdande av förarbevis enligt 2 § samt återkallelse av förarbevis enligt 4 §,
2. avgifter för utfärdande av förarbevis,
3. hälsokontroller enligt 3 §,
4. krav för att beviljas kompletterande intyg och utfärdande av kompletterande intyg enligt 5 och 6 §§ samt omprövning och återkallelse av kompletterande intyg enligt 11 § ,
5. undantag från krav på kompletterande intyg,
6. krav på säkerhetsstyrningssystem vad gäller förfarande för utfärdande av intyg och regelbundna kontroller enligt 8 §,
7. kontroller av förare enligt 9 §,
8. förarens skyldigheter enligt 10 §, och

9. åtgärder för att förhindra förfalskning av förarbevis och kompletterande intyg.

### **3 kap. Utbildning, prov och bedömning av lämplighet m.m.**

#### **Lokförarutbildning**

##### *Tillstånd att bedriva utbildning*

1 § Utbildning enligt denna lag får bedrivas endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till fysiska eller juridiska personer som, med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt, bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning. Vid bedömningen ska särskild vikt läggas vid att den sökande har tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppfyller krav på opartiskhet.

2 § Den som tillhandahåller lokförarutbildning ska följa de föreskrifter om utbildning som anges i denna lag och i föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

##### *System för kvalitetsnormer*

3 § Den verksamhetsutövare som, utan att ha ett säkerhetsstyrningssystem, tillhandahåller lokförarutbildning, bedömer kvalifikationer eller uppdaterar kompletterande intyg ska ha ett internt system för kvalitetsnormer för att säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls.

## Prov

### *Utbildningen avslutas med prov*

4 § En lokförarutbildning ska avslutas med prov som utvisar att eleven uppnått de teoretiska och praktiska krav som ställs för att beviljas ett förarbevis eller ett kompletterande intyg.

### *Prov för förarbevis*

5 § Tillsynsmyndigheten ansvarar för prov för förarbevis och får ta ut avgifter för proven. Tillsynsmyndigheten ska även fastställa kravspecifikationer och utse examinatore. Myndigheten får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna sådana prov och ta ut avgifter för proven.

### *Prov för kompletterande intyg*

6 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för prov för de kompletterande intyg som ska utfärdas av företaget. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska även fastställa kravspecifikationer och kunskapsmål för proven inom ramen för sitt förfarande för utfärdande av kompletterande intyg enligt 2 kap. 8 §.

### *Examinator*

7 § För att fullgöra uppgiften som examinator vid prov krävs tillstånd av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till den fysiska eller juridiska person som bedöms ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppfyller krav på oberoende och opartiskhet.

## Bedömning av lämplighet

### *Krav på läkare och psykologer*

8 § En medicinsk eller psykologisk undersökning enligt denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen får endast utföras av, eller under överinseende av, en läkare eller psykolog med tillstånd av tillsynsmyndigheten.

9 § Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd enligt 8 § till legitimerad läkare eller legitimerad psykolog som är oberoende och opartisk samt har nödvändiga kunskaper om bedömningskriterier för lokförare.

## Återkallelse av tillstånd

10 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd enligt 1, 7 eller 9 § om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag inte iakttagits.

## Återtagande av överlämnande av prov

11 § Ett överlämnande enligt 5 § får återtas om prov för förarbevis anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig olämplig att anordna prov.

## Bemyndigande

12 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. lokförarutbildning och tillstånd att bedriva lokförarutbildning enligt 1 §,
2. system för kvalitetsnormer enligt 3 §,

3. prov enligt 4–6 §§ och avgifter för prov,
4. tillstånd för examinatorer enligt 7 §
5. tillstånd för läkare och psykologer enligt 9 §, och
6. avgifter för sådana tillstånd som avses i 1, 7 och 9 §§.

## 4 kap. Register

### Allmänna bestämmelser

1 § I detta kapitel finns bestämmelser om register över förar-bevis, kompletterande intyg och tillståndshavare.

I personuppgiftslagen (1998:204) finns bestämmelser som tillämpas på personuppgifter i den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i denna lag eller i förordning som har beslutats med stöd av den.

Med personuppgifter avses detsamma som i personuppgiftslagen.

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

3 § Bestämmelserna i 28 och 48 §§ personuppgiftslagen (1998:204) om rättelse och skadestånd gäller vid behandling av personuppgifter enligt denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag.

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

5 § Personuppgifter som behandlas med stöd av denna lag ska gallras när de inte längre är nödvändiga för de ändamål med registren som anges i lagen.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får dock meddela föreskrifter, eller i det enskilda fallet besluta, om att



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

## Register över förarbevis

### *Registeransvarig*

6 § Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register över de förarbevis myndigheten utfärdar (*förarbevisregistret*). Registret ska uppdateras regelbundet med uppgifter om förändringar av innehåll i och status på förarbevisen.

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

### *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.

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

### *Innehåll i förarbevisregistret*

8 § Förarbevisregistret ska innehålla uppgifter om de krav som ställs för att beviljas ett förarbevis enligt 2 kap. 2 § samt om kontroller enligt 2 kap. 3 § och det som i övrigt behövs för tillämpningen av denna lag.

*Tillgång till uppgifter i förarbevisregistret*

9 § Innehavaren av ett förarbevis ska ha rätt att få ut uppgifter om sig själv i registret.

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av Statens haverikommission, behörig myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz eller Europeiska järnvägsbyrån (ERA) lämna sådana uppgifter ur registret som myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag.

Tillsynsmyndigheten ska också lämna ut uppgifter ur registret till förarens arbetsgivare eller uppdragsgivare.

**Register över kompletterande intyg***Registeransvarig*

10 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för att det förs register över de kompletterande intyg företaget utfärdar (*intygsregister*). Registren, som får föras med hjälp av automatiserad behandling, ska uppdateras regelbundet med uppgifter om förändringar i intyget.

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

*Ändamålet med intygsregistren*

11 § 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.

Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i första stycket får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande enligt 13 §.

*Innehåll intygsregistren*

12 § Intygsregistren ska innehålla uppgifter om de krav som ställs för att beviljas ett kompletterande intyg enligt 2 kap. 6 § samt uppgifter om erforderliga kontroller genomgått enligt 2 kap. 7 § andra stycket och som i övrigt behövs för tillämpningen av denna lag.

*Tillgång till uppgifter i intygsregister*

13 § Innehavaren av ett kompletterande intyg ska ha rätt att få ut uppgifter om sig själv i registret.

Den som ansvarar för ett intygsregister enligt 10 § är skyldig att till tillsynsmyndigheten, Statens haverikommission eller motsvarande behörig myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz lämna sådana uppgifter ur registret som myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag.

Utöver vad som anges i första och andra styckena får inte uppgifter ur registret föras vidare eller på annat sätt utnyttjas.

**Register över tillståndshavare***Registeransvarig*

14 § Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra och ge offentlighet åt register över utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer som har ansökt om, har eller har haft tillstånd enligt 3 kap. att utföra uppgifter enligt denna lag. Registret ska uppdateras regelbundet.

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

*Ändamålet med registret över tillståndshavare*

15 § Ändamålet med registret över tillståndshavare är att för tillämpningen av denna lag tillhandahålla uppgifter om vilka fysiska och juridiska personer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt 3 kap.

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

*Innehåll i registret*

16 § Registret ska innehålla uppgifter om vilka kvalifikationer tillståndet avser samt namn och kontaktuppgifter.

Registret ska även innehålla uppgift om en eventuell återkallelse av tillståndet enligt 3 kap. 10 §.

**Bemyndigande**

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

1. innehåll i register enligt 8, 12 och 16 §§,
2. avgifter för sådana register som avses i 6 och 14 §§, och
3. åtgärder för att förhindra manipulering av register.

**5 kap. Tillsyn och tvistlösning****Tillsyn**

1 § Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

2 § Tillsynsmyndigheten har rätt att från den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten ska också få tillträde till lokaler, anläggningar och fordon som har anknytning till verksamheten och som behövs för tillsynen.

### Förelägganden

3 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas.

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 nödvändiga åtgärder för att säkerhetsnivån i järnvägssystemet ska upprätthållas. Tillsynsmyndigheten får stoppa tåg och förbjuda förare att fortsätta köra.

En infrastrukturförvaltare är skyldig att på begäran av tillsynsmyndigheten se till att ett tåg snarast stoppas.

### Prövning av tvister om kompletterande intyg

5 § Förare, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvist som rör frågan om ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfällig återkallelse eller återkallelse av ett kompletterande intyg är förenligt med denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen. En förare får även hänskjuta fråga om skyldighet att genomgå undersökning enligt 2 kap. 10 § andra stycket.

## Bemyndigande

6 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om prövning av tvister enligt 5 § och om regelbundna utvärderingar av verksamheter som omfattas av krav på system för kvalitetsnormer enligt 3 kap. 3 §.

## 6 kap. Straffbestämmelser

1 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som lokförare som inte har giltigt förarbevis och ett kompletterande intyg för järnvägsinfrastrukturen och den rullande materielen.

Till ansvar enligt första stycket ska inte dömas i ringa fall.

2 § Den som inte har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt denna lag ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

## 7 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av förarbevis eller tillstånd gäller dock inte förrän det vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

2. Från och med den 1 november 2011 ska behörighet att framföra järnvägsfordon prövas och behörighetshandlingar utfärdas enligt denna lag. Till dess gäller äldre föreskrifter. Äldre föreskrifter gäller även för lokförarelever som påbörjat sin utbildning före detta datum.

3. Den förare som vid ikraftträdandet har behörighet att framföra järnvägsfordon i nationell trafik får fortsätta med detta utan att inneha behörighet i form av ett förarbevis och kompletterande intyg enligt denna lag till den 1 november 2018.

4. Den förare som vid ikraftträdandet har behörighet att framföra järnvägsfordon i internationell trafik får fortsätta med detta utan att inneha behörighetshandlingar i form av ett förarbevis och kompletterande intyg enligt denna lag till den 1 november 2011. Nya behörighetshandlingarna får utfärdas direkt på grundval av den tidigare erhållna behörigheten. Sådana behörighetshandlingar är dock giltiga längst till den 1 november 2018.

5. Bestämmelserna i 2 kap. 3 och 7 §§ om kontroller ska gälla från och med den 1 november 2011 för förare i internationell trafik.

6. Register över förarbevis enligt 4 kap. 3 § och register över utfärdade kompletterande intyg enligt 4 kap. 7 § ska vara upprättade senast den 1 november 2011.

## 2.2 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 §

*För behörighet för lokförare finns bestämmelser i lagen (2010:XX) 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 avstå 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 avstå den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter.



---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

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

Härigenom föreskrivs att det i sekretesslagen (2009:400) ska införas två nya paragrafer, 29 kap. 7 a och 7 b §§, samt närmast före 29 kap. 7 a och 7 b §§ nya rubriker av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 29 kap.

#### *Järnväg*

*Förarbevis och kompletterande intyg*

#### *7 a §*

*Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att ha förarbevis eller kompletterande intyg enligt lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare för uppgift om den enskildes hälsotillstånd, missbruk, brott eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.*

*Sekretessen gäller inte beslut i ärende.*

*För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.*

*Förarbevisregister**7 b §*

*Sekretess gäller, om inte annat särskilt anges i lagen (2010:XX) om behörig för lokförare, hos Transportstyrelsen och Statens haverikommission i verksamhet som avser förande av eller uttag ur förarbevisregistret för uppgift som rör enskilds hälsotillstånd, missbruk eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.*

*För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

## **2.4 Utkast till förordning om behörighet för lokförare**

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> följande.

### **Tillämpningsområde**

1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om tillämpningen av lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare.

### **Tillsynsmyndighet**

2 § Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare. Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av lagen och denna förordning.

### **Definitioner**

3 § De beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare.

### **Bemyndigande**

4 § Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

<sup>1</sup> 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).

## Förarbevis

5 § Ett förarbevis ska utvisa att en förare uppfyller grundläggande krav för att utöva lokföraryrket när det gäller ålder, fysisk och psykisk lämplighet, utbildning, kunskaper och kvalifikationer.

6 § Transportstyrelsen ska fastställa och offentliggöra ett förfarande för att beviljas förarbevis.

Ett förarbeviset ska utfärdas på svenska och minst ett av språken engelska, franska eller tyska.

I förarbeviset ska finnas uppgifter om förarens identitet, utfärdande myndighet samt bevisets giltighetstid.

Ett förarbevis utfärdas i ett exemplar. En dubblett av förarbeviset får utfärdas efter särskild ansökan.

7 § En ansökan om förarbevis ska ges in till Transportstyrelsen. Ansökan ska innehålla handlingar som visar att den sökande har uppnått samtliga krav för att beviljas ett förarbevis enligt 2 kap. 3 § lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare.

8 § När giltighetstiden för ett förarbevis har löpt ut ska Transportstyrelsen förnya förarbeviset utan särskild ansökan om förutsättningarna för beviljande fortfarande är uppfyllda.

9 § Transportstyrelsen ska utöver ansökningar om förarbevis, pröva ansökningar om uppdatering av uppgifterna i förarbevis, förnyelse av förarbevis eller utfående av en dubblett.

10 § Transportstyrelsen ska utfärda ett förarbevis skyndsamt och senast inom en månad från det att samtliga erforderliga handlingar inkommit till myndigheten.

11 § Transportstyrelsen får medge undantag från ålderskravet enligt 2 kap. 2 § andra stycket lagen (2010:XX) om behörighet

för lokförare om den sökande bedöms ha uppnått tillräcklig mognad för att utöva lokföraryrket.

Ett förarbevis är fram till dess att föraren fyllt 20 år endast giltigt i Sverige.

**12 §** När Transportstyrelsen återkallat eller tillfälligt återkallat ett förarbevis enligt 2 kap. 4 § lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare ska Transportstyrelsen genast underrätta föraren och dennes arbetsgivare samt informera om förfarandet för att återfå förarbeviset.

**13 §** Om Transportstyrelsen finner att det föreligger skäl att ompröva eller återkalla ett förarbevis som utfärdats i ett annat land inom EES eller i Schweiz, ska Transportstyrelsen vända sig till den myndighet eller det organ som utfärdat förarbeviset med en begäran om att det utförs ytterligare kontroller eller att förarbeviset återkallas.

**14 §** Transportstyrelsen ska vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra förfalskning av förarbevis.

### **Bemyndigande**

**15 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. krav för att beviljas förarbevis när det gäller grundläggande skolutbildning, fysisk lämplighet, yrkesmässig psykisk lämplighet och yrkeskvalifikationer,
2. krav för att beviljas dispens från ålderskravet,
3. hälsokontroller,
4. avgifter för utfärdande av förarbevis,
5. förarbevisets innehåll och utformning,
6. villkor för utfärdande av dubblett på förarbevis, och
7. åtgärder för att förhindra förfalskning av förarbevis.

Innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter om krav på den fysiska och yrkesmässiga psykiska lämpligheten enligt första

stycket 1 ska samråd ske med Socialstyrelsen. Detsamma gäller för föreskrifter om hälsokontroller enligt första stycket 3.

## Kompletterande intyg

### *Innehåll i ett kompletterande intyg*

**16 §** Ett kompletterande intyg ska utvisa vilka fordonstyper innehavaren har behörighet att framföra och på vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har behörighet att köra. En förare kan ha ett eller flera kompletterande intyg.

### *Kategorier av kompletterande intyg*

**17 §** Ett kompletterande intyg ska ge behörighet att framföra järnvägsfordon i en eller båda av följande kategorier.

A: växellok, arbetsfordon för underhåll och lok när de används för växling.

B: befordran av passagerare eller gods.

**18 §** Ett kompletterande intyg tillhör det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som enligt 2 kap. 6 § lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare utfärdat intyget.

Järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren ska dock på begäran av föraren lämna ut en bestyrkt kopia av det kompletterande intyget och av övriga handlingar som styrker förarens utbildning, yrkeskvalifikationer, erfarenhet och yrkesbehörighet.

**19 §** När ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska utfärda ett förarbevis ska i förekommande fall sådana handlingar som avses i 17 § beaktas.

*Undantag från krav på kompletterande intyg*

20 § Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får i följande fall medge undantag från krav på kompletterande intyg för viss infrastruktur, under förutsättning att en förare som har giltigt intyg för infrastrukturen sitter bredvid föraren.

1. En störning i järnvägstrafiken kräver omdirigering av tåg eller underhåll av spår enligt beslut av infrastrukturförvaltaren.

2. Vid enstaka tjänster där museijärnvägsfordon används.

3. Vid enstaka godstransporter, förutsatt att detta godkänns av infrastrukturförvaltaren.

4. Vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg eller lok.

5. Under förarutbildning och förarprov.

Om ett järnvägsföretag utnyttjar en undantagsmöjlighet enligt första stycket ska berörd infrastrukturförvaltare informeras.

*Uppdatering av kompletterande intyg*

21 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål uppdatera ett kompletterande intyg eller utfärda ett nytt när föraren erhållit ytterligare behörighet för viss rullande materiel eller viss järnvägsinfrastruktur.

Detsamma gäller om en förares behörighet ska begränsas.

22 § Ett kompletterande intyg ska utfärdas på svenska och minst ett av språken engelska, franska eller tyska.

23 § Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra förfalskning av kompletterande intyg.

24 § Det företag som utfärdat ett kompletterande intyg ska utan dröjsmål underrätta Transportstyrelsen när en förare slutar



sin anställning eller en förarens arbetsförmåga varar längre än tre månader.

#### *Omprövning av beslut om kompletterande intyg*

**25 §** Ett företags förfarande för utfärdande, uppdatering och återkallande av kompletterande intyg enligt 2 kap. 8 § lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare ska innehålla rutiner för en intern omprövning av företagets beslut i sådana frågor.

#### **Bemyndigande**

**26 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. krav för att beviljas ett kompletterande intyg när det gäller kunskaper och kvalifikationer om rullande materiel, järnvägsinfrastruktur, språk och säkerhetsstyrningssystem,
2. förfarandet för utfärdande, uppdatering och återkallande av kompletterande intyg,
3. utformningen av ett kompletterande intyg,
4. åtgärder för att förhindra förfalskning av kompletterande intyg,
5. intervall för och innehåll i sådana regelbundna och övriga kontroller som krävs för fortsatt giltighet av ett kompletterande intyg, och
6. förarens rapporteringsskyldighet vad gäller hälsa.

#### **Lokförarutbildning**

##### *Innehåll i en lokförarutbildning*

**27 §** En lokförarutbildning ska omfatta en del som avser allmänna yrkeskunskaper och syftar till att eleven ska uppnå de krav som ställs för att beviljas ett förarbevis enligt 2 kap. 2 § 5 lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare, och en del som

avser särskilda yrkeskunskaper som syftar till att eleven ska uppnå de kunskapskrav och färdigheter som krävs för att beviljas ett kompletterande intyg enligt 2 kap. 6 § samma lag.

**28 §** En ansökan om tillstånd att få bedriva lokförarutbildning ska ges in till Transportstyrelsen. En ansökan ska innehålla uppgifter om vilket eller vilka ämnen i lokförarutbildningen den sökandes utbildning ska avse, en utbildningsplan och övriga handlingar som visar att den sökande har förutsättningar att bedriva en god utbildning.

**29 §** Av tillståndet ska framgå vilka ämnen i lokförarutbildningen som tillståndet omfattar.

**30 §** Den som har ett tillstånd att bedriva utbildning ska se till att verksamheten genomförs i enlighet med vad som angetts i ansökan om tillståndet och de villkor som kan ha angetts i tillståndet.

### **Bemyndigande**

**31 §** Transportstyrelsen får efter samråd med Myndigheten för yrkeshögskolan meddela föreskrifter om

1. innehåll i och metoder för lokförarutbildning,
2. krav för att beviljas tillstånd som lärare eller utbildningsanordnare, och
3. system för kvalitetsnormer.

### **Prov**

**32 §** En ansökan om tillstånd att vara examinator ska ges in till Transportstyrelsen. En ansökan ska innehålla uppgifter om vilket eller vilka ämnen tillståndet ska avse och handlingar som visar att

den sökande har förutsättningar att utöva uppdraget som examinator.

**33 §** Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ansvarar för prov enligt för kompletterande intyg enligt 3 kap. 6 § lagen om behörighet för lokförare får anlita en fysisk eller juridisk person som innehar nödvändiga tillstånd att utföra prov och examination.

**34 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om krav för att beviljas tillstånd som examinator.

### **Bedömning av fysisk och psykisk lämplighet**

**35 §** En ansökan om tillstånd som läkare eller psykolog enligt 3 kap. 9 § lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare ska ges in till Transportstyrelsen. En ansökan ska innehålla handlingar som utvisar att den sökande innehar tillräckliga kunskaper för att göra medicinska eller yrkespsykologiska bedömningar om fysisk och psykisk lämplighet att utöva lokföraryrket.

### **Bemyndigande**

**36 §** Transportstyrelsen får efter samråd med Socialstyrelsen meddela föreskrifter om vilka krav som ska ställas för att beviljas tillstånd som läkare eller psykolog.

### **Återkommande utvärderingar**

**37 §** Transportstyrelsen ska minst vart femte år genomföra utvärderingar av verksamheter som omfattas av krav på system för kvalitetsnormer enligt 3 kap. 3 § lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare. Utvärderingen ska omfatta

förfarandena för förvärvande och bedömning av yrkeskunskaper och kvalifikationer samt av systemet för utfärdande av kompletterande intyg.

Transportstyrelsen får överlåta åt fysisk eller juridisk person som har nödvändiga kvalifikationer att genomföra en sådan utvärdering. Den som anlitas för att utföra en utvärdering enligt första stycket ska få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för utvärderingen. Den ska också få tillträde till lokaler, anläggningar och fordon som behövs för utvärderingen.

Den som utför en utvärdering får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som framkommit vid en utvärdering. I det allmännas verksamhet tillämpas offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2010

## 3 Bakgrund

### 3.1 Reformen på järnvägsområdet

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 och direktivet om driftskompatibilitet för konventionella tåg antogs, har reformarbetet intensifierats. Det andra järnvägspaketet som bland annat innehöll ett direktiv om järnvägssäkerhet antogs 2004 och 2005 antogs ett direktiv om villkor för anlitande av arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik. Det här aktuella direktivet 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen (nedan lokförardirektivet) ingår i det s.k. tredje järnvägspaketet, som också innehåller en förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer EG nr 1371/2007 och ett direktiv om öppning av marknaden för internationell persontrafik (2007/58/EG).

## **3.2 Nuvarande reglering av lokförare**

### **3.2.1 Företagens ansvar**

I dag ligger det primära ansvaret för att lokförarna uppfyller erforderliga krav vad gäller lämplighet och kompetens på verksamhetsutövarna. De grundläggande säkerhetskraven framgår av 2 kap. 3–4 §§ järnvägslagen (2004:519). Bestämmelserna riktar sig mot järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna och innebär att de ska tillse att de som anlitas i verksamheten ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. 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 tillser 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. Kraven kan variera utifrån vilka uppgifter en viss lokförare har. Rutiner för detta ska finnas i företagets säkerhetsstyrningssystem (tidigare säkerhetsordning).

### **3.2.2 Myndighetens roll**

Tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsen) roll när det gäller lokförarnas kompetens består dels i att meddela föreskrifter om utbildning och säkerhetsstyrningssystem, dels att godkänna företagets utbildningsplaner för grundutbildningar. Därutöver har myndigheten ett allmänt tillsynsansvar enligt järnvägslagen

och föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndiganden i lagen. Det innebär att myndigheten alltid har möjlighet att kontrollera om företagen uppfyller kraven i lagen och i andra föreskrifter.

### 3.2.3 Brister i nuvarande system

Mot bakgrund av den höga säkerhetsnivå som råder inom järnvägssystemet och som bekräftas av att antalet olyckor är begränsat, kan inte hävdas att lokförarnas kompetens i dag skulle vara bristfällig.

Det förekommer dock vissa brister i systemet. Som exempel kan nämnas att i dag upprättar varje företag sina egna utbildningsplaner som godkänns av tillsynsmyndigheten. Det finns dock inget bakomliggande regelverk mot vilken myndigheten gör sin bedömning. Det innebär att man i många fall gör bedömningen genom att jämföra med företagets tidigare utbildningsplan. Det får i sin tur till följd att kravnivåerna kan variera mellan företagen. Eftersom företagen själva står för hela hanteringen med utbildning och prov är det också svårt att återfinna dokumentation för gamla utbildningar, vilket kan vara problem för förare som vill styrka sina kunskaper. Med anledning av att det i stora delar saknas föreskrifter är det också svårt för nya företag att bilda sig en uppfattning om hur systemet fungerar, vilka krav som ställs och att upprätta ett eget internt system inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem. Det blir också allt vanligare med personaluthyrning. När dokumentationen om varje förares kompetens och hälsa finns hos järnvägsföretagen, är det svårt för förarna och uthyrningsföretagen att få tillgång till denna. Myndighetens tillsynsmandat är i dag också begränsat till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. Den saknar därför möjlighet att utöva tillsyn mot utbildningsanordnare. Även om branschen nu i samråd med Banverket tagit fram ett system för personcertifieringar, är det i dagsläget svårt att återfinna historik rörande en enskild förare,

t.ex. när det gäller vilken utbildning och kvalifikationer denne har.



## 4 Förarbevis och kompletterande intyg

### 4.1 Grundläggande krav

**Förslag:** Järnvägsfordon får framföras endast av den som har gällande förarbevis och kompletterande intyg.

Ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller även i Sverige. Ett kompletterande intyg gäller endast för den infrastruktur och den rullande materiel som anges i intyget.

**Skälen för förslaget:** Av artikel 4 i direktiv 2007/59/EG följer att den som ska framföra ett tåg dels ska ha ett förarbevis, dels ett kompletterande intyg. Genom förarbeviset ska styrkas att föraren uppfyller vissa minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer. Det kompletterande intyget ska utvisa på vilken infrastruktur föraren har rätt att köra och vilken rullande materiel denne har rätt att framföra. En förare ska kunna ha flera intyg.

Ett förarbevis ska enligt artikel 7 gälla inom gemenskapens hela territorium, medan intygets giltighet begränsas till den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i detta. Eftersom samtliga direktiv på järnvägsområdet inklusive det nu aktuella omfattas av samarbete med EES ska den territoriella

giltigheten utökas till att även omfatta dessa områden. För svensk del innebär det att man i lagstiftning måste ange att förarbevis utfärdade av behöriga myndigheter i dessa länder är giltiga i Sverige.

#### 4.1.1 Vilka förare omfattas av lagens krav?

**Förslag:** Behörighetskraven gäller för förare som arbetar hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare.

Bestämmelserna ska dock inte gälla för den som framför tunnelbana eller spårväg eller för den som enbart framför järnvägsfordon på

- lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik,
- järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som enbart används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods,
- spårområde för underhållsverkstad, uppställningsspår eller lokstallar, eller
- banavsnitt som är tillfälligt avstängt för normal trafik i syfte att utföra banarbete.

För förare som inte omfattas av behörighetskrav enligt denna lag gäller i stället nuvarande bestämmelser i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen (2004:519) eller 12 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbanan och spårväg och föreskrifter meddelade i anslutning till de lagarna.

**Skälen för förslaget:** I artikel 2 i lokförardirektivet (2007/59/EG) anges direktivets tillämpningsområde. Enligt den grundläggande bestämmelsen gäller direktivet för lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet inom gemenskapen och som arbetar hos ett järnvägsföretag som ska inneha ett säkerhetsintyg (3 kap. 3 § järnvägslagen eller hos en infrastrukturförvaltare som ska inneha ett säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 §

järnvägslagen). Enligt järnvägslagen finns också möjlighet för viss järnvägsföretag som driver mindre omfattande verksamhet att i stället för säkerhetsintyg ha ett s.k. särskilt tillstånd (3 kap. 4 §). Även förare vid sådana företag ska omfattas av lagen om behörighet för lokförare i den mån de inte omfattas av de uttryckliga undantagen i lagen.

Direktivets avgränsning innebär att det endast är personer anställda eller anlitade av ett järnvägsföretag med tillstånd att utföra trafik som omfattas av det nya regelverket. Det innebär att personer som arbetar för ett underhållsföretag och som endast kör korta sträckor inne på området för underhållsverkstan, förutsetts inte omfattas av bestämmelserna. Det förekommer dock att underhållsföretag även har tillstånd som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Deras anställda skulle därmed komma att omfattas av det nya regelverket, vilket för dessa företag och deras anställda skulle innebära avsevärt höjda utbildningskrav. I dag krävs endast några veckors utbildning för denna typ av verksamhet och en fullständig lokförarutbildning tar ungefär ett år. För att inte höja kraven på ett sätt som inte står i rimlig proportion till den aktuella verksamheten, bör även själva infrastrukturen inne på spårområden för underhållsverkstäder, uppställningsspår eller lokstallar kunna undantas. Grunden för att kunna göra dessa undantag, som inte finns listat i lokförardirektivet, är att sådan infrastruktur inte omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur som den fastställs i bilaga A till kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70 och som utgör grunden för detta begrepp i EG-regleringarna på järnvägsområdet. Som ett exempel på vilken typ av spårområden som kan omfattas av undantaget kan nämnas Hagalund utanför Stockholm där det både finns verkstad, uppställningsspår (depåer) och lokstallar. Personer som i sitt arbete enbart kör inne på detta område ska inte behöva en lokförarbehörighet enligt de nya bestämmelserna även om deras arbetsgivare har tillstånd som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.

Direkt av direktivet följer också att medlemsstaterna är fria att helt undanta vissa järnvägsnät från regleringen. Det gäller

tunnelbana och spårväg, lokala och regionala järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från det övriga nätet och som enbart är avsedda för person eller godstransporter i lokal-, stads- eller förortstrafik. Undantags får även privatägd infrastruktur som enbart trafikeras av ägaren för egna godstransporter. Slutligen listas också banavsnitt som är avstängda för normal trafik i syfte att utföra underhåll av infrastrukturen.

För att inte onödigtvis komplicera och fördyra processen med lokförarbehörigheter och behålla så stor flexibilitet som möjligt i systemet, med en möjlighet att kunna avpassa kravnivåerna utifrån den verksamhet som bedrivs bör direktivets undantagsregler utnyttjas. Det finns heller inget som hindrar förare vid undantagna verksamheter att ändå skaffa sig behörighet i enlighet med bestämmelserna i den nya lagen.

För de förare som inte omfattas av lagens krav kommer nuvarande kompetens- och lämplighetskraven gälla. Det innebär att bestämmelserna i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen respektive 12 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och föreskrifter meddelade i anslutning till dessa lagar gäller.

Eftersom övergångsbestämmelserna till den nya lagen om behörighet för lokförare enligt förslaget i denna promemoria är generöst tilltagna, kommer även förare som "egentligen" omfattas av nya lagen regleras enligt nuvarande bestämmelser under lång tid framöver. T.ex. ska förare som redan vid lagens ikraftträdande utövar lokföraryrket (dock inte i internationell trafik) uppfylla de nya kraven först till 2018.

## 4.2 Förarbevis

### 4.2.1 Utfärdande myndighet

**Förslag:** Förarbevis utfärdas efter ansökan av tillsynsmyndigheten. Förarbeviset ska utvisa att en förare uppfyller grundläggande krav för att utöva lokföraryrket när det gäller ålder, utbildning, lämplighet och kunskaper.

Tillsynsmyndigheten får ta ut avgifter för att utfärda förarbevis.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om utfärdande av förarbevis och om avgifter för utfärdande av förarbevis.

**Skälen för förslaget:** Av artikel 6.1 i direktiv 2007/59/EG framgår att ett förarbevis ska utfärdas av den behöriga myndigheten och att detta ska tillhöra föraren personligen. Behörig myndighet definieras enligt artikel 3 a i lokförardirektivet som den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). I Sverige har sedan den 1 januari 2009 Transportstyrelsen övertagit uppgiften som säkerhetsmyndighet från Järnvägsstyrelsen, som lagts ned. En ansökan ska tillställas myndigheten av den sökande själv eller av någon annan enhet för dennes räkning (artikel 14.2). Förarbeviset, som utgör den grundläggande behörigheten, ska utvisa att en förare uppfyller erforderliga krav för att utöva lokföraryrket när det gäller ålder, utbildning, lämplighet och kunskaper.

Av artikel 19.1 a och 2 följer att utfärdande av förarbevis är en uppgift som myndigheten får delegera till annan. Om myndigheten delegerar uppgiften till ett järnvägsföretag sägs dock i artikel 19.4 att denne endast får utfärda förarbevis till sina egna anställda samt att ett visst järnvägsföretag inte får åtnjuta ensamrätt för uppgiften. I Sverige bör inte denna möjlighet utnyttjas. Som följer nedan kommer intyget att utfärdas av arbetsgivaren (vanligtvis ett järnvägsföretag). För att bidra till

det grundläggande syftet med direktivet att skapa ett enhetligt system som befrämjar säkerheten bör denna uppgift åvila myndighet. En sådan ordning ligger också i linje med hur saken hanteras inom andra transportslag. Ett överförande av denna uppgift skulle också kunna riskera att leda till nackdelar för mindre företag som kanske inte har de administrativa resurser som krävs.

Sammanfattningsvis innebär detta att myndigheten står för utfärdandet av förarbeviset och arbetsgivaren eller uppdragsgivaren för utfärdandet av det kompletterande intyget.

### *Avgifter*

I likhet med vad som gäller för övriga transportslag bör tillsynsmyndigheten få ta ut avgifter motsvarande de kostnader myndigheten har för att utfärda förarbevis. Regeringen eller, efter vidare bemyndigande tillsynsmyndigheten, bör ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om sådana avgifter. Huruvida en sådan avgift erläggs av den enskilde föraren eller, i förekommande fall, dennes blivande arbetsgivare är en fråga för dessa parter.

### *Förfarande för att beviljas förarbevis*

Enligt artikel 14.1 ska den behöriga myndigheten se till att förfarandet för att beviljas ett förarbevis offentliggörs. Det ska alltså vara lätt att för var och en som önskar informationen få en samlad bild av alla de krav som ställs. Detta är en myndighetsuppgift. Någon lagstiftning utöver ett bemyndigande krävs därför inte. En bestämmelse som berör denna och liknande frågor kan tas in i förordning.

Av bestämmelsen i direktivet framgår också att en ansökan om förarbevis ska kunna skickas in av den enskilde själv eller av någon "enhet" för dennes räkning. Någon reglering om detta

torde inte krävas i Sverige. Hur en ansökan kommer in till myndigheten saknar relevans ur ett regleringsperspektiv. Däremot kan man tänka sig att det får viss praktisk betydelse. Om komplettering ska begäras etc. blir det naturligt för myndigheten att vända sig till den som skickat in ansökan med en sådan begäran. Det finns därför anledning för exempelvis utbildningsanordnare och järnvägsföretag att inrätta en intern ordning för detta som antingen innebär att den sökande sköter hanteringen själv eller att företaget gör det för dennes räkning. En ansökan till myndigheten ska kunna avse utfärdande av ett nytt bevis, en uppdatering av uppgifterna i ett befintligt bevis, förnyelse av ett bevis eller utfärdande av en dubblett.

Myndigheten ska utfärda ett förarbevis så snart som möjligt och senast inom en månad från det att en komplett ansökan lämnats in till myndigheten. Ett förarbevis får endast utfärdas i ett exemplar. En dubblett får endast utfärdas efter en särskild ansökan.

#### 4.2.2 Krav för att beviljas förarbevis m.m.

**Förslag:** Förarbevis ska beviljas den som har

1. fyllt 20 år,
2. med godkänt resultat slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning,
3. av behörig läkare befunnits fysiskt lämplig att utöva lokföraryrket,
4. av behörig läkare eller psykolog befunnits psykiskt lämplig att utöva lokföraryrket, och
5. kan styrka erforderliga yrkeskvalifikationer.

Tillsynsmyndigheten får beträffande en sökande som har fyllt 18 men inte 20 år besluta om undantag från ålderskravet i första stycket 1 om det finns särskilda skäl.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka närmare krav som ska ställas för att förarbevis ska beviljas.

#### Skälen för förslaget

##### *Åldersgräns*

Enligt artikel 10 i lokförardirektivet anges att minimiåldern för att beviljas ett förarbevis ska vara 20 år. Medlemsstaterna är dock fria att sänka åldern till 18 år, men giltigheten av förarbeviset ska då vara begränsat till det egna landets territorium. I Sverige måste därför beslutas om denna lägre ålder bör tillåtas. I dag krävs i de flesta fall att man fyllt 20 år vid kursstart för att komma in på en KY-utbildning (kvalificerad yrkesutbildning) till lokförare. Den nu föreslagna regleringen kommer inte att innehålla någon lägsta-ålder för att komma in på en lokförarutbildning, men eftersom det krävs en genomgången gymnasieutbildning i botten innebär det att de allra flesta när de genomgått lokförarutbildningen på cirka ett år har uppnått 20 års ålder.



Det är också ett arbete som innebär att föraren kan ha ett stort ansvar för många personers säkerhet. Mot bakgrund härav framstår det som rimligt att direktivets huvudregel om 20 år får gälla i Sverige. För att ändå utnyttja lokförardirektivets möjligheter att skapa viss flexibilitet, bör som en dispensmöjlighet tas in en bestämmelse som medger att tillsynsmyndigheten i undantagsfall, om det bedöms föreligga särskilda skäl, får bevilja ett förarbevis till den som fyllt 18 men ännu inte 20 år. Fram till dess att föraren fyllt 20 gäller dock förarbeviset endast i Sverige.

### *Grundläggande krav*

I dag krävs för att komma in på en KY-utbildning i normalfallet slutbetyg från ett fullständigt nationellt eller specialutformat program i gymnasieskolan med lägst betyget Godkänt på kurser som omfattar minst 90 procent av de gymnasiepoäng som krävs för ett fullständigt program. Därutöver krävs att man befunnits lämplig att utöva lokföraryrket rent fysiskt samt vid ett yrkespsykologiskt test. I dessa urvalstester testas exempelvis analytisk förmåga, simultankapacitet, motivation, samarbetsförmåga, stresstolerans och uppmärksamhet. Vidare testas visuell förmåga – att snabbt kunna urskilja väsentliga detaljer och avvikelser, läsförståelse – att rätt tolka och förstå text samt spatial förmåga, dvs. att kunna se i olika dimensioner. Inom den nya yrkeshögskolan, som inrättats under 2009 och som övertagit ansvaret för utbildningen, gäller för behörighet i första hand att den sökande fått slutbetyg från ett fullständigt nationellt eller specialutformat program i gymnasieskolan med lägst betyget Godkänt i minst 2 250 gymnasiepoäng.

Motsvarande krav uppställs i artikel 11 i lokförardirektivet 2007/59/EG, där det anges vilka krav som ställs för att beviljas ett förarbevis. Även om direktivets krav ställs först för beviljande av förarbeviset, finns det inget som hindrar att man fortsätter att gör urvals- och lämplighetstester innan antagningen till lokförarutbildningen. Både den enskilde, samhället och före-

tagen i branschen tjänar på att det inte utbildas personer som senare visar sig inte vara lämpade för att utöva lokföraryrket.

När det gäller grundläggande utbildning enligt direktivet krävs utöver avslutad och godkänd nioårig grundskola att sökanden med godkänt resultat genomgått en utbildning motsvarande nivå 3 i rådets beslut 85/368/EEG om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter. För svensk del innebär det att sökanden ska ha med godkänt resultat slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning, t.ex. kommunal vuxenutbildning. Vad som menas med godkänt resultat bör överlåtas till regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva om. Det innebär inte nödvändigtvis att eleven uppnått betyget Godkänd i samtliga ämnen på programmen. Det bör efter övervägande i föreskrift preciseras vilka ämnen som är av sådan betydelse för lokförarutbildningen att betyget Godkänd ska krävas. Vad som utgör kärnämnen kan variera beroende på till vilken utbildning man söker. Vanligtvis avses dock svenska, svenska som andraspråk, matematik och engelska.

Den fysiska lämpligheten för att erhålla ett lokförarbavis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av en läkare som särskilt ackrediterats eller godkänts för att utföra den här typen av undersökningar (artikel 11.2). I den här promemorian föreslås att tillsynsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, ska ge tillstånd till de läkare som ska få utföra undersökningarna, se avsnitt 5.3.5. Något ackrediteringsförfarande kommer således inte införas. I bilaga II till direktivet uppställs de krav på fysisk lämplighet som ska ställas.

Avsikten är att det i lagen endast anges att den sökande ska uppfylla krav på fysisk lämplighet och att regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten ges bemyndigande att meddela föreskrifter om de närmare kraven utifrån de villkor som uppställs i bilagan till direktivet. I bilagan anges bl.a. att den sökande inte får ha hälsoproblem eller ta mediciner eller andra droger som kan orsaka nedsatt uppmärksamhet eller koncentration, förlust av balans eller koordination eller en

betydande begränsning av rörligheten (bilaga II p. 1.1). I fråga om synförmåga uppställs relativt specificerade krav. Detsamma gäller hörsel och tal.

En läkarundersökning ska innehålla en allmän hälsokontroll, undersökning av sensoriska funktioner, som syn, hörsel och färgseende. Det ska också tas blod- och urinprov samt EKG (elektrokardiogram) vid vila. Undersökningen ska även omfatta kognitiv förmåga, som uppmärksamhet och koncentration, minne, uppfattnings- och slutledningsförmåga. Den sökandes reaktionssnabbhet och koordination av handrörelser samt förmåga att kommunicera ska också kontrolleras.

Utöver den fysiska lämpligheten uppställs som ett grundläggande krav att den sökande befinns psykiskt lämplig att utöva lokföraryrket (artikel 11.3). Detta ska fastställas av en läkare eller psykolog som särskilt erkänts för uppgiften av tillsynsmyndigheten. Innehållet i undersökningen måste utformas så att man kan bedöma om den sökande har några yrkespsykologiska brister, särskilt vad gäller funktionell förmåga. Den sökande får inte heller uppvisa några personlighetsegenskaper som bedöms kunna påverka förmågan att utföra yrket på ett säkert sätt. Direktivet uppställer i detta avseende inga mer specificerade krav. Redan i dag görs dock urvalstester av utbildningsföretagen inför antagningen. På TCC:s hemsida står att läsa att en lämplig lokförarprofil är en person som är fokuserad, lugn, stabil, jordnära, koncentrerad, har förmåga att lyssna, är eftertänksam, lite tillbakahållen, håller sig till ämnet, trivs i sitt eget sällskap, är noggrann, trygg, kan fatta beslut och ansvarstagande.

Om det bedöms lämpligast att specificera lämplighetskraven i föreskrifter, bör sådana föreskrifter meddelas i samråd med Socialstyrelsen. Redan i nuvarande reglering, 2 kap. 3 § järnvägsförordningen (2004:526) anges att tillsynsmyndigheten ska samråda med Socialstyrelsen innan föreskrifter om hälsokrav och hälsoundersökningar meddelas. Detsamma bör gälla för de nya kraven som ska uppställas i dessa hänseenden. Bestämmelser om detta bör föras in i förordningen om behörighet för lokförare.

Slutligen uppställs som ett grundläggande krav för att beviljas förarbevis att den sökande kan styrka sina allmänna yrkeskvalifikationer. Detta ska göras genom att den sökande kan uppvisa godkänt resultat på prov som omfattar alla de ämnen som uppställs i bilaga i IV till direktivet. Det rör t.ex. teoretiska och praktiska kunskaper om järnvägsteknik, fordon och materiel. En stor del rör också säkerhetsfrågor och de särskilda risker som är förknippade med järnvägstrafik.

#### 4.2.3 Ett förarbevis giltighetstid m.m.

**Förslag:** Ett förarbevis ska vara giltigt i tio år. Som förutsättning för giltighet gäller dock att föraren med godkänt resultat genomgår hälsokontroller i den omfattning som följer av föreskrifter som har meddelats i anslutning till denna lag.

Ett förarbevis tillhör innehavaren och upphör (till skillnad från det kompletterande intyget) inte att gälla när anställningen upphör.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om hälsokontroller.

**Skälen för förslaget:** Av artikel 14.5 i lokförardirektivet följer att ett förarbevis ska vara giltigt i tio år om föraren genomgår föreskrivna kontroller. I likhet med vad som gäller för vanliga körkort ska ett förarbevis efter tioårsperiodens utgång förnyas. Myndigheten kommer då endast göra en kontroll i förarbevisregistret för att säkerställa att kraven fortfarande är uppfyllda, dvs. att den sökande med godkänt resultat genomgått föreskrivna kontroller etc.

Vid de regelbundna kontrollerna ska fastställas att en förare allmänt är fysiskt och psykiskt lämplig att utföra lokföraryrket. Det är samma krav som ställs i den ursprungliga prövning vid beviljandet av förarbeviset. Kontrollerna ska utföras av, eller

under överinseende av, en läkare som särskilt erkänts av tillsynsmyndigheten för att utföra den här typen av kontroller. När det gäller den psykologiska lämpligheten kan kontrollen utföras av en läkare eller psykolog som särskilt erkänts för uppgiften av tillsynsmyndigheten (artikel 16.1). För kontroll av att föraren alltjämt har erforderliga yrkeskunskaper ska det säkerställas att denne genomgått av arbetsgivaren anordnad fortbildning. Ett krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare måste anordna fortbildning för sina anställda som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem följer av punkt 2 e i bilaga III till direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) som i Sverige implementerats genom föreskrifter från Järnvägsstyrelsen.

#### 4.2.4 Återkallelse av förarbevis

**Förslag:** Om förutsättningarna för beviljande av ett förarbevis inte längre är uppfyllda får tillsynsmyndigheten återkalla förarbeviset. Detsamma gäller om en förare inte med godkänt resultat genomgår föreskrivna hälsokontroller. Ett beslut om återkallelse ska gälla tills vidare eller för viss tid (*tillfällig återkallelse*).

**Bedömning:** Om, i fall som ovan, förarbeviset utfärdats i ett annat land inom EES eller i Schweiz ska tillsynsmyndigheten vända sig till den behöriga myndigheten i det landet med en motiverad begäran om att myndigheten ska utföra kompletterande kontroller eller tillfälligt återkalla förarbeviset.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 29.4 och 19.1 c ska tillsynsmyndigheten ompröva och återkalla ett förarbevis om föraren inte längre uppfyller ett eller flera av villkoren för att beviljas ett förarbevis. Kännedom om sådana förhållanden kan myndigheten exempelvis få genom att föraren själv kontaktar

myndigheten, dennes arbetsgivare kontaktar myndigheten, det framkommer efter en hälsoundersökning eller vid myndighetens egen tillsynsverksamhet. Återkallelsen kan vara tidsbegränsat eller slutgiltigt beroende på ”omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till” (artikel 19.4 a).

En återkallelsegrund som förekommer inom andra transportslag är att föraren visat sig opålitlig i nykterhets-hänseende eller har gjort sig skyldig till onykterhetsbrott. Det gäller exempelvis vanliga körkort på väg (5 kap. 3 § p. 1 och 5 körkortslagen [1988:488]). I lokförardirektivet anges inte detta specifikt och uttryckligt som en grund för återkallelse, men bör kunna vara det. Det får anses ingå som en grundförutsättning för att beviljas förarbevis. Enligt direktivet åligger det också järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att göra nykterhets- och drogtester av sina förare.

Tillsynsmyndigheten ska genast underrätta berörd förare och dennas arbetsgivare om en återkallelse genom att ett motiverat beslut tillställs dem. Tillsynsmyndigheten ska i samband härmed också ange vilket förfarande som ska tillämpas för att förarens ska kunna återfå förarbeviset. Myndigheten kan också begära att arbetsgivaren utför kompletterande kontroller av föraren eller tillfälligt återkallar det kompletterande intyget.

Om det gäller ett förarbevis som utfärdats i ett annat land inom EES eller i Schweiz saknar myndigheten befogenhet att återkalla förarbeviset. I stället ska tillsynsmyndigheten underrätta den myndigheten som utfärdat förarbeviset och begära att denna ska begära kompletterande kontroller av föraren eller direkt återkallar förarbeviset. Denna skyldighet för myndigheten föreslås föras in i förordning.

Om tillsynsmyndigheten finner att en förare utgör ett allvarligt och akut hot mot järnvägssäkerheten ska den omedelbart vidta nödvändiga åtgärder för att säkerheten inom järnvägssystemet ska upprätthållas. Det kan exempelvis handla om att anmoda infrastrukturförvaltaren att stoppa tåget och på så sätt förhindra fortsatt färd (jfr 5 kap. 4 § lagen om behörighet för lokförare). Myndigheten kan också förbjuda föraren att vara

verksam inom myndighetens behörighetsområde. I Sverige innebär det att Transportstyrelsen kan stoppa en viss förare från att köra i Sverige under viss tid.

## 4.3 Kompletterande intyg

### 4.3.1 Innehållet i ett kompletterande intyg

**Förslag:** I ett kompletterande intyg ska anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel denne har rätt att framföra.

**Bedömning:** Ett kompletterande intyg ska ge behörighet att framföra järnvägsfordon i en eller flera av följande kategorier:

A: växellok, arbetsfordon, järnvägsfordon för underhåll och lok när de används för växling.

B: befordran av passagerare och/eller gods.

**Skälen för förslaget:** Som framgår ovan kommer för behörighet att framföra järnvägsfordon krävas både ett förarbevis och ett kompletterande intyg.

Enligt artikel 4.1 b i lokförardirektivet ska det i det kompletterande intyget anges dels på vilken infrastruktur föraren har rätt att utföra trafik, dels vilken rullande materiel denne har rätt att framföra. Det är alltså mer specifika krav som ställs än de mer allmänna färdigheterna som förutsätts för att beviljas ett förarbevis.

Ett kompletterande intyg ska ge behörighet att framföra järnvägsfordon i ett eller flera av följande kategorier. Det första och minst kvalificerade (A) gäller för växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll och lok när de används för växling. Den andra kategorin (B) gäller för både framförande av person- och godståg. Ett intyg får innehålla ett tillstånd för båda kategorier. Det kommer i praktiken innebära att den som har behörighet

enligt kategori B även har det för A, eftersom de kvalifikationer som där förutsätts normalt sätt måste behärskas även av den som framför ett lok- eller passagerartåg, t.ex. att framföra lok för att växla. Enligt artikel 4.4 andra stycket i lokförardirektivet (2007/59/EG) kommer EU-kommissionen att komplettera bestämmelsen med avseende på gemenskapskoder för de olika kategorierna. Regleringen av denna uppdelning av de kompletterande intygen i A- och B-kategorier föreslås regleras i förordningen.

#### 4.3.2 Krav för att beviljas ett kompletterande intyg

**Förslag:** Ett kompletterande intyg ska beviljas den som har

1. med godkänt resultat genomgått erforderlig utbildning för den rullande materiel och den infrastruktur intyget avser,
2. erforderliga språkkunskaper för att framföra tåg på den infrastruktur intyget avser, och
3. med godkänt resultat deltagit i intern utbildning om företagets säkerhetsstyrningssystem.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om vilka närmare krav som ska ställas för att beviljas ett kompletterande intyg.

**Skälen för förslaget:** I artikel 13 i lokförardirektivet (2007/59/EG) anges krav för yrkesbehörighet (dvs. kompletterande intyg). Som en första punkt anges att den sökande ska ha klarat godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande materiel som ansökan om intyget gäller. Provet ska minst omfatta de allmänna ämnen som anges i bilaga V till direktivet. Det gäller grundläggande färdigheter, som att föraren måste känna till samtliga manöverorgan och instrument som står till förfogande, särskild när det gäller dragkraft, bromsning och anordningar som är av betydelse för trafiksäkerheten. Föraren måste också kunna upptäcka och



lokalisera fel hos den rullande materielen, rapportera och avgöra vilka åtgärder som krävs för att komma till rätta med dessa. Som ytterligare exempel kan nämnas att föraren måste kunna kontrollera och beräkna att tågets bromstal motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumentationen. Dessa detaljerade krav bör inte tas in i lagen, utan preciseras på en lägre föreskriftsnivå. Det behövs därför ett bemyndigande för regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att meddela sådana föreskrifter.

Utöver de ovan beskrivna kraven på kunskaper om den rullande materielen anges i artikel 13.2 att den sökande ska ha uppnått godkänt resultat på prov som rör den aktuella infrastrukturen. Begreppet järnvägsinfrastruktur definieras i 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519). Enligt definitionen innefattas i begreppet – ”för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande”. Eftersom tillämpningen av bestämmelsen i den nya lagen om behörighet för lokförare inte är helt densamma som i järnvägslagen behövs en något annorlunda definition av begreppet. Den bör mer ta sikte på att behörigheten gäller för en viss linje med den teknik som gäller för denna (se 1 kap. 4 §).

Vilka närmare krav som ställs på kunskaper om infrastrukturen för att beviljas ett kompletterande intyg preciseras i direktivets bilaga VI. Infrastrukturkunskapen är uppdelat på åtta ämnen. Det är fråga om en relativt detaljerad reglering vars närmare innehåll, i likhet med vad som gäller för den rullande materielen, bör preciseras i myndighetsföreskrifter. Som exempel kan nämnas att det första ämnet gäller bromsprov. Föraren ska kunna kontrollera och beräkna att tågets bromstal motsvarar det bromstal som är föreskrivet för den aktuella linjen i fordonsdokumentationen. Föraren ska vidare visa att denne tillämpar ett körsätt och hastighet utifrån de egenskaper den aktuella infrastrukturen har (p. 2). När det gäller linjekännedom anges att föraren måste kunna förutse eventuella problem och vidta

nödvändiga åtgärder ur säkerhets- och prestandasynpunkt. Det senare gäller exempelvis punktlighet. Föraren måste därför ha god kännedom om linjer och järnvägsanläggningar på dels den ordinarie linjen, dels på alternativa färdvägar.

När det gäller delämnet ”framförande av tåget” (p. 5) anges att föraren ska känna till sin position på linjen vid varje tidpunkt och kunna justera körsättet för att hålla tidtabellen. Hänsyn måste därvid tas till egenskaperna hos loket, tåget i stort, infrastrukturen och miljön.

Vid incidenter och olyckor ska föraren kunna visa att han eller hon kan vidta skydds- och larmåtgärder. Föraren måste också kunna bestämma lämplig plats för att stanna tåget vid en eventuell brand för att underlätta evakuering av passagerare.

Till infrastrukturen räknas även erforderliga språkkunskaper för den aktuella linjen. Detta krav gäller dock endast för förare som framför tåg på infrastruktur belägen i ett land (eller område inom ett land) vars språk denne inte har som modersmål. Föraren måste med godkänt resultat genomgå ett språktest. Av direktivets bilaga VI p. 8 framgår att förare måste kunna kommunicera med infrastrukturförvaltaren på det språk som bestäms av denne. Språkkunskaperna måste vara så goda att föraren kan kommunicera aktivt och effektivt såväl under normala omständigheter som vid ”avvikelser” och i nödsituationer. En förare måste uppnå nivå 3 i den tabell som finns intagen i p. 8 i bilagan. Det betyder att behärska det aktuella språket genom att kunna hantera praktiska situationer med oförutsedda inslag. Vidare ska föraren kunna ”beskriva”. Det får väl t.ex. anses betyda att föraren ska kunna lämna en beskrivning av den rådande situationen. Avslutningsvis anges också att föraren ska kunna hålla en enklare konversation vid liv.

För att en sökande ska kunna beviljas ett kompletterande intyg krävs avslutningsvis också att denne deltagit i utbildning i det säkerhetsstyrningssystem som gäller hos det utfärdande järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren (artikel 13.4). Ett säkerhetsstyrningssystem är enligt 2 kap. 5 § första stycket järn-

vägslagen (2004:519) den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

### 4.3.3 Utfärdande av kompletterande intyg

**Förslag:** Ett kompletterande intyg ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där lokföraren är eller ska bli anställd eller på annat sätt anlitad i verksamheten.

En förare kan ha ett eller flera kompletterande intyg.

Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem fastställa ett internt förfarande för att utfärda och uppdatera kompletterande intyg och för regelbundna kontroller av sina förare enligt bestämmelserna i lagen om behörighet för lokförare och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Förfarandet ska även innehålla rutiner för återkallelse av kompletterande intyg.

**Bedömning:** Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska utan dröjsmål uppdatera det kompletterande intyget så snart intygsinnehavaren har fått ytterligare behörighet för rullande materiel eller infrastruktur. Detsamma gäller om en förares behörighet ska begränsas.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 6.2 ska ett kompletterande intyg utfärdas av arbetsgivaren eller, i de fall föraren inte är anställd utan endast anlitad i verksamheten, uppdragsgivaren. Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska som en del av sitt, enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519) inrättade, säkerhetsstyrningssystem fastställa en ordning för utfärdande, uppdatering, tillfälligt återkallelse eller återkallelse av intyg i enlighet med de bestämmelser som införs för att genomföra lokförardirektivet. Förfarandet ska även innehålla en ordning för omprövning av beslutet. Det betyder att om en lokförare anser att arbetsgivaren på felaktiga grunder t.ex. nekar denne ett intyg eller återkallar ett intyg ska det vara möjligt att få saken prövad på nytt. Om parterna inte heller efter en sådan

omprövning kommer överens ska det vara möjligt att få saken prövad av tillsynsmyndigheten (5 kap. 5 § lagen om behörighet för lokförare).

Enligt artikel 15 tredje stycket åligger det järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren att uppdatera intyget så snart intygsinnehavaren har fått ytterligare behörighet för rullande materiel eller infrastruktur. På motsvarande sätt ska intygets giltighet begränsas när en förarens behörighet ska inskränkas.

#### 4.3.4 Prövning av tvister om kompletterande intyg

**Förslag:** En förare (sökande), järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvist som rör frågan om ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfällig återkallelse eller återkallelse av ett kompletterande intyg är förenligt med lagen om behörighet för lokförare och med föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

En förare får även hänskjuta fråga om dennes skyldighet att genomgå läkarundersökning, blodprovstagnning eller annan liknande undersökning.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 15 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ska, som behandlas i stycket ovan, varje järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare (arbetsgivare) utfärda sina egna förfaranden för att utfärda och uppdatera kompletterande intyg som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem. För det fall föraren och arbetsgivaren inte kan komma överens i ett enskilt fall rörande ett beslut som fattats av arbetsgivaren i en sådan fråga ska parterna ha möjlighet att hänskjuta tvisten till den behöriga myndigheten, dvs. till Transportstyrelsen. Det bör därför i den nya lagen om behörighet för lokförare införas en bestämmelse motsvarande den i 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519). I denna anges att järnvägsföretag och infrastruktur-

förvaltaren har möjlighet att hänskjuta tvister till myndigheten som rör frågan om ett beslut som infrastrukturförvaltaren fattat står i överensstämmelse med järnvägslagen och med föreskrifter som meddelats med stöd av den lagen. Det beslut som fattas av myndigheten kan därefter överklagas till allmän förvaltningsdomstol i likhet med övriga beslut i enskilda ärenden som myndigheten fattar.

I det här fallet kommer det således i lagen införas en bestämmelse som möjliggör för båda parter, dvs. både den sökande föraren och det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltaren som fattat ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfällig återkallelse eller återkallelse av ett intyg, att hänskjuta tvisten till tillsynsmyndighetens prövning.

Enligt 2 kap. 10 § andra stycket i den föreslagna lagen om behörighet för lokförare anges också att en förare är skyldig att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som dennes arbetsgivare eller behörig läkare anser erforderlig för att bedöma förarens lämplighet att utöva yrket. Även en sådan begäran bör kunna bli föremål för tillsynsmyndighetens prövning.

#### 4.3.5 Ett kompletterande intyg tillhör det utfärdande företaget

**Bedömning:** Ett kompletterande intyg ”tillhör” det företag som utfärdat intyget. Lokföraren har dock rätt att erhålla en bestyrkt kopia av intyget och av alla övriga handlingar som styrker dennes utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

När ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska utfärda ett intyg ska sådana handlingar som avses i första stycket beaktas.

**Skälen för bedömningen:** Enligt artikel 6.2 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet) utfärdas ett intyg av det järnvägsföretag eller av den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Intyget ska enligt artikeln vara det utfärdande företagens egendom. Det skiljer sig således från förarbeviset som ska tillhöra den enskilde föraren. Föraren ska dock ha rätt att erhålla en bestyrkt kopia av intyget och av alla övriga handlingar som styrker dennes kvalifikationer. Detta för att föraren ska kunna styrka sina kvalifikationer hos en ny arbetsgivare. Ett intyg upphör att gälla när föraren slutar att arbeta åt det företag som utfärdat intyget. Det betyder till exempel att om en förare går över till ett annat företag men kör på samma infrastruktur och med samma rullande materiel, så ska det nya företaget kunna utfärda ett nytt intyg på grundval av de uppgifter som står i det gamla intyget. Det är dock den nya arbetsgivaren som ansvarar för att föraren uppfyller kraven och bör på lämpligt sätt försäkra sig om detta innan ett intyg utfärdas. Om det av förarbevis- och intygsregister framgår att föraren genomgått erforderlig utbildning och prov för viss infrastruktur och rullande materiel samt att föraren med godkänt resultat genomgått föreskrivna hälsokontroller bör dock detta vara tillräckligt underlag för att utfärda ett nytt intyg. Det finns emellertid inget som hindrar att en arbetsgivare ställer krav på

ytterligare prover för att försäkra sig om att ett intyg kan utfärdas.

Bestämmelserna bör efter bemyndigande i lagen föras in i förordningen.

#### 4.3.6 Giltighetstid och regelbundna kontroller

**Förslag:** Ett kompletterande intyg upphör att gälla när föraren slutar sin anställning eller uppdrag hos den som utfärdat intyget. För att ett kompletterande intyg ska förbli giltigt under anställnings- eller uppdragstiden ska dock innehavaren med godkänt resultat genomgå av arbetsgivaren föreskrivna kontroller och prov.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om minimikrav för de regelbundna kontrollerna.

**Skälen för förslaget:** Ett kompletterande intyg gäller tills vidare men upphör att gälla när innehavarens anställning upphör hos den som utfärdat intyget. För att det ska förbli gällande under hela anställnings- eller uppdragstiden ska dock innehavaren genomgå föreskrivna prov och kontroller som visar att denne alljämt uppfyller grundkraven i direktivets artikel 12 och 13 (artikel 16.2). Det gäller således språkkunskaper, kunskaper om den rullande materielen, infrastrukturen och om arbetsgivarens säkerhetsstyrningssystem. Hur ofta dessa kontroller ska hållas bestäms av det utfärdande företaget på grundval av de föreskrifter som kommer att utfärdas av regeringen, eller tillsynsmyndigheten. Dessa föreskrifter kommer att ange de minimiintervall som fastställs i direktivets bilaga VII. Vid varje kontroll ska arbetsgivaren göra en anteckning i intyget som styrker att kraven är uppfyllda. Uppgiften ska också föras in i intygsregistret (se nedan avsnitt 6.4). Enligt bilaga VII gäller följande minimiintervall. För språkkunskaper (endast för de som inte har

det aktuella språket som modersmål) gäller vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år. Det betyder att om föraren har haft andra uppgifter och inte använt sig av språket på mer än ett år så måste språkkunskaperna kontrolleras. För kunskaper om infrastrukturen, vilket innefattar linjekännedom och kännedom om trafikregler, gäller också minimiintervallet vart tredje år. Även här gäller dock att efter en frånvaro på mer än ett år måste kunskaperna kontrolleras på nytt. För kunskaper om den rullande materielen gäller vart tredje år. Det står dock varje järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare fritt att i sitt förfarande i säkerhetsstyrningssystemet ta in krav på tätare kontroller.

När det gäller hälsokontroller ställs dessa krav i första hand för att behålla förarbeviset. Som framgår nedan är dock en förare skyldig att på begäran genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som arbetsgivaren eller behörig läkare finner nödvändig för att bedöma förarens lämplighet.



### 4.3.7 Företagens skyldighet att bevaka sina förare

**Förslag:** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska inrätta en ordning för att kontrollera sina förare. Bevakningen ska innefatta kontroller av att förare under tjänstgöring inte är under inflytande av något ämne som kan negativt påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande.

Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare som får uppgifter om att en förares lämplighet att utöva yrket kan ifrågasättas ska genast vidta erforderliga åtgärder för att klargöra situationen och säkerställa att säkerhetsnivån i järnvägssystemet upprätthålls.

**Bedömning:** En arbetsgivares anställnings- eller uppdragskontrakt med en lokförare bör innehålla ett villkor som innebär att föraren är skyldig att på arbetsgivarens begäran genomgå testning i detta syfte.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 18 ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kontrollera att de förare de anställer eller kontrakterar har giltiga förarbevis och kompletterande intyg. När det gäller kompletterande intyg kan formuleringen i direktivet ifrågasättas eftersom detta upphör att gälla när en förare slutar en anställning, vilket innebär att den nya arbetsgivaren måste utfärda ett nytt kompletterande intyg för att föraren ska kunna börja köra. Däremot är ju en tidigare arbetsgivare skyldig att lämna en kopia på intyget till föraren, vilket gör att denne kan styrka sin behörighet. Det nya företaget ska ha detta som underlag vid utfärdande av ett nytt intyg. När det gäller förarbeviset är det mer rättvisande att kräva en kontroll eftersom detta tillhör den enskilde föraren och kan användas i den nya verksamheten.

Arbetsgivaren (eller uppdragsgivaren) ska också inrätta ett system för att övervaka sina förare. Om arbetsgivaren upptäcker att en förares kvalifikationer kan ifrågasättas ska denne omedelbart vidta erforderliga åtgärder. Detsamma gäller om arbets-

givaren inser eller av en läkare informeras om att en förarens hälsotillstånd har försämrats på ett sätt som innebär att hans eller hennes lämplighet som förare kan ifrågasättas. Arbetsgivaren måste i detta läge genom vidare undersökningar skaffa underlag för att fatta beslut om intyget ska återkallas. När det gäller hälsotillstånd rör det sig om en sådan undersökning förare med regelbundna intervall måste genomgå för att behålla sina förarbevis och intyg (avsnitt 3.1 bilaga II). En arbetsgivare ska utan dröjsmål underrätta tillsynsmyndigheten om en förare arbetsoförmåga varar längre än tre månader. Eftersom det krävs både ett förarbevis och ett intyg för att ha behörighet att framföra tåg, kan behörigheten initialt dras in antingen genom en återkallelse av förarbeviset eller av det kompletterande intyget.

Arbetsgivare åläggs också att kontinuerligt säkerställa att deras förare i tjänst inte är påverkade av något ämne som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Det betyder att de måste kunna ålägga förarna att genomgå alkohol- och drogtest. I lagen om behörighet för lokförare bör tas in en bestämmelse som riktar sig mot arbetsgivaren med innebörden att denne måste ha kontroll över sina förare i dessa avseenden. Detta krav kan företaget lämpligen försäkra sig om att följa genom att i anställningsavtalet eller dylikt ta in sådana villkor. Hur testningen ska gå till bör tillsynsmyndigheten ges mandat att föreskriva om efter samråd med Socialstyrelsen. Som framgår nedan föreslås även att tas in en allmän skyldighet för förare att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som arbetsgivaren eller behörig läkare anser nödvändig för att bedöma en förarens lämplighet. Denna bestämmelse torde dock främst avse undersökningar som sker på förekommen anledning och inte sådana generella rutinkontroller av alla förare som åsyftas i den här behandlade bestämmelsen.

Ett järnvägsföretag är enligt artikel 18 också skyldig att underrätta tillsynsmyndigheten för det fall en förare är arbetsoförmögen i mer än tre månader. En bestämmelse om denna skyldighet bör tas in i förordning.

#### 4.3.8 Förarens skyldigheter

**Förslag:** En förare som anser att dennes hälsotillstånd har försämrats på ett sätt som innebär att han eller hon inte är lämplig som förare ska genast underrätta sin arbetsgivare.

För att behålla sin behörighet är en förare skyldig att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som dennes arbetsgivare eller behörig läkare begär.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 18.2 är en förare skyldig att omedelbart underrätta sin arbetsgivare om han eller hon gör bedömningen att det egna hälsotillståndet inte lämpar sig för att utöva yrket. Det kan gälla både sådana tillfälliga tillstånd som förväntas gå över inom en snar framtid och mer långvariga tillstånd och kronisk försämring av hälsan som gör att det är motiverat att genomgå förnyade hälsoundersökningar för att klargöra tillståndet. Detsamma gäller beträffande förhållanden som rör förarens psykiska lämplighet att utföra yrket.

Mot bakgrund av att denna självrapportering kan antas vara det mest effektiva sättet för arbetsgivaren att få kunskap om nedsättning av en förarens förmåga att köra, kan övervägas om denna skyldighet bör vara bötest sanktionerad i de fall föraren av uppsåt eller grov oaktsamhet underlåter att underrätta sin arbetsgivare. Någon sådan bestämmelse finns emellertid inte i dag, inte heller vad gäller exempelvis körkort och yrkesförarbevis på väg. Dessutom skulle en sådan anmälningsskyldighet, i de fall föraren dröjer med besked, kunna innebära att denne skulle anmäla sig själv för en brottslig gärning vilket är olämpligt. I stället bör detta vara en fråga som regleras mellan arbetsgivaren och arbetstagaren.

Det bör i lagen också införas en skyldighet för föraren att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som arbetsgivaren eller behörig läkare begär. Skyldigheten är inte absolut, men en vägran kan resultera i

en omprövning och återkallelse av förarens behörighet enligt lagen. Behörig är den läkare som beviljats tillstånd av tillsynsmyndigheten enligt 3 kap. 8 och 9 §§ lagen om behörighet för lokförare. Att även läkare ska vara behöriga att fatta sådana beslut framgår av bilaga II avsnitt 3.1 till lokförardirektivet. Avsikten är att det ska meddelas ytterligare föreskrifter om både sådana regelbundna obligatoriska undersökningar som gäller för samtliga förare och under vilka förutsättningar det för en enskild förare ska få krävas särskild undersökning. Om en förare anser att arbetsgivares eller läkares begäran i dessa avseenden är ogrundad eller felaktig får saken hänskjutas för tvistlösning hos tillsynsmyndigheten (5 kap. 5 §).

#### 4.3.9 Återkallelse av kompletterande intyg

**Förslag:** Om en förare inte med godkänt resultat genomgår föreskrivna kontroller eller i övrigt inte längre uppfyller kraven för att beviljas ett kompletterande intyg ska det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdat det kompletterande intyget återkalla detta. Ett beslut om återkallelse ska gälla tills vidare eller för viss tid (*tillfällig återkallelse*).

**Skälen för förslaget:** På motsvarande sätt som gäller för förarbevis ska det kompletterande intyget återkallas om förutsättningar för beviljandet inte längre uppfylls eller om förarens resultat på utförda kontroller inte når upp till kraven. Företaget ska som framgår ovan inrätta en ordning för återkallelse och tillfällig återkallelse av kompletterande intyg. Detta ska innefatta en möjlighet för en förare som är missnöjd med företagets beslut att få detta internt omprövat. Om parterna inte heller därefter kommer överens ska frågan kunna hänskjutas för tvistlösning hos tillsynsmyndigheten. Myndigheten ska pröva om företagets beslut är förenligt med lagen om behörighet för lokförare.

#### 4.3.10 Undantag från krav på kompletterande intyg

**Bedömning:** Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får medge undantag från krav på kompletterande intyg för viss infrastruktur om en förare som har ett giltigt intyg sitter bredvid i följande fall.

1. En störning i järnvägstrafiken kräver omdirigering av tåg eller underhåll av spår enligt beslut av infrastrukturförvaltaren.

2. Vid enstaka tjänster där museijärnvägsfordon används.

3. Vid enstaka godstjänster förutsatt att detta godkänns av infrastrukturförvaltaren.

4. Vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg eller lok.

5. Under förarutbildning och förarprov.

Om ett järnvägsföretag utnyttjar ett undantag ska berörd infrastrukturförvaltare informeras.

**Förslag:** Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om undantag från krav på kompletterande intyg.

**Skälen för bedömning och förslag:** Enligt artikel 4.2 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet) ställs inget krav på att föraren ska inneha ett kompletterande intyg i vissa undantagsfall. Undantagen gäller under förutsättning att en annan förare som är innehavare av ett giltigt intyg för den berörda infrastrukturen sitter bredvid föraren. Det gäller för det första när en ”störning i järnvägstjänsterna” nödvändiggör omdirigering av tåg i trafik eller underhåll av spår enligt infrastrukturförvaltarens specifikationer. Undantaget gäller vidare ”vid speciella, enstaka tjänster där historiska tåg används”. Undantaget omfattar även speciella enstaka godstjänster under förutsättning att det godkänts av infrastrukturförvaltaren. Avslutningsvis gäller undantagsmöjligheterna vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg samt under förarutbildning och förarprov. Det anges i artikeln särskilt att det är järnvägsföretaget som på egen hand beslutar om dessa

undantagsmöjligheter ska utnyttjas eller inte. Det får inte påtvingas företaget av infrastrukturförvaltaren eller av tillsynsmyndigheten. Regleringstekniskt bör det i den nya lagen om behörighet för lokförare tas in ett bemyndigande varigenom regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten ges rätt att meddela föreskrifter om i vilka situationer ansvarigt järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare får frångå kravet på kompletterande intyg. Det framgår inte av direktivet om företaget måste ta in bestämmelser om undantagen i sitt förfarande för intygen i säkerhetsstyrningssystemet eller om de kan besluta i enskilt fall med stöd av bestämmelsen i författning. Det senare torde därför vara tillräckligt.

## 5 Utbildning och prov

### 5.1 Utbildning

#### 5.1.1 Grundläggande krav

**Förslag:** Den som anordnar en utbildning för lokförare ska följa de föreskrifter om krav på utbildningens innehåll som finns i lagen om behörighet för lokförare och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. (Den som tillhandahåller utbildning ska också ha tillstånd av tillsynsmyndigheten, se avsnitt 5.3.3).

**Skälen för förslaget:** För närvarande är det endast järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare och anställda vid dessa företag (samt i viss utsträckning fordonsinnehavare) som omfattas av den offentlighetsliga järnvägsagstiftningen. Genom direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet) införlivas utbildningsanordnare i den krets av personer, företag och organ som omfattas av regleringen.

I nuvarande reglering återfinns det grundläggande utbildningskravet i 2 kap. 3 § järnvägsagen (2004:519). Av bestämmelsen framgår att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av

den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Utbildningskraven riktas mot arbetsgivaren, dvs. järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltare, dels genom föreskrifter och tillsyn, dels genom att företagens utbildningsplaner prövas för godkännande. I dag ansvarar alltså det enskilda företaget för att endast förare som uppfyller erforderliga säkerhetskrav tjänstgör som lokförare.

Även om arbetsgivarens ansvar för att de anställda uppfyller nödvändiga kunskapskrav kvarstår, kommer nu krav även riktas direkt mot utbildningsanordnarna när det gäller utbildningens innehåll och metoder. Denna nya skyldighet för dessa aktörer bör anges uttryckligt i lagen.

### *Icke-diskriminerande tillgång till utbildning och fortbildningssystem*

I artikel 23 i lokförardirektivet finns ett par bestämmelser som hänvisar till skyldigheter som fastställts redan i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG).

För det första ställs krav på att medlemsstaterna ska sörja för att de sökande har rättvist och icke-diskriminerande tillträde till sådan utbildning som erfordras för att de ska uppfylla kraven för att beviljas förarbevis och kompletterande intyg. Enligt det resonemang som förs i propositionen Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen (prop. 2006/07:45 s. 44 f.) har den som vill utföra järnvägstrafik i Sverige möjlighet att få den utbildning som krävs för att järnvägsföretaget här ska erhålla ett säkerhetsintyg (tillstånd att utföra järnvägstrafik). Någon ytterligare reglering av detta ansågs därför inte behövlig.

För det andra anges (artikel 23.8 i lokförardirektivet) att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare måste införa ett fortbildningssystem för sin personal i syfte att säkerställa att personalens kvalifikationer upprätthålls. Systemet ska införas inom ramen för företagets säkerhetsstyrningssystem och det



ursprungliga kravet fastställs i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet.

Tillsynsmyndigheten har bemyndigande att meddela föreskrifter om innehållet i säkerhetsstyrningssystem. Någon ytterligare reglering av detta i lag eller förordning behövs därför inte.

### 5.1.2 En lokförarutbildning ska omfatta två delar

**Bedömning:** En lokförarutbildning ska omfatta en del som avser allmänna yrkeskunskaper och syftar till att eleven uppnår de krav som ställs för att beviljas ett förarbevis samt en del som avser särskilda yrkeskunskaper, som syftar till att föraren uppnår de krav som ställs för att beviljas ett kompletterande intyg. Nuvarande övergripande ordning för lokförarutbildningar bör kunna tillämpas även fortsättningsvis.

**Förslag:** Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela om de närmare föreskrifter om utbildningarna som behövs för att direktivets krav ska uppfyllas.

**Skälen för bedömning och förslag:** Enligt artikel 23 i direktiv 2007/59/EG ska utbildningen av lokförare innehålla en del som avser förarbeviset som avspeglar allmänna yrkeskunskaper enligt bilaga IV till direktiv 2007/59/EG samt en del som avser det kompletterande intyget och speglar kraven på särskilda yrkeskunskaper enligt bilagorna V och VI till direktivet.

#### *Bakgrund*

För närvarande tillhandahålls lokförarutbildningar och andra utbildningar på järnvägsområdet som KY-utbildningar (kvalificerade yrkesutbildningar). Utbildningarna finns i flera

kommuner, bl.a. Hallsberg, Mjölby och Vännäs. KY är ett samarbete mellan det offentliga och branschen som innebär att staten står för kostnaden för den teoretiska delen av utbildningen, även om den tillhandahålls av enskilda företag som exempelvis TCC AB, och branschen står för den praktiska delen (LIA – lärande i arbete). En lokförarutbildning tar cirka ett år och omfattar båda de delar av utbildningen som regleras i lokförardirektivet. Utbildning tillhandahålls även av Järnvägsskolan som är en del av Banverket, SJ AB och Green Cargo AB som har sina egna utbildningsfunktioner. Direktivets reglering bör inte behöva påverka hur lokförarutbildningar anordnas.

Några förändringar när det gäller finansiering av utbildningen föreslås inte.

### *Allmänna yrkeskunskaper*

När det gäller allmänna yrkeskunskaper och krav för att beviljas förarbeviset framgår av bilaga IV att utbildningen ska ha som mål att förvärva teoretisk och praktisk kunskap om

- järnvägsteknik, t.ex. säkerhetsprinciper och resonemangen bakom driftsbestämmelserna,
- risker som är förbundna med järnvägstrafik samt de olika medel som kan användas för att bemästra dessa risker,
- principer för en eller flera trafikeringsformer, och
- tåg, tågsammansättning och tekniska krav för dragfordon, gods- och personvagnar samt rullande materiel av annat slag.

En förare ska, utöver annat, kunna tillämpa säkerhetsbestämmelser, känna igen olika typer av rullande materiel och olika referens- och tillämpningsdokument som ”förarinstruktion” och ”linjebok” enligt definitionerna i TSD-Drift, ”förarhandbok” och ”reparationshandbok”. Föraren måste också känna till hur han eller hon ska agera vid en olycka med personskador samt grundläggande principer i elektroteknik.

### *Särskilda yrkeskunskaper*

Utbildningskraven för de ”särskilda yrkeskunskaperna” motsvarar de krav som ställs i direktivet för att beviljas ett kompletterande intyg. Det gäller kunskaper om dels den rullande materielen, dels om den aktuella infrastrukturen inklusive språkkunskaper som krävs för att kunna köra på en viss linje (se ovan avsnitt 4.3.2 samt bilaga V och VI till direktiv 200//59/EG).

### *Utbildningsmetod*

I bilaga III till lokförardirektivet (2007/59/EG) regleras på ett översiktligt plan vilka metoder som ska tillämpas vid utbildningen. Av bilagan framgår att det ska råda en god balans mellan teoretisk och praktisk utbildning. För individuell inläring av trafikregler och signaleringssituationer godtas datorstödd utbildning. Det sägs också att användning av simulatorer kan vara till nytta för en effektiv utbildning, men att det inte är obligatoriskt. Det bedöms dock ha den fördelen att medge träning för situationer som inte kan tränas i verkliga förhållanden. Om simulatorer används, ska det ”i princip” vara den senaste generationen av simulatorer som används. Vad gäller förvärvande av linjekännedom är det viktigaste att den förare som utbildas följer med en annan förare under ett lämpligt antal resor på den aktuella linjen, både i dagsljus och på natten. Det är också tillåtet att använda sig av videoinspelningar som visar linjen från förarhytten. Sådan videosimulering bör dock i första hand avse träning i onormala situationer och för ”regler” som tillämpas sällan.

### *Bemyndigande m.m.*

Som framgår ovan anges i bilagor till direktiv 2007/59/EG utförligt vilka moment som ska ingå i utbildningen för förarbevis

respektive kompletterande intyg. Reglerna är omfattande och relativt detaljerade och det är därför lämpligt att direktivet i det här avseendet genomförs på en lägre föreskriftsnivå än lag. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om de moment en utbildning måste innehålla för att uppfylla kraven i direktivet. Enligt artikel 23.3 i direktiv 2007/59/EG får reglerna i direktivet också kompletteras med bestämmelser som fastställs genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) eller i enlighet med de förfarande som fastställs i artikel 17 i förordningen (EG) nr 881/2004. Det senare gäller endast kriterier som ändrar ”icke väsentliga delar” av direktivet.

### 5.1.3 Kostnader för utbildning

**Bedömning:** Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare får genom avtal med lokföraren eller på facklig nivå reglera hur det ska förhindras att investeringar som företaget har gjort i en lokförars utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar sin tjänst, otillbörligt kommer ett annat företag till del.

**Skälen för bedömningen:** För närvarande står staten för stora delar av kostnaderna för utbildningen av lokförare genom bidrag eller särskilda medel från Myndigheten för yrkeshögskolan och genom Järnvägsskolan som är en del av Banverket. När det gäller den praktiska delen av lokförarutbildningen som innehåller moment som måste utföras i tåg i trafik, ansvarar dock företagen solidariskt för denna del av utbildningen (LIA) i den mån utbildningen bedrivs som kvalificerad yrkesutbildning. Det förekommer också att i synnerhet större företag har sina egna interna utbildningsfunktioner. Företagen kan också beställa kurser från utbildningsföretag och låta sina förare fortbilda sig.

Det kan förekomma att ett företag lägger ner relativt stora resurser på en förarens utbildning.

I artikel 24 direktiv 2007/59/EG anges att medlemsstaterna ska se till att nödvändiga åtgärder vidtas för att förhindra att investeringar som ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har gjort i en lokförarens utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar företaget, otillbörligen kommer ett annat företag till del. Man tänker sig situationen att en lokförare fått sin utbildning betald av en arbetsgivare och därefter bestämmer sig för att sluta och gå över till ett annat företag. Det är svårt att konstruera en rimlig lagreglering som förhindrar detta. I stället bör det överlåtas åt de enskilda parterna att om man anser det behövt reglera saken genom avtal. Man skulle t.ex. kunna tänka sig att en förare som får sin utbildning betald av arbetsgivaren förbinder sig att stanna hos företaget en viss tid efter avslutad utbildning eller dylikt. Det blir då upp till arbetstägaren att avgöra huruvida han eller hon kan acceptera de villkor som ställs i det här avseendet. En annan lösning är att man reglerar saken på facklig nivå genom kollektivavtal (jfr p. 12 i skälen till lokförardirektivet).

## 5.2 Prov

**Förslag:** En lokförarutbildning ska avslutas med prov som utvisar att eleven uppnått de teoretiska och praktiska krav som ställs för att beviljas ett förarbevis eller ett kompletterande intyg.

Tillsynsmyndigheten ansvarar för förarbevisprov och får ta ut avgifter för proven. Tillsynsmyndigheten ska även fastställa kravspecifikationer samt utse examinatorer. Tillsynsmyndigheten får överlämna till fysisk eller juridisk person att anordna sådana prover och ta ut avgifter för proven.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för att det anordnas prov för kompletterande intyg som ska utfärdas av företaget. Företaget ska även fastställa kravspecifikationer och kunskapsmål inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem.

För att fullgöra uppgiften som examinator på ett förarbevisprov eller intygsprov krävs tillstånd av tillsynsmyndigheten.

Ett överlämnande av prov får återtas om provet anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig olämplig att anordna prov.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om prov.

### Skälen för förslaget

#### *Förarbevisprov*

Enligt artikel 25 i direktiv 2007/59/EG ska lokförarutbildningen avslutas med teoretiska och praktiska prov. Tillsynsmyndigheten, dvs. Transportstyrelsen, ska fastställa hur proven för att beviljas förarbevis ska utformas och vilka kvalifikationskrav som ska ställas för godkänt resultat. Att myndigheten ska ansvara för

prov är något nytt. Detta har hittills skett genom järnvägsföretagens och utbildningsföretagens egen försorg.

För att myndigheten ska kunna hålla sig ajour och få kontinuerligt och uppdaterat underlag gällande utvecklingen på exempelvis teknik- och trafikområdet bör det förekomma en dialog mellan myndigheten och branschen i dessa frågor. Det kan exempelvis ske genom att det bildas ett rådgivande organ som någon eller några gånger per år går igenom dessa och liknande frågor.

Att myndigheten utpekats som ansvarig för proven betyder dock inte att myndigheten måste hålla i den praktiska hanteringen, som t.ex. att utforma proven och anordna lokaler och provtillfällen. Enligt artikel 19.1 b åvilar det myndigheten att "säkerställa" regelbundna prov. Myndigheten ska i lagen ges möjlighet att överlämna till en fysisk eller juridisk person att anordna sådana prov. Det motsvarar nuvarande regleringen i 5 § lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

De kostnader som är förenade med provverksamheten bör i första hand täckas av avgifter från de enskilda sökandena eller de företag som avser att anlita förarna. Meningen är alltså inte att det offentliga ska få ett utökat kostnadsansvar.

Om myndigheten väljer att använda möjligheten att överlämna åt annan att anordna prov, kan detta företag sköta delar av eller hela hanteringen av provverksamheten. För att fullgöra uppgiften som examinator, dvs. slutligt bedöma provresultaten krävs också tillstånd av tillsynsmyndigheten (se avsnitt 5.3.4).

### *Prov för kompletterande intyg*

När det gäller proven för att beviljas kompletterande intyg ansvarar arbetsgivaren på motsvarande sätt som tillsynsmyndigheten gör för förarbevisprovet. Utformningen av proven och vilka kvalifikationskrav som ska ställas ska utgöra en del av det "förfarande" för utfärdande av förarbevis respektive intyg som

företagen är skyldiga att ha och som föreskrivs i artiklarna 14.1 och 15. Proven ska spegla att den sökande har de kunskaper som uppställs för att beviljas ett kompletterande intyg enligt bilaga VI. Proven ska vara både teoretiska och praktiska. Skickligheten att framföra ett järnvägsfordon ska bedömas vid ett körprov. Simulatorer får användas för att kontrollera tillämpningen av trafikregler och förarens prestationsförmåga i särskilt svåra situationer (artikel 25.6). På motsvarande sätt som gäller för förarbevisproven, ska ansvarigt järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare kunna anlita ett annat företag att sköta uppgiften att anordna prov. Järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren är dock ytterst ansvarigt för den uppgift som det innebär att anordna prov och slutgiltigt bedöma resultatet som examinator. Att inte hela ansvaret för denna verksamhet kan lejas ut på annat rättssubjekt följer av att det i regeringsformen finns bestämmelser om att myndighetsutövning av ett enskilt rättssubjekt (ej myndighet) kräver ett särskilt utpekande i lag. Det går då inte att i lagen ange att det enskilda rättssubjekt som får uppgiften, dvs. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, i sin tur får överlämna det till annan. Här skulle i vart fall själva den slutgiltiga bedömningen som examinator står för kunna betraktats som en form av myndighetsutövning, även om själva utfärdandet av det kompletterande intyget på grundval av provresultatet utgör den slutgiltiga bedömningen och ”maktutövningen” mot den enskilde föraren.

För att fullgöra uppgiften som examinator krävs också, i likhet med vad som gäller för förarbevisproven, ett tillstånd av tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretaget måste därför anlita en person eller ett företag som har tillstånd. När det gäller bedömningen av kunskaper om infrastruktur (linjekännedom och trafikregler) uppställs också krav på att det ska göras av personer eller organ som har godkänts i det land vars infrastruktur provet avser (artikel 25.3). För infrastruktur i Sverige måste således examinatorn ha tillstånd av Transportstyrelsen.



Den som anlitas att anordna proven blir också skyldig att följa de föreskrifter som kan finnas på området och föremål för tillsynsmyndighetens tillsyn. Ett överlämnande av prov fråntar emellertid inte järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare deras grundläggande ansvar för proven och för uppgiften att utfärda det kompletterande intyget. Detta är en myndighetsliknande uppgift som ska skötas av det företag som utpekats i lagtexten.

#### *Prov ska organiseras så att intressekonflikter undviks*

Proven ska organiseras på ett sätt så att intressekonflikter undviks. Det gäller både de prov för vilka tillsynsmyndigheten ansvarar och de prov som arbetsgivaren ansvarar för. Det innebär exempelvis att den lärare som utbildat eleverna inte bör ansvara för deras prov. Det innebär också att examinatorn inte får påverkas ekonomiskt av vilket resultat det blir på provet. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot situationer då examinatorn är anställd vid samma företag som de elever som examineras. Enligt en uttrycklig bestämmelse i direktivet är det dock inte förbjudet med en sådan ordning. Mer i detalj vilka krav som ska ställas i dessa avseenden bör överlätas åt tillsynsmyndigheten att föreskriva om.

#### *Återtagande av överlämnande av prov*

Ett överlämnande av förarbevisprov från tillsynsmyndigheten ska kunna återtogs om det visar sig att proven anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig olämplig att anordna prov. Det gäller även för intygsproven, men kräver där ingen särskild lagreglering. För dessa prov ansvarar i grunden järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. Hur och för hur lång tid de väljer att låta ett annat företag sköta provverksamheten kan de avgöra helt på egen hand genom avtal. Eftersom järnvägsföretag och infrastruktur-

förvaltare enligt järnväglagen (2004:519) bär det direkta säkerhetsansvaret för järnvägsverksamheten och står under tillsyn av tillsynsmyndigheten ligger det helt i deras ansvar och intresse att utbildnings- och provverksamheten uppfyller de krav som uppställs i lag och andra föreskrifter. Om förarnas kompetens inte håller måttet uppfyller inte företagen den grundläggande skyldigheten i 2 kap. 3 och 4 §§ järnväglagen, vilket är en förutsättning för järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas egna tillstånd att bedriva verksamhet.

### 5.2.1 Kvalitetsnormer

**Förslag:** Företag som ägnar sig åt utbildning av lokförare, bedömning av kvalifikationer, uppdatering av kompletterande intyg ska ha ett internt system för kvalitetsnormer för att säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls.

Tillsynsmyndigheten ska fortlöpande övervaka sådan verksamhet med utgångspunkt i systemet för kvalitetsnormer.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om systemet för kvalitetsnormer.

Kravet på system för kvalitetsnormer gäller inte för de företag som har ett säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § första stycket järnväglagen (2004:519), dvs. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 26 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ska tillsynsmyndigheten försäkra sig om att all verksamhet i samband med utbildning, bedömning av kvalifikationer, uppdatering av förarbevis och intyg övervakas löpande inom ramen för ett system med kvalitetsnormer. Dessa skyldigheter ska dock inte gälla för företag som redan omfattas av krav på säkerhetsstyrningssystem, dvs. järnvägsföretag och infra-

strukturförvaltare som omfattas av detta krav enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen.

Några fler ledtrådar om vad ett system för kvalitetsnormer ska innehålla ges inte i direktivet. Eftersom kravet inte gäller för de företag som redan har ett säkerhetsstyrningssystem torde det dock röra sig om ett system som i någon mån liknar detta, dvs. ett slags egenkontrollsystem. Enligt den övergripande definitionen av ett säkerhetsstyrningssystem i 2 kap. 5 § järnvägslagen anges att ett säkerhetsstyrningssystem utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. I bilaga till direktiv 2004/49/EG (järnvägs-säkerhetsdirektivet) preciseras vilket innehåll ett säkerhetsstyrningssystem måste ha, bestämmelser som har genomförts genom föreskrifter meddelade av tillsynsmyndigheten. Det bör på motsvarande sätt införas ett bemyndigande för regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att meddela närmare föreskrifter om vad ett system för kvalitetsnormer ska innehålla. Viktigt vid utformning av sådana bestämmelser är att de görs så enkla som möjligt utifrån syftet att säkerställa kvaliteten i organisationen. Avsikten kan inte vara att bestämmelserna ska vara lika omfattande som för järnvägsföretag och infrastruktur-förvaltare som driver verksamheter med direkt betydelse för säkerheten i järnvägssystemet. Det är viktigt att kostnader och administrativa bördor för företagen hålls nere.

### 5.2.2 Oberoende utvärderingar

**Bedömning:** Minst vart femte år ska det göras utvärderingar av verksamheter som avser utbildning, bedömning av kvalifikationer och utfärdande av kompletterande intyg. Undantagna är de företag som omfattas av kravet på säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519).

**Skälen för bedömningen:** Enligt artikel 27 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ska det i varje medlemsstat med intervall om högst fem år genomföras oberoende utvärderingar av förfaranden för förvärvande och bedömning av yrkeskunskaper och kvalifikationer samt av systemet för utfärdande av förarbevis och kompletterande intyg. Utvärderingen ska dock inte gälla för verksamheter som redan omfattas av kravet på säkerhetsstyrningssystem. Det betyder att kravet riktas mot sådana verksamhetsutövare som även omfattas av krav på ”system för kvalitetsnormer”. Det anges också att utvärderingarna ska göras av kvalificerade personer som inte själva utövar de aktuella verksamheterna. Resultaten av de oberoende utvärderingarna ska skickas till de behöriga myndigheterna. Om det bedöms föreligga behov, ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att avhjälpa brister som uppdagas vid utvärderingarna.

I denna promemoria föreslås att tillsynsmyndigheten ska sköta hanteringen (utfärdande, uppdatering och återkallande) av förarbevis. Någon oberoende utvärdering av den behöriga myndighetens verksamhet i det här avseendet torde inte avses i direktivet. Övriga verksamhetsutövare som ska vara föremål för den oberoende utvärderingen kommer enligt den här föreslagna lagen stå under den behöriga myndighetens tillsyn precis som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Även om denna tillsyn i formell mening är kontinuerlig, bör det i förordning föreskrivas att myndigheten minst vart femte år ska göra en mer

grundläggande inspektion och utvärdering. Även om detta inte helt överensstämmer med ordalydelsen i direktivet, som mer tycks vara inriktad på att oberoende konsulter utför utvärderingen och därefter överlämnar underlag och resultat till myndigheten – måste en sådan ordning anses likvärdig. Ett alternativ vore att det föreskrevs att verksamhetsutövarna skulle vara skyldiga att själva anlita konsulter och skicka in resultatet till myndigheten. Detta skulle dock innebära relativt höga kostnader för företagen som är svåra att motivera ur ett säkerhetsperspektiv.

## **5.3 Ackreditering eller erkännande**

### **5.3.1 Bakgrund**

Enligt lokförorddirektivet (2007/59/EG) måste vissa yrkesutövare och/eller organ som anlitas i utbildningen och bedömningen av förare vara särskilt ackrediterade av ett ackrediteringsorgan eller erkända av den behöriga myndigheten för uppgiften. Kravet gäller för personer eller organ som står för utbildning vad gäller allmänna yrkeskunskaper, dvs. de kunskaper som krävs för att få ett förarbevis enligt bilaga IV, språkkunskaper som utgör en del av kravet för att få ett kompletterande intyg enligt bilaga VI och för utbildningen som rör rullande materiel enligt bilaga V. När det gäller utbildningen om infrastruktur inklusive linjekännedom, trafikregler och ”förfaranden” måste utbildningsanordnarna dessutom vara ackrediterade eller erkända i det land där infrastrukturen är belägen (artikel 23.6). För att utbilda förare om infrastruktur och säkerhetsregler som gäller i Sverige måste man alltså vara ackrediterad eller erkänd av svensk myndighet. Kravet på särskild ackreditering eller erkännande gäller även för examinatorer. Det gäller både för förarbevisprov och prov för kompletterande intyg (artikel 25.2). Även läkare och psykologer som deltar i bedömningen av om en sökande ska

anses vara fysiskt och psykiskt lämplig att utföra lokföraryrket måste ha ackrediterats eller erkänts för uppgiften.

Ett erkännande ska grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Kravet på oberoende uppställs dock inte för den som tillhandahåller utbildning. Om de särskilda kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta får undantag från dessa regler medges. Det förutsätter dock att man får ett godkännande från EU-kommissionen.

### 5.3.2 Direktivet erbjuder alternativ

**Bedömning:** I Sverige ska tillsynsmyndigheten svara för erkännande av de personer eller organ för vilka det i lokförardirektivet uppställs ett sådant krav. Det bör ske genom att dessa personer eller organ beviljas "tillstånd" att utföra vissa uppgift.

**Skälen för bedömningen:** Enligt artikel 20 i direktiv 2007/59/EG får medlemsstaterna välja om man önskar tillämpa ett ackrediteringsförfarande eller om man vill att den behöriga myndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten ska erkänna de personer eller organ för vilka det uppställs ett sådant krav.

Ackreditering sköts i Sverige av Styrelsen för teknisk kontroll (SWEDAC). Enligt 14 § lagen (1992:1119) om teknisk kontroll menas med ackreditering en förklaring att ett organ har kompetens att utföra den verksamhet som ackrediteringen avser. Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll handhar i dag ackreditering av laboratorier för provning eller mätning, certifieringsorgan för certifiering av produkter, ledningssystem eller personal. Det gäller vanligtvis mycket standardiserade bedömningar om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet till exempel enligt tillämpliga europeiska standarder i EN 45 000-serien. I lokförardirektivet gäller ackrediterings- eller erkännandekravet för läkare, psykologer, examinatorer och

utbildningsanordnare (samt enskilda lärare i den mån de inte är anställda hos eller anlitas av ett företag som är ackrediterat eller erkänt).

Det är fråga om vitt skilda kompetenser som ska bedömas för vilka det är svårt att tillämpa helt strikta kriterier som ett ackrediteringsförfarande förutsätter. Samtidigt kan konstateras att tillsynsmyndigheten kommer att handha många frågor rörande förarbevis och kompletterande intyg. Myndigheten kommer att stå för utfärdande av förarbevisen och föra register samt ansvara för att det hålls regelbundna förarbevisprov. För de kompletterande intygen, som handhas av järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna, svarar tillsynsmyndigheten för föreskriftsverksamheten och tillsyn. Tillsynsmyndigheten har kännedom om verksamheterna och täta kontakter med personer och företag i branschen. Mot bakgrund härav torde vara lämpligt att låta tillsynsmyndigheten även handha erkännandeprocessen. Utfallet av tillsynen kan också få konsekvenser för hur man från myndighetens sida ser på en ansökan om erkännande eller ett redan beviljat erkännandes fortsatta giltighet. Tillsynsmyndigheten kan också rikta krav mot verksamheten och har då alla sina tillsynsbefogenheter att tillgå. Övervägande skäl talar därför för att tillsynsmyndigheten även bör ges uppgiften att svara för erkännandet av de här aktuella yrkeskategorierna och företagen. För att terminologin ska överensstämma med andra liknande regleringar på transportområdet, bör dock erkännande i Sverige benämnas tillstånd.

### 5.3.3 Tillstånd för utbildningsanordnare

**Förslag:** Lokförarutbildning får bedrivas endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till fysiska eller juridiska personer som, med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning. Vid bedömningen ska särskild vikt läggas vid att den sökande har tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppfyller krav på opartiskhet.

Regeringen eller efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka krav som ska ställas för tillstånd att bedriva utbildning.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 23.5 och 23.6 i lokförardirektivet krävs ett särskilt erkännande av de personer och/eller organ som ska undervisa i allmänna yrkeskunskaper, kunskaper om rullande materiel och infrastruktur samt i språk. För att terminologin ska överensstämma med andra liknande svenska regleringar på transportområdet bör begreppet tillstånd användas i stället för direktivets erkännande. Det gäller exempelvis lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Ett tillstånd kan enligt direktivet både avse en företag och en enskild lärare, även om det förstnämnda kan förväntas bli vanligast. Man kan dock tänka sig att exempelvis en enskild person skulle vilja ansöka om tillstånd att bedriva språkutbildning. Det betyder att utbildningsföretagen ansöker om tillstånd och att dessa sedan ansvarar för att de lärare man anlitar i verksamheten uppfyller erforderliga krav. I regleringen bör det anges att fysiska och juridiska personer kan ges tillstånd att bedriva utbildning.

För att en fysisk eller juridisk person ska beviljas tillstånd gäller de allmänna kraven i artikel 20.2 i direktivet, dvs. att personen har erforderliga kvalifikationer och är opartisk.



Däremot anges särskilt att kravet på oberoende inte uppställs för att bedriva utbildning. Det torde exempelvis betyda att en person anställd vid samma företag som eleverna kan bedriva utbildning.

Ett tillstånd krävs för att bedriva utbildning i allmänna yrkeskunskaper (direktivets bilaga IV), språkkunskaper (direktivets bilaga VI) och yrkeskunskaper som rör den rullande materielen (direktivets bilaga V) samt kunskaper om infrastruktur innefattande exempelvis linjekännedom och trafikregler (direktivets bilaga VI).

För att kraven för att beviljas tillstånd att bedriva utbildning närmare ska kunna preciseras bör det införas ett bemyndigande som ger regeringen eller tillsynsmyndigheten möjlighet att i föreskrifter precisera vilka krav som ställs. Tillståndsverksamheten bör avgiftsfinansieras. Även detta bör regleras genom ett bemyndigande varigenom regeringen eller tillsynsmyndigheten ges rätt att föreskriva om sådana avgifter (3 kap. 12 § 6).

### 5.3.4 Tillstånd för examinatorer

**Förslag:** För att fullgöra uppgiften som examinator krävs tillstånd av tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till den juridiska eller fysiska person som bedöms ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppfyller krav på oberoende och opartiskhet.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som ska ställas för tillstånd och avgifter för tillståndshandlingen.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 25.2 i lokförardirektivet 2007/59/EG ställs krav på att den som ansvarar för prov av förare, både vad gäller förarbevis och kompletterande intyg, måste vara kvalificerad för uppgiften och ackrediterad eller erkänd. Som framgår ovan bör det i Sverige i stället krävas ett ”tillstånd” av tillsynsmyndigheten.

Som examinator får räknas den som står för den slutgiltiga bedömningen av ett provresultat, både vad gäller teoretiska och praktiska delar. Även en juridisk person bör kunna ha tillstånd som examinator. Det betyder att ett utbildningsföretag skulle kunna beviljas tillstånd som både utbildningsanordnare och examinator och därmed sköta hela utbildnings- och provverksamheten för de järnvägsföretag som vill lägga ut denna uppgift på annan. Järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren ska dock själv utfärda det kompletterande intyget på grundval av intyg från utbildningsanordnaren och examinatorn. Utfärdandet av ett förarbevis har karaktären av myndighetsutövning mot enskild och kräver därför stöd i lag. I lagen utpekas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ansvariga för utfärdandet och bör därför inte kunna överlåta denna del av handlingen på ett annat företag.

När det gäller examinatorers uppgifter är det väsentligt dessa organiseras på ett sätt som innebär att kraven på oberoende och

opartiskhet uppfylls. Några närmare bestämmelser om vilka kvalifikationer som krävs eller vilka krav som ska ställas vad gäller oberoende och opartiskhet uppställs inte i direktivet. Det anges dock särskilt att kraven på oberoende inte ska utgöra ett hinder för examinatorn att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ska utfärda det kompletterande intyget (artikel 25.4). Närmare bestämmelser om vad som ska krävas för att uppfylla dessa kriterier bör överlåtas till tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om. Om de särskilda kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta, får dock ett undantag från regeln göras efter ett positivt yttrande från EU-kommissionen i enlighet med ett förfarande som föreskrivs i direktivets artikel 32.2.

Enligt artikel 19.1 i) ska tillsynsmyndigheten fastställa nationella kriterier för examinatorer enligt artikel 25.5 i direktivet. Av denna bestämmelsen framgår att val av prover och examinatorer får ske utifrån gemenskapskriterier fastställda på grundval av ett utkast från den Europeiska järnvägsbyrån (ERA). Om gemenskapskriterier saknas ska tillsynsmyndigheten fastställa nationella kriterier. Det bör därför överlåtas åt regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter i vilka kraven preciseras. Eftersom det enligt direktivet ska finnas möjlighet att bevilja undantag från kravet på erkännande i särskilda fall efter en procedur där EU-kommissionen hörs, bör föreskriftsbemyndigandet även omfatta detta förfarande.

### 5.3.5 Tillstånd för läkare och psykologer

**Förslag:** En medicinsk eller psykologisk undersökning enligt denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen får endast utföras av, eller under överinseende av, en läkare eller psykolog med tillstånd av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till legitimerad läkare eller psykolog som bedöms vara oberoende och opartisk samt ha nödvändiga kunskaper om bedömningskriterier för lokförare.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om vilka krav som ska ställas på en läkare eller psykolog för att beviljas tillstånd. Föreskrifterna ska meddelas efter samråd med Socialstyrelsen.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 11.2 och 11.3 i lokförardirektivet ställs det krav på att den läkare och/eller psykolog som ska bedöma en förarens fysiska och psykiska lämplighet att utföra lokföraryrket vid provningen av förarbeviset ska ha ett särskilt erkännande från tillsynsmyndigheten. Det räcker alltså inte att en person är legitimerad läkare eller psykolog utan det krävs särskilda kunskaper om vilka krav som ställs på de sökande i direktivet. Enligt den allmänna bestämmelsen om erkännande i artikel 20.2 ska ett erkännande grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. På samma sätt som gäller för att få bedriva utbildning eller fullgöra uppgift som examinator, bör i Sverige begreppet tillstånd användas i stället för erkännande. Medlemsstaterna får också besluta att det räcker med att undersökningen är utförd under överinseende av en läkare eller psykolog med tillstånd av myndigheten. Denna möjlighet som erbjuder viss flexibilitet bör tas in i lagen. Vad som innebär med att en undersökning utförs under överinseende av en annan läkare är en bedömningsfråga. Det torde i

vard fall kräva att den läkare eller psykolog som har tillstånd godkänner slutsatserna i utlåtandet.

För att personer som vill skaffa sig tillstånd att utföra dessa uppgifter ska veta vilka krav som ställs, bör kraven preciseras i föreskrifter. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att precisera kravprofilerna i föreskrift. Dessa föreskrifter bör meddelas efter samråd med Socialstyrelsen.

### 5.3.6 Återkallelse av tillstånd

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning eller fullgöra uppgift som examinator, läkare eller psykolog om förutsättningarna för tillståndet inte längre är uppfyllda eller om föreskrifter som meddelats med stöd av lagen om behörighet för lokförare inte iakttagits.

**Skälen för förslaget:** På motsvarande sätt som gäller för andra tillstånd på järnvägsområdet, bör ett tillstånd att bedriva utbildning eller fullgöra uppgifter som examinator, läkare eller psykolog kunna återkallas om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda. Ett tillstånd ska beviljas den som har erforderliga kvalifikationer och som är oberoende och opartisk (för att bedriva utbildning krävs dock inte oberoende). Om tillsynsmyndigheten gör bedömningen att någon av dessa villkor inte längre uppfylls kan tillståndet återkallas. En återkallelse ska även kunna ske om en person eller ett företag inte följer de föreskrifter som gäller för verksamheten enligt den här föreslagna lagen eller andra föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag.



## 6 Register

### 6.1 Bakgrund

#### *Lokförardirektivet*

Enligt lokförardirektivet (2007/59/EG) ska det inrättas ett antal register. Register ska föras över förarbevis, kompletterande intyg och över personer och organ med tillstånd att utföra uppgifter som utbildningsanordnare, examinatorer, läkare eller psykologer enligt direktivets bestämmelser. Förarbevisregistret ska föras av den behöriga myndigheten och intygsregistret av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget, dvs. förarens arbetsgivare. Eftersom det är fråga om uppgifter som berör en viss person uppkommer frågor om integritetsskydd, offentlighet och sekretess. Den grundläggande bestämmelsen om skydd för den enskildes personliga integritet återfinns i 1 kap. 2 § fjärde stycket regeringsformen vari bl.a. sägs att det allmänna ska värna den enskildes privatliv och familjeliv. I 2 kap. 3 § andra stycket regeringsformen finns en bestämmelse om att medborgare i den utsträckning som närmare anges i lag ska skyddas mot att hans personliga integritet kränks genom att uppgifter om honom registreras med hjälp av automatisk databehandling. Regeringen får enligt 8 kap. 7 § 8 efter bemyndigande i lag genom förordning meddela föreskrifter om skydd för personlig integritet vid behandling av personuppgifter.

Känsliga personuppgifter om t.ex. fysisk och psykisk status och lämplighet att arbeta som lokförare kommer enligt bestämmelserna i direktivet endast att finnas i förarbevisregistret. Bestämmelserna i direktivet om vilka uppgifter som ska föras in i registret är relativt övergripande. Av hänsyn till den personliga integriteten är det viktigt att informationen i registren begränsas. Rent generellt bör det därför göras en återhållsam tolkning av vilka uppgifter som ska registreras. Enbart uppgifter som är nödvändiga för att syftet med registret ska uppnås bör tas in. Av artikel 22.5 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet) framgår att de myndigheter och företag som för register enligt direktivet är skyldiga att följa bestämmelserna i Europaparlamentets och rådet direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter. Detta direktiv har i Sverige genomförts genom personuppgiftslagen (1998:204) (PUL). Som framgår ovan kommer register att föras både av myndighet och enskilda företag.

För de register som förs av myndighet gäller offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Någon grundlagsskyddad rätt att få ut uppgifter från ett register som förs av enskilda företag finns däremot inte. För dessa gäller därför enbart de regler om informationsutbyte som kommer att inrättas med anledning av bestämmelserna i direktivet. För all behandling av personuppgifter gäller dock PUL.

Bestämmelsen om informationsutbyte i direktivet innebär att den enskilde ska få tillgång till uppgifter om sig själv i registret. Vidare ska uppgifter på begäran lämnas till tillsynsmyndigheten eller motsvarande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz. Skyldigheten att lämna information från registret gäller dock endast för sådana uppgifter som den mottagande myndigheten eller organet behöver för att fullgöra sitt tillsynsuppdrag.



## 6.2 Allmänna bestämmelser

**Förslag:** I personuppgiftslagen (1998:204) finns bestämmelser som tillämpas på personuppgifter i den mån det inte finns några avvikande bestämmelser i den föreslagna lagen om behörighet för lokförare eller i förordning som har beslutats med stöd av den.

Med personuppgifter avses detsamma som i personuppgiftslagen.

Personuppgifter får endast behandlas i registren för de ändamål som anges i lagen om behörighet för lokförare.

**Skälen för förslaget:** Personuppgiftslagen (1998:204) (PUL) bygger på att själva hanteringen av personuppgifter regleras. Det är en ramlag som ger generella riktlinjer för all behandling av personuppgifter. I lagen definieras inledningsvis vissa begrepp. Med behandling av personuppgifter avses varje åtgärd eller serie av åtgärder som vidtas i fråga om personuppgifter, såsom insamling eller registrering av uppgifter vare sig detta sker på automatiserad väg eller inte. Med personuppgift menas all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. PUL är generell och gäller i princip för all behandling av personuppgifter, med undantag för rent privat hantering. Särregler i annan lag eller förordning gäller framför PUL:s bestämmelser. För tydlighetens skull bör det i den nya lagen om behörighet för lokförare tas in en hänvisning till PUL. Av denna, som ska gälla för alla tre former av register som behandlas i lagen, bör framgå att om inget annat särskilt anges i den nya lagen eller i föreskrift meddelad med stöd av den gäller PUL.

Generellt gäller att PUL inte ska tillämpas om det skulle innebära en inskränkning av en myndighets skyldighet enligt 2 kap. tryckfrihetsförordningen att lämna ut personuppgifter. Lagen anger när behandling av personuppgifter är tillåten och vad den som behandlar uppgifter ska iaktta. Personuppgifter får

bara samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål och endast behandlas för nya ändamål om dessa inte är oförenliga med de ursprungliga ändamålen. Det anges också att den personuppgiftsansvarige är skyldig att se till att inte fler uppgifter behandlas än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålen och att uppgifterna inte heller bevaras längre än nödvändigt med hänsyn till detta ändamål. Behandling av känsliga personuppgifter är i princip inte tillåten. Det finns dock en rad undantag såsom att den enskildes samtycker och för behandling som är nödvändig för hälso- och sjukvård. Uppgifter om personnummer får behandlas utan samtycke bara när det är klart motiverat med hänsyn till ändamålet med behandlingen, vikten av en säker identifiering eller något annat beaktansvärt skäl. I de här registren som handlar om vilka personer som har behörighet att framföra järnvägsfordon är vikten av en säker identifiering uppenbar.

### 6.2.1 Rättelse, skadestånd m.m.

**Förslag:** Bestämmelserna i 28 och 48 §§ personuppgiftslagen (1998:204) om rättelse och skadestånd gäller 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 får utföras även om den enskilde motsätter sig registrering.

**Skälen för förslaget:** Bestämmelsen om rättelse i 28 § personuppgiftslagen (1998:204) (PUL) och bestämmelsen om skadestånd i 48 § samma lag gäller endast för överträdelse av PUL och inte automatiskt för överträdelse av särskilda registerförfattningar, som den här föreslagna. Därför behövs en särskild hänvisning till dessa bestämmelser tas in i lagen om behörighet för lokförare.

Bestämmelsen om rättelse innebär att den personuppgiftsansvarige är skyldig att på begäran av den registrerade snarast rätta, blockera eller utplåna sådana personuppgifter som inte har behandlats i enlighet med bestämmelserna i PUL eller föreskrifter som meddelats i anslutning till den lagen. Personuppgiftsansvarig för förarbevisregistret och registret över tillståndshavare är tillsynsmyndigheten, och för intygsregistren respektive järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som ansvarar för registret. Den personuppgiftsansvarige är också enligt bestämmelsen om rättelse skyldig att underrätta tredje man till vilken uppgifterna lämnats ut om vilka åtgärder som vidtagits. Detta gäller dock endast om den registrerade begär det eller om mera betydande skada eller olägenhet för den registrerade kan undvikas genom underrättelsen. Någon underrättelse behövs dock inte om det skulle visa sig vara omöjligt att genomföra den eller om det skulle innebära en oproportionerligt stor arbetsinsats.

När det gäller skadestånd framgår av 48 § PUL att den personuppgiftsansvarige ska ersätta den registrerade för den skada och kränkning av den personliga integriteten som en behandling av personuppgifter i strid med lagen inneburit. Ersättningsskyldigheten kan i den utsträckning det är skäligt jämkas om den personuppgiftsansvarige visar att felet inte berodde på honom eller henne.

Av 12 § PUL framgår att en enskild normalt sett inte har rätt att motsätta sig behandling som är tillåten enligt den lagen. Bestämmelsens utformning är dock sådan att den inte täcker in behandling som sker enligt andra författningar. Utformningen av bestämmelsen gör det även svårt att hänvisa till den i en annan författning. För att inte enskilda i vissa fall ska kunna motsätta sig sådan behandling av personuppgifter i registren som är tillåten enligt den föreslagna lagen bör det uttryckligen anges i lagen att denna möjlighet inte finns.

## 6.2.2 Gallring av personuppgifter

**Förslag:** Personuppgifter som behandlas med stöd av lagen om behörighet för lokförare ska gallras när de inte längre är nödvändiga för de ändamål med registret som anges i lagen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får dock meddela föreskrifter, eller i enskilda fall besluta, om

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

**Skälen för förslaget:** För att så långt möjligt begränsa registreringen av enskilda och därigenom skydda den enskilde från den integritetskränkning som en registrering kan innebära, bör det i den nya lagen om behörighet för lokförare införas en särskild bestämmelse som anger att personuppgifter ska gallras så snart de inte är nödvändiga för att uppfylla ändamålen med registreringen enligt lagen. Ändamålen med registreringen föreslås för förarbevisregistret 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. När det gäller den som haft behörighet att framföra järnvägsfordon är det en bedömnings sak hur länge uppgifterna måste vara registrerade. Det kan t.ex. handla om en förare som fått sin behörighet tillfälligt återkallad. Det är då viktigt att veta för hur lång tid återkallelsen gäller. Det kan också vara någon som fått sin behörighet återkallad på grund av att denne missat att genomgå någon av de obligatoriska hälsokontroller som krävs för att behörigheten ska ha fortsatt giltighet. I sådana fall skulle det kunna räcka med att föraren genomgår kontrollen med godkänt resultat för att denne ska återfå sin behörighet. Det är då olämpligt att gallra uppgifterna. Om det däremot är en förare

som slutat sin anställning på grund av pensionering finns det inget intresse att utifrån bestämmelserna i den nya lagen bevara uppgifterna. Ändamålet med intygsregistren uppges i lagen vara detsamma som för förarbevisregistren. Liknande överväganden får därför göras även av den personuppgiftsansvarige för ett sådant register.

En gallringsbestämmelse som den som här föreslås, som anknyter till ändamålen med behandlingen, innefattar inte samma tydliga incitament för den registeransvarige att genomföra gallring av personuppgifter som om specifika gallringsfrister hade föreskrivits. Den föreslagna ordningen förutsätter därför att det utarbetas interna rutiner och riktlinjer för hur gallringen av uppgifter från registren ska genomföras. Av integritetshänsyn kan även tänkas uppstå behov av att meddela föreskrifter, eller i enskilt fall besluta, att gallring av personuppgifter ska ske senast vid en angiven tidpunkt. Ett bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer en sådan möjlighet bör därför införas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör dock även ha möjlighet att förlänga gallringsfristen, dvs. att föreskriva om eller i enskilt fall besluta att personuppgifter får bevaras under längre tid än den ändamålsanknutna huvudregeln innebär, om det sker för statistiska eller historiska ändamål.

### 6.3 Register över förarbevis

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra register över de förarbevis myndigheten utfärdar (*förarbevisregistret*). Registret ska uppdateras regelbundet med uppgifter om förändringar i och status på förarbevisen. Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

Ändamålet med förarbevisregistret är 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. Personuppgifter som behandlas för dessa ändamål får också användas för att fullgöra myndighetens uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning. I övrigt gäller 9 § första stycket d och andra stycket personuppgiftslagen (1998:204).

Förarbevisregistret ska innehålla uppgifter om de krav som ställs för att beviljas ett förarbevis, de regelbundna hälsokontroller som krävs för att förarbeviset ska förbli giltigt och det som i övrigt behövs för tillämpningen av denna lag.

Innehavaren av ett förarbevis ska ha tillgång till uppgifter om sig själv i registret.

Tillsynsmyndigheten ska på begäran av behörig myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz, Europeiska järnvägsbyrån (ERA) samt förares arbetsgivare eller uppdragsgivare lämna uppgifter om förarbevisen i registren.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om innehållet i förarbevisregistret och avgifter för registrering samt åtgärder för att förhindra manipulering av registret.

**Skälen för förslaget:** I artikel 22.1 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ställs krav på att den behöriga myndigheten ska ansvara för register över förarbevis. I registret ska föras in

uppgifter om de förarbevis myndigheten utfärdar och vad som händer med dessa. Åtgärder som ska noteras är t.ex. uppdateringar, förnyelse, återkallelse, om förarbeviset löpt ut etc. I registret ska det finnas uppgifter om förarens kvalifikationer i de avseenden som krävs för att beviljas förarbevis enligt artikel 11 i direktivet, dvs. utbildning, psykisk och fysisk lämplighet samt allmänna yrkeskvalifikationer. När föraren genomgår eller utblir från sådana hälsokontroller som krävs för att bibehålla sin behörighet tas uppgifter om detta också in i registret. Bestämmelserna om vilka uppgifter som ska föras in i registret är i direktivet relativt vitt hållna. Även om det i beslut från EU-kommissionen kommer att preciseras vilken information som ska framgå av registret bör det finnas visst utrymme för myndigheten att mer exakt bedöma hur utförlig informationen ska vara. Bestämmelserna bör främst av hänsyn till den personliga integriteten, men även allmänna effektivitetsskäl tolkas restriktivt. När det gäller uppgifter som framkommer vid en läkarundersökning torde det räcka med att det i registret tas in uppgifter om att en föreskriven undersökning är utförd samt om kraven är uppfyllda.

Enligt personuppgiftslagen (1998:204) krävs att det anges ett ändamål med registreringen. Ändamålet bör vara att tillhandahålla sådana uppgifter som behövs för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare när det gäller den som ansöker om behörighet (förarbevis), har behörighet eller har haft det. Det betyder att man kan följa utvecklingen av en viss förares behörighet i registret. En sådan reglering motsvarar den som i dag finns för andra transportslag i lagen (2002:558) om vägtrafikregister.

I lagen bör det också tas in en bestämmelse om vilka, utöver tillsynsmyndigheten, som ska ges tillgång till uppgifter ur registret. Det gäller föraren själv, dennes arbetsgivare, Statens haverikommission, den Europeiska järnvägsbyrån samt behöriga myndigheter och organ ansvariga för olycksutredningar i andra länder inom EES eller i Schweiz i den mån dessa myndigheter eller organ har behov av uppgiften i sin verksamhet. Det torde

därför främst avse järnvägsföretag med säte i Sverige som även bedriver verksamhet i ett annat europeiskt land. Det finns inga bestämmelser om direktåtkomst av uppgifterna i direktivet. Några sådana bör därför inte införas. De som har rätt att få ut uppgifter, får vända sig till tillsynsmyndigheten och begära ut uppgifterna.

Enligt den svenska regleringen kommer dock även andra ha möjlighet att få ut uppgifter ur registret i den mån dessa inte kommer att omfattas av sekretess, dvs. för den enskilde lokföraren känsliga personuppgifter om hälsa, missbruk och andra personliga förhållanden. I fråga om offentlig verksamhet kan konstateras att reglerna om allmänna handlingar och offentlighetsprincipen har företrädare framför bestämmelsen i PUL (8 §). Transportstyrelsen kan dock även i andra fall ha en skyldighet enligt lag eller förordning att lämna ut uppgifter. En sådan skyldighet att lämna ut uppgifter kan avse dels uppgiftslämnarskyldighet enligt 10 kap 15 och 28 §§ offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), dels andra författningsreglerade skyldigheter att lämna ut uppgifter. Som exempel kan nämnas 4 kap. 11 § riksdagsordningen att på begäran lämna riksdagens utskott upplysningar och yttranden. Ett annat exempel är skyldigheten enligt 6 § lagen (2002:1022) om revision av statlig verksamhet m.m. att på begäran lämna Riksrevisionen den hjälp och de uppgifter och upplysningar som behövs för arbetet. I den utsträckning Transportstyrelsen har en sådan skyldighet att lämna ut uppgifter bör den skyldigheten få fullgöras oberoende av den nu föreslagna lagen. För att tydliggöra detta bör det i lagen om behörighet för lokförare införas en bestämmelse som medger att personuppgifter, som samlats in med stöd av något eller några av de i lagen angivna ändamålen, även får behandlas för att fullgöra sådant uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning.

Enligt PUL får personuppgifter endast samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål. Den s.k. finalitetsprincipen innebär dessutom att uppgifterna efter insamlingen



inte får behandlas för något ändamål som är oförenligt med det ändamål för vilket det samlades in (9 § första stycket d PUL). En hänvisning enligt ovan klargör således att efterkommande behandling av personuppgifter i förarbevisregistret kan ske under förutsättning att ändamålet för den nya behandlingen inte kan anses oförenlig med det för vilka uppgifterna ursprungligen samlades in. Enligt 9 § andra stycket PUL ska dessutom en behandling av personuppgifter för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål inte anses vara oförenlig med de ändamål för vilka uppgifterna ursprungligen samlades in. Redan insamlade uppgifter får således även behandlas för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål utan hinder av personuppgiftslagens krav på angivna ändamål eller den s.k. finalitetsprincipen.

Det bör också införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om innehållet i förarbevisregistret. Det behövs för att EU-kommission beslut av den 29 oktober 2009 rörande ”grundläggande parametrar” för registret ska kunna genomföras i svenska föreskrifter. Bemyndigandet bör även omfatta avgifter för registreringen och åtgärder för att förhindra manipulering. Det senare är ett krav enligt direktivet.

## 6.4 Register över kompletterande intyg

**Förslag:** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ansvarar för att det förs ett register över de kompletterande intyg som företaget utfärdar (*intygsregister*). Registret, som får föras med hjälp av automatiserad behandling, ska uppdateras regelbundet. Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som för ett register är personuppgiftsansvarig för detta.

Ett intygsregister ska ha som ändamål att tillhandahålla uppgifter för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare om den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon.

Registren ska innehålla uppgifter om de krav som ställs för att beviljas ett kompletterande intyg, föreskrivna kontroller samt det som i övrigt behövs för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare.

Ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska samarbeta med tillsynsmyndigheten för att utbyta information ur registret om lokförares behörighet.

Ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare ska också på begäran från behörig myndighet i annan stat inom EES eller i Schweiz lämna ut uppgifter ur registret om det krävs på grund av företagets internationella verksamhet. Vidare har den enskilde lokföraren rätt att ta del av uppgifter om sig själv i registret. I övrigt får inte uppgifter ur registret obehörigen föras vidare eller utnyttjas.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om innehåll i intygsregister samt om åtgärder för att förhindra manipulering av registren.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 22.2 i lokförardirektivet (2007/59/EG) åligger det järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare att på egen hand föra eller se till så att det förs register över de kompletterande intyg företaget utfärdar. Registren ska innehålla uppgifter om allt som händer med intyget, som

uppdateringar, förnyelse, ändringar, återkallande eller om det anmälts som förlorat, stulet eller förstört. Registren ska på motsvarande sätt som gäller för registret över förarbevis innehålla uppgifter om alla de krav som ställs för att beviljas ett kompletterande intyg, dvs. språkkunskaper, kunskaper om infrastrukturen och den rullande materielen samt om företagets säkerhetsstyrningssystem. Det rör t.ex. uppgift om vilka järnvägsfordon föraren är kvalificerad att framföra och på vilken infrastruktur föraren har rätt att köra. Uppgifter om språkkunskaper behövs endast i de fall behörigheten avser järnvägsinfrastruktur i ett land vars språk föraren inte har som modersmål. I likhet med vad som gäller för registret över förarbevis ska intygsregistret innehålla uppgifter om de kontroller som krävs för att intyget ska förbli giltigt enligt artikel 16.2.

Enligt artikel 22.2 b ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren samarbeta med den behöriga myndigheten i det land där företaget har sitt säte för att utbyta information med myndigheten och för att ge denna tillgång till de uppgifter den behöver för sitt uppdrag. Denna skyldighet gäller även gentemot behöriga myndigheter i andra medlemsstater i de fall företaget bedriver verksamhet i andra medlemsstater. Det torde därför främst aktualiseras för järnvägsföretag.

Även om det inte är fråga om känsliga personuppgifter blir personuppgiftslagen (1998:204) (PUL) tillämplig. I PUL definieras personuppgift som all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet. Det betyder också att varje företag som är skyldig att föra registret blir personuppgiftsansvarig enligt bestämmelserna i PUL. Eftersom kraven på att föra registret ska åligga arbetsgivarna, dvs. enskilda företag, måste det grundläggande regelverket tas in i lag. I lagen om behörighet för lokförare bör därför tas in regler om att arbetsgivaren är personuppgiftsansvarig, de tillåtna ändamålen med registreringen samt vilken information som ska registreras. I likhet med vad som sagts ovan beträffande förarbevisregistret bör det göras en restriktiv tolkning av direktivets bestämmelser om vilka uppgifter som ska föras in i registret. Det

ska exempelvis inte föras in uppgifter om exakta resultat på prover och dylikt, utan det borde räcka med uppgift om att föraren genomgått ett visst prov samt om godkänt resultat uppnått eller inte.

Offentlighetsprincipen gäller endast för register som förs av det allmänna. Någon grundlagsfäst rätt att få ut uppgifter från ett register som förs av en enskild finns således inte. Det betyder att frågor om sekretess inte aktualiseras på samma sätt som i förarbevisregistret. Däremot bör det, till skydd för den enskilde förarens integritet, föras in en bestämmelse om att registerhållaren inte (utöver vad som anges i lagen) får föra vidare eller på annat sätt utnyttja uppgifter ur registret.

## 6.5 Register över personer och organ med tillstånd att bedriva utbildning m.m.

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra och ge offentlighet åt register över utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer som fått tillstånd av tillsynsmyndigheten att utföra uppgifter enligt lagen om behörighet för lokförare. Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för registret.

Ändamålet med registret över tillståndshavare är att för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare tillhandahålla uppgifter om vilka företag och personer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt 3 kap. lagen. Personuppgifter som behandlas för ändamål som här anges 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).

Registret ska innehålla uppgifter om vilka kvalifikationer tillståndet avser samt namn och kontaktuppgifter. Registret

ska även innehålla uppgift om eventuell återkallelse av tillståndet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om innehållet i registret, avgifter för registreringen och åtgärder för att förhindra manipulering av registret.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 20.3 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ska den behöriga myndigheten svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över personer och organ som har tillstånd (ackreditering/erkännande) att utföra uppgifter inom ramen för direktivet. Det gäller således dels läkare och psykologer som har rätt att utföra lämplighetstest och hälsokontroller enligt det nya regelverket, utbildningsanordnare och examinatorer som har rätt att bedriva undervisning och slutligt bedöma provresultat. Tillsynsmyndigheten beviljar, efter ansökan, tillstånd för att bedriva viss verksamhet enligt lagen om erforderliga krav är uppfyllda. Uppgiften att föra ett register över dessa personer ska också ligga på tillsynsmyndigheten. Det främsta syftet och ändamålet med registreringen kan antas vara att fungera som ett underlag i de behöriga myndigheternas tillsynsverksamhet samt att underlätta för den som behöver en läkare eller psykolog, lärare eller examinator att hitta en sådan. Det är inte fråga om några känsliga personuppgifter som aktualiserar frågan om sekretesskydd. Det torde räcka med namn och kontaktuppgifter. Personuppgiftslagen (1998:204) är tillämplig i den mån tillståndet avser en enskild person. Enligt bestämmelsen i direktivet kan även organ erkännas, vilket främst torde avse enskilda utbildningsföretag. Ett erkännande ska även kunna återkallas om grunden för erkännandet inte längre uppfylls. Uppgifter om en återkallelse ska också tas in i registret.

På motsvarande sätt som gäller för förarbevisregistret bör det för detta register tas in en bestämmelse som innebär att personuppgifter får behandlas även för ändamålet uppgiftslämnande som sker i enlighet med annan lag eller förordning. Som exempel

kan nämnas upplysningar till riksdagsutskott och Riksrevisionen (jfr avsnitt 6.3).

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör få meddela föreskrifter om innehållet i registret, avgifter för registreringen samt om åtgärder för att förhindra manipulering av registret.

## 7 Offentlighet och sekretess

### 7.1 Allmänt

Enligt tryckfrihetsförordningens bestämmelser har varje svensk medborgare rätt att ta del av allmänna handlingar, inklusive register och ärenden som innehåller personuppgifter, s.k. handlingsoffentlighet. Den rätten får begränsas om det är påkallat av hänsyn till vissa i tryckfrihetsförordningen särskilt angivna intressen. Rätten att ta del av allmänna handlingar får begränsas genom sekretess bl.a. om det är påkallat av hänsyn till skyddet av enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden. En viktig princip är att det ska råda likställighet mellan allmänheten och myndigheter i fråga om tillgång till en handling. Det betyder att det som är tillgängligt för en myndighet ska vara tillgängligt för allmänheten i den mån sekretess inte gäller. I den föreslagna lagen om behörighet för lokförare uppkommer fråga om det bör införas sekretesskydd för vissa uppgifter. Myndigheten kommer att pröva ärenden om beviljande av förarbevis där det t.ex. kan uppkomma frågor om enskildas hälsa, missbruk och eventuella brottslighet. Myndigheten ska också föra ett förarbevisregister där sådan information, om än i mer begränsad omfattning, kan bli aktuell. Även om det alltid finns ett berättigat intresse av insyn i myndigheters verksamhet, måste för denna typ av känsliga uppgifter allmänhetens behov av insyn vara begränsat och skyddet av den enskildes integritet väga tyngre.

*Offentlighets- och sekretesslagen*

I offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) finns regler om sekretess till skydd för den personliga integriteten.

I Avdelning V i lagen finns bestämmelser om sekretess till skydd för enskilda personliga eller ekonomiska förhållanden. I 21 kap. 1 § ges ett grundläggande sekretesskydd för uppgifter om t.ex. sjukdomar och missbruk oavsett var (inom den offentliga förvaltningen) uppgiften förkommer. Det förutsätter dock att bedömningen görs att den enskilde eller någon närstående kan komma att lida betydande men om uppgiften röjs. Enligt den s.k. folkbokföringssekretessen, 22 kap. 1 §, gäller sekretess i verksamhet som avser folkbokföring eller annan liknande registrering av betydande del av befolkningen för uppgift om enskilda personliga förhållanden, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs, dvs. ett rakt skaderekvisit. I 6 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) anges att sådan sekretess gäller verksamhet som avser Transportstyrelsens vägtrafikregister. Det betyder att sekretessskydd kan ges åt både uppgifter av särskild känslig art och åt, normalt sett, harmlösa uppgifter som på grund av särskilda omständigheter i det enskilda fallet inte bör lämnas ut. För uppgifter om namn, adress, personnummer, civilstånd eller nationalitet gäller normalt inte sekretess. Det måste föreligga någon särskild omständighet för att sådana uppgifter ska få hemlighållas. För den del som avser belastningsuppgifter för körkort i vägtrafikregistret gäller dock absolut sekretess enligt 35 kap. 4 § 3 offentlighets- och sekretesslagen.

Enligt 21 kap. 7 § offentlighets- och sekretesslagen gäller också sekretess för personuppgifter om det kan antas att utlämnandet skulle medföra att uppgifterna behandlas i strid med personuppgiftslagen (1998:204). Denna bestämmelse tar emellertid sikte främst på massuttag och inte utlämnande av uppgifter rörande en enskild person.



De ovan nämnda befintliga bestämmelserna kan inte anses utgöra ett tillräckligt skydd för den enskilde i de ärenden som blir aktuella genom den nya lagen. Det bör i stället införas två nya paragrafer i 29 kap. offentlighets- och sekretesslagen som handlar om sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och kommunikation. En bestämmelse som avser känslig information i ärenden om förarbevis och kompletterande intyg samt en bestämmelse som avser uppgifter i förarbevisregistret.

## 7.2 Sekretess i ärenden om förarbevis och kompletterande intyg

**Förslag:** Det ska införas en ny sekretessbestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Sekretess ska gälla i ärende om prövning av någons lämplighet att ha förarbevis eller kompletterande intyg enligt lagen om behörighet för lokförare för uppgift om den enskildes hälsotillstånd, missbruk, brott eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs.

Sekretessen gäller inte beslut i ärende.

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

**Skälen för förslaget:** För närvarande sköts hanteringen av lokförares behörighet till största del av arbetsgivarna själva. Med den nya lagen kommer behörigheten, såvitt avser förarbeviset, prövas av tillsynsmyndigheten. Även det kompletterande intyget, som primärt kommer att handhas av arbetsgivarna, kommer att kunna "överprövas" av tillsynsmyndigheten och vidare i allmän förvaltningsdomstol. Uppgifterna i ärendena kommer därmed, om ingen särskild reglering införs i

offentlighets- och sekretesslagen, att omfattas av handlingsoffentligheten i den mån det inte kan finnas generella bestämmelser i lagen som kan tillämpas i ett enskilt fall.

För att förarbevis ska utfärdas krävs att den sökande har genomgått föreskrivna medicinska och psykologiska undersökningar och befunnits fysiskt och psykiskt lämplig att utöva lokföraryrket. Det innebär att myndigheten i dessa ärenden kommer få in personuppgifter av känslig natur. Även om ett laglydigt leverne inte utgör ett uttryckligt krav för att beviljas förarbevis och brott inte heller utgör en uttrycklig återkallelsegrund kan sådana uppgifter ha relevans för att exempelvis avgöra om grundläggande krav på lämplighet är uppfyllda. Även sådana uppgifter kan därför tänkas föras in i ärendet hos myndigheten. Som ovan konstaterats finns ett generellt intresse att värna insynen i myndigheters verksamhet. Skyddet av den enskildes privata svär måste dock för denna typ av uppgifter väga tyngre än allmänhetens möjligheter till insyn. På motsvarande vis som gäller för ärenden om prövning av körkort, taxiförarlegitimation och luftfartscertifikat, bör därför en sekretessbestämmelse införas för känslig information.

Ärenden av det här slaget kommer att finnas hos Transportstyrelsen och, om besluten överklagas, i allmän förvaltningsdomstol. Sekretessen ska gälla för enskilds hälsotillstånd missbruk, brott och andra personliga förhållanden. För att så långt möjligt värna insynsintresset bör bestämmelsen avgränsas med ett rakt skaderekvisit. Utgångspunkten ska vara att uppgifterna är offentliga. Det betyder att uppgifterna endast omfattas av sekretess om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs. Frågan om sekretess bör inte i första hand knytas till en skadebedömning i det enskilda fallet. Avgörande bör i stället vara om uppgiften är av den arten att ett utlämnande typiskt sett kan vara ägnat att medföra skada för det intresse som ska skyddas genom bestämmelsen (prop. 2008/09:150 s. 348). Om uppgiften är sådan att den genomsnittligt sett måste betraktas som harmlös

ska den normalt falla utanför sekretessen, medan motsatt utgångspunkt gäller för uppgifter som typiskt sett måste betraktas som känsliga. Vem som begär ut en uppgift kan också ha betydelse för sekretessbedömningen. Om det t.ex. i ett särskilt fall framgår att den som begär ut en uppgift som typiskt sett måste betraktas som harmlös kan komma att använda denna för att trakassera en enskild, innebär skaderekvisitet att uppgiften i just den situationen ska omfattas av sekretess. Ett sådant rakt skaderekvisitet överensstämmer också med motsvarande sekretessbestämmelser i exempelvis körkortsärenden och i ärenden om luftfartscertifikat (29 kap. 5 och 8 §§ offentlighets- och sekretesslagen).

När det däremot gäller uppgifter i beslut i ärenden väger insynsintresset tyngre. Beslut i ärenden ska därför alltid vara offentliga. Vilka uppgifter som tillförs ett ärende kan myndigheten inte förfoga över. Däremot avgör myndigheten på vilket sätt man redogör för omständigheter till grund för sitt beslut. Man kan normalt sett också utgå ifrån att man från myndighetens eller domstolens sida inte behöver ta in detaljerade uppgifter om t.ex. en persons hälsa eller andra känsliga personliga förhållanden i beslutet eller domen.

Sekretesstiden bör fastställas till sjuttio år. När som här skyddsintresset är den enskilde, kan röjande av en uppgift normalt sett inte orsaka skada eller men längre tid än så. Utgångspunkten för beräkningen är datumet för handlingens upprättande.

### 7.3 Sekretess i förarbevisregistret

**Förslag:** Det ska införas en ny sekretessbestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Sekretess gäller, om inte annat särskilt anges i lagen om behörighet för lokförare, hos Transportstyrelsen och Statens haverikommission i verksamhet som avser förande av eller uttag ur förarbevisregistret för lokförare för uppgift som rör enskilds hälsotillstånd, missbruk eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider men om uppgiften röjs. För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst sjuttio år.

**Skälen för förslaget:** Som framgår ovan (avsnitt 6.3) kommer förarbevisregistret att innehålla vissa medicinska uppgifter om sjukdomar och missbruk och andra personliga förhållanden som kan påverka en förares fysiska och psykiska lämplighet att utöva yrket.

Även om utgångspunkten i myndigheternas verksamhet ska vara största möjliga öppenhet, får insynsintresset för denna typ av uppgifter för andra än berörda myndigheter och förarens arbetsgivare (som har ett säkerhetsansvar för verksamheten) anses begränsat. För att inte känsliga personuppgifter ska bli offentliga bör det i offentlighets- och sekretesslagen föras in en ny sekretessbestämmelse motsvarande den som i dag gäller för luftfartscertifikatsregistret som förs av Transportstyrelsen. En sådan bestämmelse behövs också som komplement till den ovan föreslagna bestämmelsen om sekretess i ärenden om förarbevis och kompletterande intyg. Annars riskerar samma känsliga uppgifter som förkommer i dessa ärenden bli offentliga genom registreringen. Sekretessen ska gälla för enskildas hälsotillstånd, missbruk och andra personliga förhållanden. Skälet för att inte låta även denna bestämmelsen omfatta eventuell brottslighet är

att det saknas krav på registrering av sådana uppgifter enligt den bakomliggande EG-regleringen.

För att ändå så långt möjligt tillgodose insynsintresset bör utgångspunkten vara offentlighet. Sekretessen begränsas till att gälla de fall det kan antas att den enskilde eller någon honom närstående lider men om uppgiften röjs (rakt skaderekvisit). I allmänhet räcker det med en prövning av om uppgiften typiskt sett är sådan att det är känsligt att den kommer ut. Men även normalt sett harmlösa uppgifter skyddas i den mån det finns anledning anta att de kan komma att användas på ett sätt som innebär men för den registrerade. Det kan gälla adress, bild och personuppgifter.

När det gäller fråga om för hur lång tid sekretesskyddet ska gälla bör främst följande beaktas. Det är fråga om känsliga uppgifter om enskilda personer. För att bevaka skyddsintresset bör uppgifterna skyddas så länge personen i fråga själv och dennes närmaste kan komma att lida men om uppgifterna röjs. Det framstår som rimligt att tänka sig att efter sjuttio år har sådana negativa effekter av ett röjande normalt sett upphört. Mot bakgrund härav och med beaktande av att liknande regleringar i offentlighets- och sekretesslagen, t.ex. för motsvarande uppgifter i luftfartscertifikatsregistret, bestämts till sjuttio år bör detta även gälla här.

Sekretessen ska gälla hos Transportstyrelsen som för registret och hos Statens haverikommission som ska ges tillgång till uppgifter i registret enligt EU-regelverket. Enligt lokförardirektivet (2007/59/EG) är de behöriga myndigheterna också skyldiga att lämna uppgifter till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater och den Europeiska järnvägsmyndigheten (ERA). Det betyder att uppgifter kommer att kunna lämnas ut dels till järnvägs-säkerhetsmyndigheter i övriga länder inom EES eller Schweiz, dels till olycksutredningsmyndigheter i dessa länder. Det förutsätter dock att myndigheterna behöver uppgifterna för att fullgöra sitt tillsyns- eller utredningsuppdrag. Enligt 8 kap. 3 § offentlighets- och sekretesslagen får inte uppgift för vilken sekretess gäller röjas för utländsk myndighet eller en mellan-

folkelig organisation, med mindre utlämnandet sker i enlighet med särskild föreskrift i lag eller förordning. En sådan uppgiftsskyldighet föreslås föras in i lagen om behörighet för lokförare.

Även förarens arbetsgivare ska ha tillgång till uppgifter ur registret. Enligt järnvägslagen (2004:519) bär järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna hela säkerhetsansvaret för verksamheten. De har straffrätligt ansvar för att de förare som anlitas att utföra säkerhetskritiska uppgifter uppfyller kraven och bär också ett strikt skadeståndsrätligt ansvar. Det är därför av stor betydelse att arbetsgivarna har tillgång till all relevant information. I de allra flesta fall kan dock förväntas att förarens arbetsgivare har ett informationsövertag över myndigheten och därför sällan borde behöva begära ut uppgifter ur registret. För att det ska vara möjligt att till enskild lämna ut en sekretessbelagd uppgift måste det tas in en särskild bestämmelse om detta i offentlighets- och sekretesslagen eller i en lag eller förordning till vilken det hänvisas i denna lag. Det bör därför i sekretessbestämmelsen anges att sekretess gäller i den mån inte annat anges i lagen om behörighet för lokförare.

Slutligen ska också den enskilde föraren ha tillgång till uppgifter om sig själv i registret. Även om detta inte borde innebära några bekymmer i dessa fall när skyddsintresset är just den enskilde, kommer även detta framgå av lagen om behörighet för lokförare.

#### 7.4 Frågan om meddelarfrihet

<p><b>Bedömning:</b> Det finns inte tillräckligt starka skäl att inskränka meddelarfriheten med anledning av de här föreslagna sekretessbestämmelserna.</p>
---

**Skälen för bedömningen:** Den s.k. meddelarfriheten, dvs. rätten enligt 1 kap. 1 och 5 §§ tryckfrihetsförordningen och

1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen att lämna uppgifter i vilket ämne som helst för publicering i de medier som de båda grundlagarna omfattar, är inte obegränsad. Av 7 kap. 3 § första stycket 2 och 5 § 2 tryckfrihetsförordningen samt 5 kap. 1 § första stycket och 3 § första stycket 3 yttrandefrihetsgrundlagen följer att det inte är tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgifter uppsåtligen åsidosätta en tystnadsplikt i de fall som särskilt anges i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

En redogörelse för omständigheter som kan utgöra skäl för att inskränka meddelarfriheten finns i prop. 1979/80:2 Del A s. 111 f. Sådana skäl kan t.ex. vara att en uppgift lämnats i förtroende eller att en uppgift omfattas av absolut sekretess eller – i viss utsträckning – att en uppgift omfattas av sekretess med ett omvänt skaderekvisit. De nu föreslagna sekretessbestämmelserna i 29 kap. offentlighets- och sekretesslagen till skydd för den enskildes personliga förhållanden är försedda med ett rakt skaderekvisit. Några särskilda skäl i övrigt att ändå införa en begränsning av meddelarfriheten har inte framkommit. Bedömningen görs därför att det saknas skäl att införa särskilda bestämmelser om detta i offentlighets- och sekretesslagen.

## 8 Tillsyn – den behöriga myndighetens uppgifter och beslut

### 8.1 Tillsynsmyndighet

**Bedömning:** Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet enligt lagen om behörighet för lokförare. Transportstyrelsen ska utföra alla de uppgifter som faller på den behöriga myndigheten enligt lokförardirektivet. Möjligheten som ges i direktivet att lägga ut vissa av uppgifterna på annan bör inte utnyttjas. I de fall det i direktivet anges att myndigheten endast ska säkerställa att vissa uppgifter utförs, får dessa handhas av annan. Det gäller främst att det anordnas prov för förarbevis.

**Skälen för bedömningen:** Som tidigare framgått ska behörig myndighet enligt lokförardirektivet vara den myndighet som fullgör uppgiften som säkerhetsmyndighet enligt järnvägs-säkerhetsdirektivet (2004/49/EG). I Sverige fullgör sedan den 1 januari 2009 Transportstyrelsen denna uppgift.

Enligt artikel 19 i lokförardirektivet räknas ett antal uppgifter upp som ska handhas av myndigheten. Det gäller att utfärda och



uppdatera förarbevis, säkerställa att det hålls regelbundna förarbevisprov, återkalla förarbevis, erkänna (ge tillstånd till) personer och organ som behöver ett sådant erkännande för att fullgöra uppgifter enligt direktivet (läkare, psykologer, lärare, utbildningsanstalter och examinatorer), föra register över bland annat förarbevis samt utföra inspektioner. Vidare ska myndigheten övervaka processen för kvalitetssäkring av lokförare. Det betyder att myndigheten ska försäkra sig om att verksamhet som avser utbildning, bedömning av kvalifikationer, och uppdatering av intyg, omfattas av ett internt egenkontrollsystem för kvalitetssäkring, enligt direktivets terminologi ”system med kvalitetsnormer” (artikel 26). Ett system med kvalitetsnormer motsvarar ett säkerhetsstyrningssystem och ska innehas av utbildningsanordnare och andra som fullgör uppgifter enligt direktivet utan att inneha ett säkerhetsstyrningssystem. Det innebär att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, som inom företaget bedriver utbildning och sköter hanteringen av utfärdande av kompletterande intyg, inte behöver ett system med kvalitetsnormer. Slutligen anges i artikeln att myndigheten ska utföra inspektioner, dvs. operativ tillsynsverksamhet samt fastställa nationella kriterier för examinatorer.

Enligt direktivet är det möjligt för medlemsstaterna att besluta att vissa av de uppgifter som primärt faller på myndigheten får delegeras till annan. De tre uppgifter som är obligatoriska för myndigheten är att återkalla och tillfälligt återkalla förarbevis, övervaka processen för kvalitetssäkring av förarna samt att fastställa nationella kriterier för examinatorer i enlighet med artikel 25.5. Om delegeringsmöjligheten utnyttjas ska denna ske på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och får inte ge upphov till intressekonflikter. Om den behöriga myndigheten delegerar ut uppgifter som rör utfärdande och uppdaterande av förarbevis eller säkerställande av att det anordnas regelbundna förarbevisprov till ett järnvägsföretag ställs vissa krav. Antingen ska det aktuella järnvägsföretaget endast utfärda förarbevis till sina egna anställda eller måste det tillses att järnvägsföretaget inte har ensamrätt på att utföra den

aktuella uppgiften. Om myndigheten delegerar ut uppgifter måste den som ska handa uppgiften följa alla de krav som anges i direktivet. Myndigheten måste också inrätta ett system för att kontrollera att uppgifterna utförs på ett korrekt vis och att villkoren uppfylls.

Det kan konstateras att många av uppgifterna i direktivet sköts av de enskilda företagen. Det gäller t.ex. hela hanteringen av de kompletterande intygen. Där ansvarar företagen själva för att det anordnas prover, att det utfärdas kompletterande intyg och att det förs register över dessa. De har också en uppgiftslämnarskyldighet gentemot tillsynsmyndigheten i Sverige och andra behöriga myndigheter inom gemenskapen om det behövs för att myndigheten ska kunna sköta sina uppgifter.

Om ett privat rättssubjekt ska utföra myndighetsuppgifter krävs lagstöd. Direktivets reglering tycks dock utgå ifrån att tillsynsmyndigheten i enskilt fall kan delegera en myndighetsuppgift på ett enskilt företag. För att den svenska regleringen och ansvarsfördelningen ska bli tydlig bör det framgå redan av lagen om det är myndigheten eller det enskilda företaget som ska handha en viss uppgift. Den möjlighet som erbjuds i direktivet att låta myndigheten delegera vissa arbetsuppgifter som primärt tillkommer denna, bör därför inte utnyttjas. Detta ställningstagande bör dock inte omfatta sådana uppgifter för vilka det i direktivet anges att myndigheten endast ansvarar för att de blir utförda, som att tillse att det anordnas regelbundna prover för förarbevis. Sådana prover ska kunna överlämnas till annan att anordna, t.ex. ett enskilt utbildningsföretag (3 kap. 5 §). Myndigheten har dock ett övergripande ansvar att tillse att de kommer till stånd om de inte anordnas i tillräcklig omfattning eller med en viss regelbundenhet.

### 8.1.1 Tillsynsmyndighetens befogenheter

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten har rätt att från den som bedriver verksamhet enligt lagen få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten ska också få tillträde till lokaler, anläggningar och fordon som har anknytning till verksamheten och som behövs för tillsynen.

**Skälen för förslaget:** För att Transportstyrelsen ska kunna fullgöra sitt uppdrag att ha tillsyn över efterlevnaden av lagen krävs att myndigheten har befogenheter att få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Myndigheten kan också behöva få tillgång till lokaler, anläggningar och fordon som har anknytning till verksamheten. Bestämmelsen motsvarar i stort den allmänna tillsynsbestämmelsen i 8 kap. järnvägslagen (2004:519).

### 8.1.2 Förelägganden och säkerhetsåtgärder

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas. Förelägganden 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 upprätthålla säkerheten i järnvägssystemet. Myndigheten får av berörd infrastrukturförvaltare begära att ett tåg omedelbart stoppas och förbjuda föraren att fortsätta köra.

Infrastrukturförvaltare är skyldiga att på begäran av tillsynsmyndigheten se till att ett tåg snarast stoppas

**Bedömning:** Tillsynsmyndigheten ska också av förarens arbetsgivare (järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare) begära att föraren genomgår kompletterande kontroller eller att denne tillfälligt återkallar det kompletterande intyget.

**Skälen för förslaget:** För att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet ska vara effektiv krävs att myndigheten får meddela de förelägganden (inklusive förbuds förelägganden) som behövs för att upprätthålla efterlevnaden av lagen. Ett föreläggande ska också kunna förenas med vite.

Om det föreligger allvarlig och akut fara för säkerheten i järnvägssystemet ska Transportstyrelsen kunna stoppa en förare från att fortsätta köra. Om det behövs kan myndigheten vända sig till infrastrukturförvaltaren med en begäran att denne tillser att tåget stoppas. Infrastrukturförvaltaren är skyldig att rätta sig efter en sådan begäran.

Tillsynsmyndigheten ska också av förarens arbetsgivare eller uppdragsgivare, som utfärdat det kompletterande intyget, kunna kräva att föraren genomgår kompletterande kontroller eller att arbetsgivaren tillfälligt återkallar det kompletterande intyget. Tillsynsmyndigheten har också möjlighet att på egen hand tillse

att föraren förlorar sin behörighet genom att återkalla förarbeviset för viss tid eller tills vidare (2 kap. 4 §).

### 8.1.3 Prövning av tvister om kompletterande intyg m.m.

**Förslag:** Tillsynsmyndigheten ska ha ett förfarande för tvistlösning dit förare, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare kan vända sig för att begära prövning av om ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfällig återkallelse eller återkallelse av ett kompletterande intyg är förenligt med lagen om behörighet för lokförare och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. En förare får också hänskjuta fråga om skyldighet att genomgå läkarundersökning, blodprovstagnning eller annan liknande undersökning lagen om behörighet för lokförare.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 21.2 ska den behöriga myndigheten sörja för att det inrättas ett tvistlösningsförfarande för att förare och arbetsgivare ska kunna begära omprövning av beslut om ansökningar enligt direktivet. Alla beslut som tillsynsmyndigheten fattar i ett enskilt ärende, inklusive avslag på ansökningar, kan överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det gäller även beslut om att inte utfärda ett förarbevis eller annat tillstånd. Det nu aktuella förfarande får därför antas gälla beslut som arbetsgivaren fattar rörande i första hand utfärdande och återkallande av ett kompletterande intyg. Det är i svensk förvaltning ett ovanligt institut, men det förekommer en liknande ordning i 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519). Där anges att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare får hänskjuta en tvist om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut är förenligt med lagen.

Även om både föraren och den som fattat beslutet enligt direktivet ska kunna hänskjuta tvisten, får det i första hand ses som ett medel för föraren att få sin sak prövad. Den som fattat

beslutet får förmodas göra bedömningen att beslutet är förenligt med lagen.

Ett järnvägsföretags och en infrastrukturförvaltares förfarande för utfärdande av kompletterande intyg ska tas in som en del i företagens säkerhetsstyrningssystem. I lokförardirektivet anges också att detta förfarande ska innehålla en ordning för intern omprövning av beslutet i de fall föraren inte är nöjd med beslutet. Först efter en sådan intern omprövning blir det aktuellt att vända sig till tillsynsmyndigheten. Det beslut som tillsynsmyndigheten fattar i ett sådant ärende, kan därefter enligt den allmänna regeln överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

## 8.2 Överklagande

### 8.2.1 Tillsynsmyndighetens beslut

**Förslag:** Tillsynsmyndighetens beslut enligt lagen om behörighet för lokförare eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska motiveras och kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Ett beslut som meddelas enligt lagen om behörighet för lokförare eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av förarbevis eller annat tillstånd gäller dock inte förrän det vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 21.3 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ska medlemsstaterna vidta erforderliga åtgärder för att sörja för att beslut som fattas av den behöriga myndigheten, dvs. Transportstyrelsen, ska kunna överklagas till domstol. Detta följer också huvudregeln i svensk förvaltningsrättslig tradition. Även att besluten ska motiveras följer av

förvaltningslagen (1986:223). Andra beslut än återkallelse av förarbevis och andra tillstånd, ska gälla omedelbart. Beslut om återkallelse av tillstånd bör dock av rättssäkerhetsskäl gälla först sedan de vunnit laga kraft. Om det föreligger omständigheter som gör att ett sådant beslut bör gälla omedelbart ska detta särskilt anges i beslutet. Det kan till exempel vara att trygga säkerheten i järnvägssystemet.





## 9 Straffansvar

### 9.1 Straffbestämmelser

**Förslag:** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som lokförare som inte har ett giltigt förarbevis och ett kompletterande intyg för järnvägsinfrastrukturen och den rullande materielen.

Till ansvar ska dock inte dömas i ringa fall. Inte heller den som har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud ska dömas till ansvar för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

Om en gärning är straffbelagd i brottsbalken ska inte ansvar dömas enligt lagen om behörighet för lokförare.

**Bedömning:** Den generella straffbestämmelse som i dag finns i järnvägslagen för den som anlitar någon att utföra uppgifter av betydelse för säkerheten som inte uppfyller samtliga krav vad gäller kvalifikationer och lämplighet bör stå kvar och tills vidare gälla även för lokförare.

**Skälen för förslaget:** Enligt artikel 30 i lokförardirektivet (2007/59/EG) ska medlemsstaterna fastställa nödvändiga sanktioner för överträdelser av de bestämmelser som genomför direktivet. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Dessa bestämmelser ska gälla

oberoende av de övriga sanktionsmöjligheter som regleras direkt i direktivet. Härmed torde i första hand avses möjligheten att återkalla förarbevis och kompletterande intyg om kraven inte uppfylls. Det kan också göras begränsningar i ett kompletterande intyg som innebär att behörigheten inskränks vad gäller rullande materiel och infrastruktur.

I dag finns det en straffbestämmelse i 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519) som innebär att den som av uppsåt eller grov oaktsamhet anlitar någon i sin verksamhet att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten som inte uppfyller gällande krav döms till böter eller fängelse i högst ett år. För lokförarnas del kommer nu införas nya krav och behörighetsbevis.

Man kan tänka sig alternativ för hur den straffrättsliga regleringen ska anpassas till den nya lagen. Mot bakgrund av den relativt långa övergångsperiod som järnvägslagens bestämmelser om lokförare kommer att tillämpas parallellt och det förhållandet att en inte obetydlig grupp av förare helt undantas från den nya lagen, skulle ett alternativ kunna vara att straffbestämelsen i järnvägslagen omformuleras för att även omfatta de fall då föraren inte har giltigt förarbevis och kompletterande intyg och att det inte tas in någon straffbestämmelse i den nya lagen.

För att ändå tydliggöra kopplingen till den nya lagens bestämmelser föreslås här dock att det tas in en straffbestämmelse i lagen om behörighet för lokförare som anknyter till begreppen i lagen. Det bör vara straffbart att anlita en förare i sin verksamhet som inte har erforderliga tillstånd, dvs. giltigt förarbevis och ett kompletterande intyg för den aktuella järnvägsinfrastrukturen.

Denna lösning innebär emellertid att under en relativt lång övergångstid kommer straffbestämmelserna i järnvägslagen och den nya lagen om behörighet för lokförare att gälla parallellt även för de förare som omfattas av den nya lagen. Den nya straffbestämelsen utgör en specialbestämmelse i förhållande till den mer allmänt hållna bestämmelsen i järnvägslagen. Den nya bestämmelsen blir tillämplig när enligt övergångsbestämmelserna

den nya lagen ska tillämpas för en viss kategori förare. Enligt övergångsbestämmelserna till lagen infaller inte slutdatum för att helt uppfylla den nya lagens krav förrän 2018 för de förare som redan vid lagens ikraftträdande tjänstgör som lokförare och som enbart utför trafik i Sverige.

De kompletterande intygen kommer att utfärdas av förarens arbetsgivare eller uppdragsgivare. Det bör därför övervägas om man även bör införa en straffbestämmelse som tar sikte på det fall ett intyg utfärdas utan att föraren besitter de kvalifikationer som krävs i lagen om behörighet för lokförare. Här är värt att notera att järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna bär det säkerhetsmässiga ansvaret för hela järnvägssystemet. Deras egna tillstånd att bedriva verksamhet kan återkallas. Ett uppsåtligt agerande som innebär att ett intyg utfärdas mot bättre vetande skulle dock troligtvis även kunna hänföras till gärningar som är straffbelagda enligt brottsbalken, t.ex. osant intygande (15 kap. 11 § brottsbalken). Sammanfattningsvis kan konstateras att det inte kan anses föreligga något behov av en sådan bestämmelse i den nya lagen.

Man kan överväga om det finns någon ytterligare skyldighet i direktivet som är av sådan betydelse att en överträdelse bör leda till straffrättsligt ansvar. Det skulle exempelvis kunna övervägas om den skyldighet som den enskilde föraren har att till sin arbetsgivare anmäla om denne inte känner sig tillräckligt frisk eller i övrigt inte lämplig att utöva yrket tillfälligt eller mer bestående, bör straffsanktioneras. Mot att straffbelägga denna skyldighet kan dock hävdas att den skulle riskera att innebära att en person som av något skäl avvaktar med att göra en anmälan till sin arbetsgivare, skulle riskera att samtidigt anmäla sig själv för en brottslig gärning.

*Undantag och begränsningar för det straffrättsliga ansvaret*

I likhet med vad som gäller för straffbestämmelserna i järnvägslagen bör det i lagen om behörighet för lokförare införas begränsningar i det straffrättsliga ansvaret.

För det första bör inte dömas till ansvar om gärningen är att bedöma som ringa. Inte heller ska den dömas till ansvar som inte har följt ett förelägganden vid vite eller som överträtt ett vitesförbud för en gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Avslutningsvis ska särskilt anges att brottsbalkens bestämmelser ska ha företräde framför straffbestämmelsen i lagen. Det betyder att ansvar inte ska dömas ut för en gärning som även är straffbelagd enligt brottsbalken.

## 10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Förslag:** Lagen om behörighet för lokförare föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

Senast från och med den 1 november 2013 ska alla nya lokförarbehörigheter utfärdas som förarbevis och kompletterande intyg enligt lagen om behörighet för lokförare. Elever som påbörjat en lokförarutbildning dessförinnan ska dock behörighetsprövas enligt äldre föreskrifter.

Den förare som vid lagens ikraftträdandet har behörighet att utöva lokföraryrket inom Sverige får fortsätta med detta utan att inneha ett förarbevis eller ett kompletterande intyg till den 4 december 2018.

Den förare som vid ikraftträdandet framför järnvägsfordon i internationell trafik ska inneha ett förarbevis och kompletterande intyg senast den 1 november 2011. Om föraren redan vid lagens ikraftträdande, den 1 juli 2010, har behörighet att utföra internationell trafik, får behörighetshandlingarna dock utfärdas på grundval av denna behörighet utan att de materiella bestämmelserna i denna lag tillämpas. En sådan behörighet gäller dock längst till den 1 november 2018.

Bestämmelserna i 2 kap. 3 och 7 §§ om hälsokontroller ska tillämpas för förare i internationell trafik från och med den 1 november 2011. För övriga förare ska tillsynsmyndigheten, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samarbeta för att

tillse att även förare som ännu inte har förarbevis och kompletterande intyg successivt genomgår sådana hälsokontroller.

Register över förarbevis enligt 4 kap. 6 § och register över kompletterande intyg enligt 4 kap. 10 § ska vara upprättade senast den 1 november 2011.

**Skälen för förslaget:** Lokförardirektivet (artikel 37) innehåller relativt omfattande övergångsbestämmelser som innebär att den som redan har behörighet att utöva lokföraryrket när de nya harmoniserade bestämmelserna träder i kraft ska kunna fortsätta köra tåg. Den som enbart kör i Sverige ska kunna fortsätta köra utan att inneha ett förarbevis och ett kompletterande intyg till 2018. Men även när behörighetshandlingarna enligt direktivet väl ska utfärdas anges alla de yrkesmässiga kvalifikationer föraren redan har ska beaktas. I möjligaste mån ska de nya behörighetshandlingarna utfärdas direkt på grundval av de kvalifikationer föraren redan har. Det får dock beslutas att enskilda förare eller grupper av förare måste genomgå ytterligare utbildning och/eller prover för att nya behörighetshandlingar ska utfärdas.

Den förare som kör i internationell trafik måste ha de nya behörighetshandlingarna redan i november 2011. Även här anges dock att den som har behörighet att köra i internationell trafik när detta krav inträder endast behöver ha de nya behörighetshandlingarna, dvs. förarbevis och kompletterande intyg. De materiella kraven i direktivet behöver inte uppnås förrän 2018. Enligt artikel 37 i direktivet är alla dessa datum beroende av när kommissionen beslutar om grundläggande föreskrifter för förarbevis- och intygsregistret. Ett sådant beslut kan förväntas i november 2009. Först vid detta datum inleds tideräkningen enligt övergångsbestämmelserna.

Helt nya behörigheter ska utfärdas enligt de nya bestämmelserna från och med november 2013. Om en lokförarelev påbörjat sin utbildning dessförinnan får denne dock behörighetsprövas enligt de gamla bestämmelserna. När det

gäller de regelbundna hälsokontroller som föreskrivs i direktivet för att förarna ska få behålla sin behörighet ska dessa börja tillämpas redan från och med november 2011 för förare i internationell trafik. För övriga förare ska tillsynsmyndigheten i samarbete med järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare tillse att kontrollerna börjar tillämpas successivt.





# 11 Konsekvenser

## 11.1 Konsekvenser

### *Bakgrund*

I dag finns ingen författningsreglerad behörighetsprövning av lokförare. Företagen sköter hanteringen på egen hand utifrån den övergripande säkerhetsregleringen i järnvägslagen (2004:519). I lagen anges att den som är sysselsatt i ett järnvägsföretags verksamhet ska ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör dennes arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten (t.ex. lokförare) får utföras endast av den som hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. En arbetsgivare får inte heller tilldela någon arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten utan att denne genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl. Kontrollen av att förarna uppfyller dessa kvalifikationskrav sköts i första hand av företagen själva. Transportstyrelsen är dock tillsynsmyndighet. Transportstyrelsen godkänner även företagens interna utbildningsplaner.

Lokförarutbildningar anordnas i dag som KY-utbildningar (kvalificerade yrkesutbildningar). En lokförarutbildning tar cirka 1–1,5 år (40–60 poäng). Den finns på olika ställen i landet, t.ex. Hallsberg, Gävle och Vännäs. Den teoretiska delen av

utbildningen bekostas av allmänna medel via Myndigheten för yrkeshögskolan och praktikdelen, lärande i arbete (LIA), bekostas av företagen i branschen som tar emot elever för LIA. Utbildningen anordnas av enskilda företag som TCC AB. De större järnvägsföretagen i branschen som SJ AB och Green Cargo AB har sina egna interna utbildningsfunktioner. Även Banverket har järnvägsutbildningar – Järnvägsskolan i Ängelholm. Det ställs relativt hårda krav för att komma in på KY-utbildningarna. Enligt förordningen (2001:1131) om kvalificerad yrkesutbildning måste eleverna i första hand ha fått slutbetyg från ett nationellt eller specialutformat program i gymnasieskolan och ha lägst betyget Godkänd på kurser som omfattar minst 90 procent av de gymnasiepoäng som krävs för ett fullständigt program. De ska ha fyllt 20 år och med godkänt resultat genomgått hälsoundersökning och lämplighetstest. Det är enligt uppgift endast 10–15 procent av dem som genomgår dessa test som anses lämpliga för yrket. Det finns i dag ingen författningsreglering av utbildningen, såvitt avser kvalitetskrav på utbildningsinnehåll eller liknande, förutom att det i den nämnda förordningen om KY krävs att anordnaren i utbildningsplanen anger hur utbildningen ska kvalitetssäkras. Vidare finns bestämmelser om kvalitetssäkring inom regelverket för yrkeshögskolan. Transportstyrelsen har ingen tillsyn över utbildningarna.

#### *Vad vill man uppnå med regleringen*

Lokförardirektivet (2007/59/EG) ska genomföras i svensk lagstiftning. Bestämmelserna om behörighet för lokförare varierar i dag mellan de olika medlemsländerna. Syftet med regleringen anges i direktivet vara att skapa en enhetlig europeisk reglering på det här området. En gemensam reglering kommer att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsländer och mellan olika järnvägsföretag. Med den ökande trafiken över nationsgränserna har det ansetts

betydelsefullt att man skapar ett enhetligt regelverk som gör det lättare för aktörerna att erkänna en behörighet som en förare erhållit i ett annat medlemsland. Bestämmelserna anges dock endast utgöra minimibestämmelser. Det är alltså möjligt för de länder som så önskar att uppställa hårdare krav. Det bör dock inte göras i Sverige. Kraven i lag och andra föreskrifter ska utformas på ett sätt som överensstämmer med de krav som uppställs i direktivet.

För lokförarna kommer det nya regelverket att innebära ökad rättssäkerhet. Eftersom företagen enligt nuvarande reglering sköter hela hanteringen med lämplighets- och kompetenskrav utan ett underliggande regelverk, finns det i dag ingen möjlighet för en lokförare som anser sig orättvist bedömd att få saken prövad av en oberoende instans. Med det nya regelverket kommer beslut som arbetsgivare fattar rörande utfärdande eller återkallande av ett kompletterande intyg kunna hänskjutas till tillsynsmyndigheten för tvistlösning och därefter överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

#### *Vilka berörs av regleringen och kostnader*

Regleringen innebär att det införs krav på "körkort" på järnväg. Det införs också viss reglering av utbildningen. De som berörs är i första hand järnvägsföretagen och, i den mån de har egna förare anställda, infrastrukturförvaltare samt de enskilda lokförarna. Även utbildningsanordnare, lärare och lokförarelever berörs. För att få utföra sådana läkar- och psykologundersökningar som det ställs krav på i lagen kommer det att krävas ett tillstånd av tillsynsmyndigheten. Även dessa yrkesgrupper kommer därför att beröras. I direktivet uppställas också krav på att enskilda företag ansvarar för att det förs register över de kompletterande intyg företaget utfärdar. Detta är en uppgift som företaget kan sköta på egen hand eller leja ut till ett annat företag.

I Sverige finns drygt 100 järnvägsföretag, knappt 500 infrastrukturförvaltare och uppskattningsvis cirka

5 000–6 000 lokförare. Branschen domineras dock av ett fåtal större företag, i första hand SJ AB. Infrastruktursidan domineras av myndigheten Banverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet.

Det är möjligt att den stegvisa marknadsöppning på persontrafikmarknaden som nu beslutats av riksdagen och som kommer att få fullt genomslag under hösten 2010 kommer innebära fler företag på marknaden.

För att skapa viss flexibilitet i regleringen med en möjlighet att anpassa kravnivåerna efter verksamheten, har de undantagsmöjligheter som ges i direktivet utnyttjats. Tunnelbana och spårväg, fristående lokala och regionala nät, industrispår och spår inne på områden för underhållsverkstäder undantas. Det innebär att företag som endast bedriver verksamhet på sådana nät och deras förare inte kommer att omfattas av regleringen. I stället ska nuvarande reglering gälla för dessa.

Redan i dag har järnvägsföretagen ansvaret för att lokförare har erforderlig utbildning och tillräckliga kvalifikationer för att få utöva lokföraryrket. Nu kommer de övergripande bestämmelserna i stället tas in i lagen och formaliseras ytterligare. Utbildningsanordnarna kommer, vad gäller den aktuella utbildningen, att ställas under Transportstyrelsens tillsyn. Det innebär att kraven på järnvägsföretagens interna regelverk minskas i någon mån. Samtidigt kommer de krav som ställs i lag och förordning innebära att procedurerna formaliseras ytterligare, vilket kan komma att innebära vissa ökade kostnader för administrationen. Även kraven på registerhållning kan komma att innebära vissa ökade kostnader för företagen.

Förarbevisen kommer att hanteras av Transportstyrelsen. Verksamheten kommer dock att avgiftsfinansieras, vilket innebär att avgifter kommer att tas ut av de enskilda företagen eller de enskilda förarna motsvarande den kostnad myndigheten har för att hantera ärendet. Även om direktivet och den nya lagen innebär en reglering av en i dag i stora delar oreglerad verksamhet, innebär det ovan sagda att kostnadsökningarna kan förväntas bli relativt begränsade.

*Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Lokförardirektivet innehåller generösa övergångsbestämmelser som föreslås föras in i den nya lagen om lokförarbehörighet. T.ex. innebär dessa att den som i dag har behörighet att utöva lokföraryrket och enbart kör i Sverige får fortsätta med detta till 2018 enligt nuvarande bestämmelser. När det väl ska utfärdas nya behörighetshandlingar i enlighet med bestämmelserna i direktivet ska alla yrkesmässiga kvalifikationer föraren redan har beaktas. Det anges särskilt att kraven i direktivet inte ska föranleda onödiga administrativa och ekonomiska bördor. De nya behörighetshandlingarna ska så långt möjligt utfärdas direkt på grundval av den tidigare behörigheten (artikel 37.2 c). Den utfärdande myndigheten och de företag som utfärdar de kompletterande intygen får dock för enskilda förare eller grupper av förare besluta att dessa måste genomgå ytterligare prov och/eller utbildning för att kraven i direktivet ska uppfyllas.

*Påverkan på konkurrensförhållanden*

Ett syfte med direktivet är att det på detta område, där bestämmelserna i de olika medlemsländerna i dag ser väldigt olika ut, införs ett gemensamt regelverk. Det kan förväntas innebära att kraven på järnvägsföretagen i detta avseende kommer att bli mer likvärdiga och att förutsättningarna för en konkurrens på likvärdiga villkor därmed ökar. Eftersom det inte heller i Sverige finns något gemensamt regelverk kan denna effekt förväntas uppstå även mellan företagen här i landet.



## 12 Författningskommentar

### 12.1 Förslaget till lag om behörighet för lokförare

#### 1 kap.

##### *1 kap. 1 §*

Genom bestämmelsen genomförs artikel 2.1 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Utöver behörighetskrav omfattar lagen även bestämmelser om utbildning, bedömning av lämplighet och kvalifikationer samt register.

##### *1 kap. 2 §*

I bestämmelsen anges vilka som ska omfattas av behörighetskraven i lagen. I direktivet anges att bestämmelserna enbart ska tillämpas för lokförare som är anställda vid ett järnvägsföretag som ska inneha ett säkerhetsintyg eller en infrastrukturförvaltare som ska inneha ett säkerhetstillstånd. Detta måste i den svenska lagen modifieras något. I 3 kap. järnvägslagen (2004:519) förekommer utöver säkerhetsintyg även s.k. särskilt tillstånd. Även förare som är anställda vid järnvägsföretag med särskilt tillstånd bör omfattas av lagen i den mån de inte träffas av ett undantag listat i punkterna 1–5 i denna paragraf. Detta följer av definitionen av järnvägsföretag i 1 kap. 4 §.

Som nämns ovan utnyttjas de möjligheter till undantag från lokförardirektivets tillämpning som listas i artikel 2.3 a–d. Undantagen motsvarar i huvudsak undantagen i järnvägslagen (2004:519). T.ex. uppställs i lagen inga krav på att den som kör tunnelbana eller spårvagn ska ha behörighet enligt lagen. Inte heller omfattas de förare som enbart kör på järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från det övriga nätet. I Sverige rör detta undantag främst Roslagsbanan, Saltsjöbanan och Lidingöbanan. För de förare som inte omfattas av bestämmelserna i denna lag gäller i stället de allmänna bestämmelserna om säkerhetskrav i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen respektive 12 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Utöver de undantag som återfinns i direktivet undantas i lagen även de som enbart kör inom spår område för underhållsverkstäder, uppställningsspår (depåer) eller lokstallar. Grunden för att kunna undanta sådana spår områden är att dessa inte omfattas av definitionen av begreppet järnvägsinfrastruktur enligt bilaga A till kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70, vilken det hänvisas till i EG-direktiven på järnvägsområdet. Skälet för att införa undantaget är att det genom lagen inte ska uppställas alltför långtgående krav på utbildning och behörighetsprövning för den yrkesgrupp som enbart kör korta sträckor inom den här typen av spår områden. I dag räcker det med en utbildning på några veckor.

I paragrafens *andra stycke* anges att för de förare som inte omfattas av lagen gäller i stället de allmänna bestämmelserna om kompetens lämplighet och hälsa i järnvägslagen och i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg som behandlas ovan. Det gäller både förare som omfattas av undantaget i första stycket och övriga förare till dess den nya lagens bestämmelser successivt börjar tillämpas enligt övergångsbestämmelserna (längst till 2018).

#### *1 kap. 3 §*

I paragrafen anges att den myndighet som regeringen bestämmer ska vara tillsynsmyndighet och pröva ansökningar om förarbevis



och andra tillstånd enligt lagen. Tillsynsmyndigheten ges också i uppgift att meddela föreskrifter, utöva tillsyn och i övrigt pröva frågor och handlägga ärenden.

Paragrafens andra stycke innehåller en generell bestämmelse att myndigheten får ta ut avgifter till täckande av sina kostnader för att pröva ansökningar och utöva tillsyn enligt lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. På andra ställen i lagen ges bemyndigande för regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om sådana avgifter.

#### 1 kap. 4 §

I paragrafen definieras vissa begrepp som används i lagen.

Definitionen av *infrastrukturförvaltare* är inte likalydande med definitionen av begreppet i järnvägslagen (2004:519). I den här föreslagna lagen läggs uppgifter av myndighetskaraktär på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i egenskap av arbetsgivare och uppdragsgivare åt lokförare. De ska t.ex. ansvara för hela hanteringen av de kompletterande intygen. Här åsyftas en infrastrukturförvaltare som har erforderligt tillstånd för sin verksamhet enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen.

Begreppet *järnvägsfordon* överensstämmer i huvudsak med definitionen av begreppet i järnvägslagen.

Definitionen av *järnvägsföretag* motsvarar definitionen av infrastrukturförvaltare, dvs. företag som har erforderliga tillstånd att utföra och organisera järnvägstrafik enligt 3 kap. järnvägslagen. Enligt järnvägslagen är huvudregeln att ett järnvägsföretag ska ha tillstånd i form av en licens och ett säkerhetsintyg. För viss verksamhet räcker det dock med ett s.k. särskilt tillstånd (3 kap. 4 §).

För att beviljas ett kompletterande intyg krävs att den sökande har erforderliga kunskaper och färdigheter beträffande den *järnvägsinfrastruktur* intyget avser. Begreppet järnvägsinfrastruktur bör därför definieras. Definitionen är inte helt likalydande med definitionen av samma begrepp i järnvägslagen. Här tar den mer sikte på en viss järnvägslinje med den teknik i form av signal- och säkerhetssystem som gäller för just denna.

Var linjen är belägen avgör också vilka språkkrav som ska ställas på föraren.

Som framgår ovan läggs i den här föreslagna lagen uppgifter om exempelvis utfärdande av kompletterande intyg på de enskilda företagen i egenskap av arbetsgivare för lokförare. Företagen ska också fastställa sina egna interna förfaranden för denna hantering. Detta ska ske inom ramen för deras *säkerhetsstyrningssystem*, vilket det ställs krav på att de ska ha enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen. I definitionen av begreppet hänvisas till denna bestämmelsen.

## 2 kap.

### 2 kap. 1 §

Bestämmelsen grundas på artikel 4.1 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I paragrafen anges vad som krävs för att ha behörighet att framföra järnvägsfordon på svenska järnvägsnät. Det krävs dels ett förarbevis, dels ett kompletterande intyg. Förarbeviset, som utfärdas av tillsynsmyndigheten, ska vara giltigt inom hela gemenskapen och tillhöra den enskilde föraren. Det kompletterande intyget ska utvisa vilken rullande materiel föraren har rätt att framföra och på vilken infrastruktur föraren har rätt att köra. Det kompletterande intyget utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som anlitar föraren i sin verksamhet och intyget tillhör också arbetsgivaren. När en förare slutar hos en arbetsgivare och börjar hos en annan, måste den nye arbetsgivaren utfärda ett nytt kompletterande intyg.

### 2 kap. 2 §

Genom paragrafen genomförs artikel 10 och 11.1–4 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I bestämmelsen redogörs för de krav som ska uppfyllas för att beviljas ett förarbevis. Kraven i lagen anges på ett övergripande plan och ska preciseras närmare på lägre föreskriftsnivå för att

genomföra direktivet fullt ut. Det föreslås därför ett föreskriftsbemyndigande i 2 kap. 12 § 1.

Enligt artikel 10 i direktivet ska medlemsstaterna fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. Samtidigt anges att medlemsstaterna får utfärda förarbevis till personer som fyllt 18 år, men förarbevisets giltighet ska då vara begränsat till det egna landets territorium. I Sverige bör huvudregeln vara att det ska krävas 20 år för att beviljas förarbevis. Om det bedöms föreligga särskilda skäl ska dock tillsynsmyndigheten i enskilt fall kunna bevilja ett förarbevis till en sökande som är över 18 år. Mot bakgrund av de krav på allmän skolbakgrund i form av grundskola och gymnasieskola samt den yrkesutbildning som ska krävas för att beviljas förarbevis, torde de allra flesta ha uppnått 20 års ålder när det är aktuellt att ansöka om förarbevis och utnyttjande av denna dispensmöjlighet kan förväntas bli mycket sällsynt.

Av direktivet följer att den sökande, utöver avslutad och godkänd nioårig skolutbildning, ska ha genomgått och blivit godkänd från en grundutbildning som motsvarar nivå 3 enligt rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG. Det innebär en svensk gymnasieutbildning eller motsvarande. Att eleven med godkänt resultat slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning betyder inte att eleven med nödvändighet måste ha uppnått betyget Godkänd i samtliga ämnen på programmet. Vilka krav som ska ställas för att ha uppnått kraven i lagen ska preciseras i föreskrift där det anges i vilka ämnen (kärnämnen) som är av sådan vikt för utövandet av lokföraryrket att det är rimligt att kräva betyget Godkänd.

Den fysiska lämpligheten att utöva yrket ska undersökas av, eller under överinseende av, en läkare som har ett särskilt tillstånd att utföra den här sortens undersökningar av tillsynsmyndigheten. Den psykiska lämpligheten ska testas av, eller under överinseende av, en läkare eller psykolog som har tillstånd från tillsynsmyndigheten att utföra sådana undersökningar.

Den sökande ska också visa att denne uppnått allmänna yrkeskvalifikationer genom att ha blivit godkänd i ett prov som omfattar alla de obligatoriska ämnena som ange i direktivets bilaga IV.

#### *2 kap. 3 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 14.5 och 16.1 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Enligt *första stycket* ska ett förarbevis vara giltigt i tio år. Detta förutsätter dock att föraren med godkänt resultat genomgår hälsokontroller i föreskriven omfattning. Det innebär en skyldighet för en förare att genomgå läkarundersökningar, blodprovstagningar och andra liknande undersökningar som kommer att preciseras ytterligare i förordning eller föreskrift. Det gäller dels sådana regelbundna kontroller som alla måste genomgå, dels andra undersökningar som kan krävas på grund av annan anledning, t.ex. efter en olycka, förares sjukdom eller misstanke om missbruk.

#### *2 kap. 4 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 19.1 c och 29.4 i direktiv 2001/14/EG (lokförardirektivet).

Enligt bestämmelsen ska tillsynsmyndigheten kunna återkalla förarbevis permanent eller tillfälligt om föraren inte längre uppfyller kraven för att beviljas förarbeviset. Detsamma gäller om föraren inte uppnår godkänt resultat på föreskrivna hälsoundersökningar.

Om förarbeviset utfärdats av en myndighet i en annan stat inom EES eller i Schweiz och tillsynsmyndigheten finner att det föreligger grund för en omprövning och återkallande enligt första stycket, ska myndigheten vända sig till den utfärdande myndigheten med en motiverad begäran om att denna myndighet vidtar ytterligare kontroller eller att den återkallar förarbeviset. Denna skyldighet för myndigheten kommer dock att anges i förordning.

*2 kap. 5 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 4.1 b i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bestämmelsen framgår att ett kompletterande intyg ska utvisa viken rullande materiel föraren är utbildad och kvalificerad att köra och på vilken infrastruktur. Intyget ska enligt huvudregeln utfärdas av förarens arbetsgivare. Om föraren inte är anställd ska det järnvägsföretag där föraren anlitas i verksamheten utfärda intyget. Ett kompletterande intyg skiljer sig dock från behörighetsbevis inom andra transportslag genom att det tillhör arbetsgivaren och upphör att gälla när föraren slutar. Det är järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren som bär hela säkerhetsansvaret för verksamheten och de bär också ett strikt skadeståndsrättsligt ansvar för de skador man åsamkar i verksamheten. De är också skyldiga att ha försäkringar som täcker sådana skador som kan uppkomma i verksamheten. Man har därför som arbetsgivare ett ansvar för att ens anställda uppfyller erforderliga krav. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska också utforma sina egna förfaranden för utfärdande, uppdatering och återkallelse av kompletterande intyg. Hela lagens tillämplighet bygger också på att föraren har en anställning eller på uppdrag arbetar för ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare definieras i 1 kap. 4 § som de företag som har erforderliga tillstånd enligt 3 kap. järnvägslagen (2004:519) att bedriva verksamheten.

Av *andra stycket* framgår att en förare kan ha ett eller flera kompletterande intyg. Huruvida det är lämpligt att uppdatera ett befintligt kompletterande intyg eller utfärda ett nytt får avgöras av det företag som utfärdar intyget. Ett fall som torde kräva att föraren har flera intyg är om denne är anställd vid ett bemanningsföretag och kör för flera järnvägsföretag.

Om en förare inte är nöjd med ett beslut som dennes arbetsgivare eller uppdragsgivare fattar rörande ett kompletterande intyg, kan tvisten hänskjutas till tillsynsmyndigheten för prövning, se 5 kap. 5 §.

*2 kap. 6 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 12, 13 och 17 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet). I paragrafen regleras vilka krav som ställs för att beviljas ett kompletterande intyg.

Enligt första punkten krävs att den sökande erhållit godkänt resultat på prov för den infrastruktur och den rullande materiel intyget avser. Till kompetensen att köra på viss infrastruktur knyts även de språkrav som uppställs i direktivet. Om föraren ska framföra tåg på järnvägsinfrastruktur inom ett land eller område vars språk denne inte har som modersmål, måste styrkas att föraren har språkkunskaper på en viss nivå. Avslutningsvis krävs också att föraren genomgått utbildning om företagets interna säkerhetsstyrningssystem.

*2 kap. 7 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 16.2 och 17 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bestämmelsen framgår att ett kompletterande intyg upphör att gälla när föraren slutar sin anställning hos det företag som utfärdat intyget. Det betyder att det kompletterande intyget ”tillhör” det företag som utfärdat detta. Ett företag är dock skyldigt att på begäran av föraren utge kopior på intyget och övriga handlingar som styrker dennes behörighet och kompetens. Denna skyldighet kommer att preciseras i förordning.

Av paragrafens andra stycke anges som krav för att det kompletterande intyget ska förbli giltigt under hela anställnings- eller uppdragstiden att föraren genomgår de kontroller arbetsgivaren har beslutat inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem. Det kan både avse kunskaps- och hälsokontroller. Sådana kontrollprogram kommer också bli föremål för reglering på lägre föreskriftsnivå, varigenom det exempelvis kommer att uppställas minimiintervall för hälsokontroller i enlighet med direktivets krav. Om kontrollerna inte genomförs riskerar föraren att det kompletterande intyget återkallas.

*2 kap. 8 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 15 och 17 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Enligt *första stycket* ska varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem fastställa ett förfarande för att utfärda och uppdatera kompletterande intyg. Inom detta system ska också fastställas vilka kontroller förarna ska genomgå och med vilka intervall eller på vilka indikationer eller grunder de ska utföras. De interna bestämmelserna ska stå i överensstämmelse med bestämmelserna i denna lag och i föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Det gäller exempelvis med vilka minimiintervall kontroller ska genomföras.

*2 kap. 9 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 18 i direktiv 2008/59/EG (lokförardirektivet).

I bestämmelsens *första stycke* anges att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara skyldiga att inrätta en ordning för att bevaka sina förare. I direktivet anges särskilt att detta ska innefatta kontroller av att förarna under sin tjänstgöring inte är påverkade av något ämne som kan negativt påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Det man i första hand åsyftar är alkohol och narkotika. Av bestämmelsen i 2 kap. 10 § följer att en förare är skyldig att genomgå sådan läkarundersökning och annan provtagning som dennes arbetsgivare begär. Sanktionen för den som väljer att vägra genomgå undersökning är att denne riskerar att det kompletterande intyget återkallas. För att ytterligare klargöra förarnas skyldigheter i dessa avseenden och för att arbetsgivaren ska säkra sina möjligheter att uppfylla kraven på kontroller enligt lagen, kan det vara lämpligt att det även tas in villkor om alkohol- och drogtestning i anställningsavtalet.

I bestämmelsens *andra stycke* anges att en arbetsgivare som får indikationer på att en förares lämplighet att utöva yrket kan

ifrågasättas måste agera för att utreda saken vidare. Det kan t.ex. innebära att föraren måste genomgå läkarundersökning enligt bestämmelserna i direktivets bilaga II avsnitt 3.

*2 kap. 10 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 18.2 första stycket i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bestämmelsen framgår att föraren själv har en skyldighet att till sin arbetsgivare anmäla om man anser att ens hälsotillstånd gör att det är olämpligt att man kör. Det kan både gälla tillfällig nedsättning av förmågan och mer långvariga och kroniska åkommor.

I *andra stycket* anges också att föraren är skyldig att genomgå sådan läkarundersökning eller blodprovstagning som dennes arbetsgivare eller behörig läkare anser nödvändig. Om föraren vägrar riskerar denne att det kompletterande intyget återkallas. Om föraren anser att det inte är nödvändigt med de undersökningar arbetsgivaren eller behörig läkare begär, kan saken hänskjutas till tillsynsmyndigheten för tvistlösning enligt 5 kap. 5 §.

Som behörig läkare räknas den som har tillstånd att utföra undersökningar enligt 3 kap. 9 §.

*2 kap. 11 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 16.2 och 18 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare konstaterar att en förare som företaget utfärdat intyg till inte med godkänt resultat genomgår nödvändiga kontroller eller om förutsättningarna i övrigt för beviljande av ett förarbevis inte är för handen får det kompletterande intyget återkallas. En återkallelse får begränsas till att gälla för viss tid.

*2 kap. 12 §*

Genom paragrafen införs bemyndiganden för regeringen eller vidare till tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter. Det



innebär att mer detaljerade krav enligt lokförardirektivet genomförs genom förordning eller myndighetsföreskrifter.

När det gäller myndighetsföreskrifter rörande hälsokontroller ska dessa utfärdas först efter samråd med Socialstyrelsen, vilket kommer att framgå av förordning.

### 3 kap.

#### 3 kap. 1 §

Genom paragrafen genomförs artikel 20.2 och 23.5-6 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bestämmelsen framgår att den som vill bedriva utbildning enligt lagen måste ha tillstånd för verksamheten. Enligt direktivet ska den som vill bedriva utbildning antingen vara ackrediterad eller ha erkänts särskilt av tillsynsmyndigheten. Här används i stället för erkännande begreppet tillstånd. Skälet härtill är att terminologin ska överensstämma med andra motsvarande lagstiftningar om behörighet inom transportområdet, jfr. t.ex. lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Av artikel 23 p. 5 och 6 framgår att ackreditering eller erkännande (tillstånd) behövs för den som ska bedriva utbildning som syftar till att ge sådana allmänna yrkeskunskaper som avses artikel 11.4, dvs. sådana kunskaper som behövs för att beviljas ett förarbevis enligt 2 kap. 2 § 5 denna lag. Detsamma krävs för den som ska anordna utbildning avseende rullande materiel, språk och infrastruktur. Det betyder att det krävs tillstånd för i stort sett all den utbildning det ställs krav på i direktivet. Det enda undantaget är den utbildning i företagets interna säkerhetsstyrningssystem som den sökande måste ha genomgått för att beviljas ett kompletterande intyg. Det finns inget som hindrar att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare själva tillhandahåller utbildning (jfr skälen p. 11 till direktivet). De måste dock på samma sätt som övriga ha ett särskilt tillstånd för detta av tillsynsmyndigheten. Som kriterier vid den tillståndsprovningen gäller dock som framgår av paragrafen att

de ska bedömas ha tillräckliga yrkeskvalifikationer för att bedriva utbildning och uppnå kriterier om opartiskhet.

Statliga universitet och högskolor, kommuner och landsting kan liksom enskilda fysiska eller juridiska personer ges tillstånd att bedriva utbildning enligt lagen.

### *3 kap. 2 §*

Av bestämmelsen framgår endast att utbildningsanordnare numer omfattas av den offentlighetsregleringen på järnvägsområdet och att de är skyldiga att följa de föreskrifter om innehåll i utbildningen som anges i lagen och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen.

### *3 kap. 3 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 26 i direktiv 2007/59/EG.

Av artikeln framgår att den behöriga myndigheten, dvs. i Sverige Transportstyrelsen, ska försäkra sig om att all verksamhet i samband med utbildning, bedömning av kvalifikationer samt uppdatering av (förarbevis) och kompletterande intyg ska övervakas inom ramen för ett system med kvalitetsnormer. (Förarbevisen föreslås dock i den här lagen skötas helt av tillsynsmyndigheten.) Kravet ska inte gälla för företag som redan omfattas av krav på att inneha ett säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen (2004:519). Bestämmelsen i direktivet är något oklar. Den skulle kunna tolkas som att den behöriga myndigheten ska ha ett normsystem med kvalitetskrav mot vilka sådan verksamhet som omfattas av kravet ska tillsynas och prövas. Mot bakgrund av att kvalitetskraven inom verksamheter på järnvägsområdet i stor utsträckning bygger på egenkontroll och att tillsynsmyndighetens uppgift går ut på att tillse att företagens interna organisation och system uppfyller kraven, bör även denna bestämmelse tolkas så att det är företagen som ska ha ett internt system med kvalitetsnormer. Vad ett sådant system ska innehålla för att uppfylla kraven framgår dock inte av direktivet. Bestämmelsen bör därför förenas med ett

föreskriftsbemyndigande varigenom sådana krav kan fastställas i förordning eller myndighetsföreskrifter.

### *3 kap. 4 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 25.6 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av artikeln framgår att en utbildning ska avslutas med teoretiska och praktiska prov. Av dessa måste framgå att eleven tillägnat sig de kunskaper som krävs för att beviljas ett förarbevis respektive ett kompletterande intyg. Skickligheten att framföra fordon ska bedömas genom ett körprov på järnvägsnätet. Simulatorer får också användas för att kontrollera hur eleven tillämpar trafikregler och hanterar särskilt svåra situationer. För att ha behörighet att vara examinerator krävs ett särskilt tillstånd från tillsynsmyndigheten.

### *3 kap. 5 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 19.1 b och 25.1. a i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Det är enligt huvudregeln i direktivet den behöriga myndigheten som ansvarar för att det regelbundet anordnas förarbevisprov. Denna uppgift får dock läggas ut på annan fysisk eller juridisk person som bedöms lämplig. Myndigheten eller den som anlitas för uppgiften att anordna prov får ta ut avgifter för proven. Rätten att överlåta anordnandet av proven till annan innebär att även fastställandet av kunskapskrav och kravspecifikationer kan överlåtas.

För att fullgöra uppgiften som examinerator vid prov krävs tillstånd enligt 3 kap. 7 §.

### *3 kap. 6 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 25.1 a i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Arbetsgivaren eller uppdragsgivaren ansvarar för det prov som hålls för att kontrollera att eleven uppnått tillräckliga kunskaper och färdigheter för att beviljas ett kompletterande

intyg. Det innebär att det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ska anlita en förare i sin verksamhet och därmed utfärda ett kompletterande intyg för denne även ansvarar för att det anordnas prov. Skyldigheten innefattar att fastställa kravspecifikationer och kunskapsmål samt att utse examinatorer. Att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare får överlåta uppgiften att anordna prov på annan behöver inte regleras i lag. Inte heller det förhållandet att de kan ta ut avgifter för proven behöver regleras särskilt i lagen. Den som handhar uppgift att anordna prov, åtminstone såvitt avser den slutliga bedömningen av kvalifikationer, måste dock ha tillstånd som examinator av tillsynsmyndigheten.

### *3 kap. 7 §*

Genom paragrafen genomföra artikel 20.2 och 25.2-3 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bestämmelsen framgår att den som ska fullgöra uppgift som examinator, både vad gäller prov för förarbevis och kompletterande intyg, måste ha ett tillstånd av tillsynsmyndigheten. Tillstånd får lämnas till den person eller det företag som bedöms ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppnå krav på oberoende och opartiskhet. Vilka krav på oberoende som mer konkret ska ställas framgår inte av direktivet. Det anges dock uttryckligt i artikel 25.4 att examinatoren får tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ska utfärda ett visst kompletterande intyg. Med examinator får avses den som gör den slutgiltiga bedömningen av elevens kunskaper och kvalifikationer, både vad gäller teori och praktik.

### *3 kap. 8 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 11.2-3 och 16.1 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av de ovan nämnda artiklarna framgår att det krävs en ackreditering eller ett särskilt erkännande för att utföra uppgifter som läkare eller psykolog enligt direktivet. Det gäller dels den undersökning som krävs för att beviljas ett förarbevis enligt

2 kap. 2 §, dels att genomföra sådana senare kontroller som krävs för att en förare ska få behålla sin behörighet. Av bilaga II till direktivet framgår också att en läkare som har tillstånd får begära att en förare ska genomgå viss kontroll. Det följer i lagen av 2 kap. 10 § andra stycket. Som behörig läkare räknas även den som utan eget tillstånd utför underökning under överinseende av en behörig läkare. Det torde i vart fall kräva att läkaren som har tillståndet går igenom resultaten av undersökningen och godkänner slutsatserna samt intygar detta genom en namnteckning eller på annat sätt.

I likhet med vad som ovan angetts beträffande utbildningsanordnare och examinatore, bör här begreppet tillstånd användas i stället för erkännande som det står i direktivet.

### *3 kap. 9 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 20 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av paragrafen framgår att ett tillstånd enligt 3 kap. 8 § får lämnas till den läkare eller psykolog som bedöms ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppfyller krav på opartiskhet och oberoende. Vad kraven på opartiskhet och oberoende i praktiken ska innebära framgår inte av direktivet. Det är ett allmänt krav som uppställs vid all ackreditering som föreskrivs i EG-regleringar av vitt skilda kompetenser och verksamheter. Mot bakgrund av allmän yrkesetik och den tillsyn läkare och psykologer arbetar under, får kraven lämpligen ges den innebörden att det inte framkommit uppgifter eller omständigheter som gör att det finns skäl att ifrågasätta sökandens lämplighet i dessa avseenden. Kraven borde i vart fall inte innebära att läkare som är anställd eller anlitas som företagsläkare på ett järnvägsföretag skulle vara diskvalificerad. Tvärtom kan förväntas att det är just sådana läkare som kommer att ansöka om tillstånd enligt lagen. När det gäller kravet på yrkeskvalifikationer räcker inte att personen är legitimerad läkare eller psykolog. Det krävs också kunskaper om vilka medicinska och psykologiska krav som ställs för att utöva lokföraryrket.

*3 kap. 10 §*

Ett tillstånd av tillsynsmyndigheten att bedriva utbildning, enligt 3 kap. 1 §, att fullgöra uppgift som examinator enligt 3 kap. 7 § eller att utföra medicinska och psykologiska undersökningar enligt lagen, får återkallas av tillsynsmyndigheten om förutsättningar för beviljandet inte längre är uppfyllda.

*3 kap. 11 §*

Enligt 3 kap. 5 § får tillsynsmyndigheten överlämna uppgiften att arrangera och ta ut av gifter för förarbevisprov till en person eller företag. Enligt denna bestämmelse får ett sådant överlämnande återtas om förarbevisproven anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat vis visar sig olämplig.

*3 kap. 12 §*

Paragrafen innehåller ett bemyndigande varigenom regeringen eller tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om lokförarutbildning, system för kvalitetsnormer, förarbevisprov, prov för kompletterande intyg samt tillstånd för utbildningsanordnare, examinatore, läkare och psykologer. Bemyndigandet innebär dels att regeringen eller myndigheten ges uppgiften att i dessa avseenden genomföra de delar av lokförardirektivet som konstitutionellt inte kräver genomförande i lag, dels att föreskrifter som i övrigt bedöms nödvändiga får meddelas.

**4 kap.***4 kap. 1 §*

I denna inledande paragraf om register slås fast att det i kapitlet finns bestämmelser om tre olika register; över förarbevis, kompletterande intyg och tillståndshavare. Upplysningsvis anges också personuppgiftslagen (1998:204) (PUL) är tillämplig i den mån det inte finns avvikande bestämmelser i denna lag eller föreskrifter meddelade med stöd av den.

*4 kap. 2 §*

Genom paragrafen anges den allmänna restriktionen som gäller för registrering av personuppgifter enligt PUL, att det endast får föras in personuppgifter för de ändamål som särskilt anges. Här framgår dessa ändamål av lagen.

*4 kap. 3 §*

Av paragrafen framgår att 28 och 48 §§ PUL om rättelse och skadestånd ska gälla för de register som regleras i lagen. Dessa bestämmelser i PUL gäller endast vid överträdelser av PUL och inte vid tillämpning av särskilda registerförfattningar om det inte görs en uttrycklig hänvisning till bestämmelserna i lagen.

*4 kap. 4 §*

Genom paragrafen tydliggörs att det inte går att motsätta sig registrering om man omfattas av registreringskraven i lagen, dvs. att man har en lokförarbehörighet eller tillstånd enligt 3 kap. lagen. Det har bedömts finnas ett behov av bestämmelsen med anledning av utformningen av 12 § andra stycket PUL som handlar om rätt att motsätta sig behandling av personuppgifter i vissa fall. Av bestämmelsen framgår att en enskild normalt sett inte har rätt att motsätta sig behandling som är tillåten enligt PUL. Utformningen innebär dock att behandling som sker enligt andra författningar inte täcks in. Utformningen av bestämmelsen gör det även svårt att hänvisa till den i en annan författning. För att inte enskilda ska kunna motsätta sig sådan behandling av personuppgifter i registren som är tillåten enligt lagen om behörighet för lokförare bör det uttryckligen anges i lagen att denna möjlighet inte finns.

*4 kap. 5 §*

Genom bestämmelsen anges att personuppgifter ska gallras så snart bedömningen görs att det inte finns något behov av dessa utifrån ändamålet med registreringen. Som ändamål har angetts att för lagens tillämpning registrera uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft behörighet eller, såvitt avser

registret över tillståndshavare, uppgifter om vilka företag och personer som har tillstånd enligt 3 kap.

Vilket behov av registrering som föreligger för den som har haft en behörighet enligt lagen får avgöras i varje enskilt fall. Om det är klart att en förare har slutat för gott eller gått pension finns det inget behov av att bevara uppgifterna. Om det däremot gäller en förare som förlorat sin behörighet och vill återfå denna eller som jobbat med annat under en period och vill återträda i tjänst, kan det vara av intresse att kunna styrka sin tidigare behörighet genom uppgifter i registret. Om det föreligger osäkerhet kan det vara lämpligt att fråga föraren.

Det bör dock uppmärksammas att det finns ett straffrätligt ansvar enligt lagen, där det vid en förundersökning kan behöva inhämtas uppgifter från registret. Om förundersökning inletts eller det finns uppgifter som tyder på att så kan ske, bör uppgifterna inte gallras ut.

Av *andra stycket* framgår att regeringen kan besluta om undantag från gallringsbestämmelsen. Regeringen får dels förkorta gallringsfristen genom att föreskriva att personuppgifter måste gallras vid en viss tidpunkt. Regeringen kan även förlänga gallringsfristen om det sker för bevarande av uppgifter för statistiska eller historiska skäl.

#### 4 kap. 6 §

Genom paragrafen genomförs artikel 22.1 a i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Enligt direktivet åligger det den behöriga myndigheten att föra register över förarbevisen. Registret ska uppdateras regelbundet och spegla de förändringar som sker rörande förarens behörighet. Det gäller exempelvis om förarbeviset har uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, återkallats eller anmälts förlorat, stulet eller förstört.

Av *andra stycket* framgår att tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för registret i enlighet med bestämmelserna i PUL.



*4 kap. 7 §*

Paragrafen anger ändamålet med förarbevisregistret. Det beskrivs relativt övergripande som uppgifter som behövs för tillämpningen av denna lag när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon. Ordalydelsen motsvarar ändamålsbestämmelsen i lagen (2001:558) om vägtrafikregister som gäller för körkortregistret och certifikatsregistret. Skäl för att registrera uppgifter om den som haft behörighet kan vara att en behörighet återkallats och föraren vill återfå denna eller att det pågår en förundersökning eller brottmålsprocess där uppgifterna behövs för utredningen. Ändamålet innefattar även sådant uppgiftslämnande som ska ske enligt lagen. Myndigheten har enligt 4 kap. 9 § skyldighet att i vissa fall lämna över uppgifter ur förarbevisregistret till motsvarande myndigheter i andra länder inom EES eller Schweiz eller till Statens haverikommission som utreder järnvägsolyckor om dessa myndigheterna behöver uppgifterna för att utföra sitt uppdrag.

I *andra stycket* anges att personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i första stycket även får behandlas för att fullgöra uppgiftslämnarskyldighet som följer av andra lagar och förordningar. Det kan exempelvis gälla skyldigheten enligt tryckfrihetsförordningen att lämna ut uppgifter (om de inte omfattas av sekretess).

*4 kap. 8 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 22.1 a och bilaga 1 avsnitt 4 till direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bilaga 1 avsnitt 4 till direktivet framgår att förarbevisregistret ska innehålla uppgifter om samtliga krav som ställs för att ett förarbevis ska beviljas samt om de återkommande regelbundna kontrollerna som krävs för att förarbeviset ska förbli giltigt. Det betyder att det i registret ska finnas uppgifter rörande innehavarens grundutbildning, medicinska (fysiska lämplighet), psykisk lämplighet samt kunskaper och kvalifikationer. Därutöver ska det finnas uppgifter om regelbundna

kontroller gällande förarens medicinska och fysiska lämplighet (artikel 16.1). Mer specifikt vilka uppgifter (grundläggande parametrar) som ska föras in i registret har beslutats av EU-kommissionen den 29 oktober 2009. Det föreslås därför ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter rörande innehåll i förarbevisregistret.

#### *4 kap. 9 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 22.1 b och 22.3 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I bestämmelsen anges vilka som ska ha tillgång till uppgifter ur registret. Det gäller dels den enskilde föraren som ska ha tillgång till alla uppgifter om sig själv i registret, dels behöriga myndigheter i andra medlemsstater, dvs. tillsynsmyndighetens och Statens haverikommissionens motsvarigheter i andra länder inom EES eller i Schweiz. Även förarens arbetsgivare eller uppdragsgivare och Europeiska järnvägsbyrån ska ha rätt att få ut uppgifter ur registret. Det krävs dock en motiverad begäran. För myndigheternas del gäller att de begärda uppgifterna behövs för att de ska kunna fullgöra sitt myndighetsuppdrag. Det kan handla om tillsyn eller, för Haverikommissionens och dess europeiska motsvarigheter, att uppgifterna behövs vid undersökningen av en olycka. Ingen ska ges direktåtkomst till uppgifterna i registret.

I Sverige omfattas även uppgifter i register som förs av det allmänna av offentlighetsprincipen. För att inte känsliga uppgifter rörande enskilda förares hälsa och andra personliga förhållanden ska lämnas ut föreslås en särskild bestämmelse om detta i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Sekretessen ska dock inte hindra att sådana uppgifter lämnas ut till dem som särskilt anges i denna paragraf.

#### *4 kap. 10 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 22.2 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I paragrafens *första stycke* anges att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att själva föra, eller se till så att det förs, register över de kompletterande intyg företaget utfärdar. Registret ska innehålla uppgifter om alla förändringar i intyget. Det gäller enligt direktivet t.ex. uppdateringar, förnyelse, ändringar, tillfälligt återkallande. Det ska även föras in uppgifter om intyget anmäls förlorat, stulet eller förstört. Av bestämmelsen framgår också att det är tillåtet med automatiserad behandling av personuppgifter.

Av *andra stycket* framgår att det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ansvarar för ett register är personuppgiftsansvarig för detta enligt PUL.

#### 4 kap. 11 §

I paragrafen anges ändamålet med registren över kompletterande intyg.

Enligt PUL måste ett ändamål med registreringen specificeras, vilket utgör en del av ramen för vilka uppgifter som är tillåtna att registrera. Ändamålet med registreringen anges i paragrafen vara att tillhandahålla uppgifter om den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon enligt lagen om behörighet för lokförare för tillämpningen av denna. Bestämmelsen motsvarar regleringen av register för andra trafikslag enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

I *andra stycket* utvidgas ändamålet till att även omfatta fullgörandet av uppgiftslämnarskyldigheten enligt 4 kap. 13 §. Det innebär att syftet även kan vara att t.ex. förse Statens haverikommission eller motsvarande behöriga utredningsorgan i andra länder inom EES eller Schweiz med uppgifter i samband med en undersökning av en järnvägsolycka.

#### 4 kap. 12 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 22.2 i direktiv 2007/59/EG (lokfördirektivet).

Enligt direktivet ska, på motsvarande sätt som gäller för förarbevisregistren, intygsregistren innehålla uppgifter rörande

de krav som ställs för att beviljas ett kompletterande intyg samt uppgifter om de återkommande kontroller som krävs för dess fortsatta giltighet (jfr bilaga 1 avsnitt 4 till direktivet). Det innebär att det ska finnas uppgifter om vilken rullande materiel föraren är behörig att framföra, vilken infrastruktur denne får köra på samt, i förkommande fall, särskilda språkkunskaper. Det sista gäller om föraren kör på infrastruktur i ett land vars språk denne inte har som modersmål. Vidare ska det finnas uppgift som utvisar att föraren genomgått utbildning rörande företagets interna säkerhetsstyrningssystem. I likhet med vad som gäller för förarbevisregistret har EU-kommissionen den 29 oktober 2009 beslutat mer i detalj vilka uppgifter som måste föras in i intygsregistren (grundläggande parametrar). Det föreslås därför ett föreskriftsbemyndigande som möjliggör att dessa bestämmelser kan föras in i svensk föreskrift (4 kap. 17 §).

#### *4 kap. 13 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 22.2 b och c samt 22.3 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I paragrafen regleras vem som ska ges tillgång till uppgifter ur intygsregistret. Eftersom det är fråga om ett register som förs av enskilda gäller inte offentlighetsprincipen.

Enligt *första stycket* är dock den registeransvarige skyldig att lämna ut de uppgifter som finns om en viss förare till föraren själv.

Vidare ska enligt *andra stycket* uppgifter lämnas ut till tillsynsmyndigheten och motsvarande myndigheter i andra medlemsstater. Även Statens haverikommission och motsvarande utredningsorgan i andra stater ska kunna få ut uppgifter ur ett intygsregister. Det gäller dock endast sådana uppgifter som myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag som tillsyns- och tillståndsmyndighet respektive olycksutredare. Det innebär att det i första hand rör det fall ett järnvägsföretag som ansvarar för registret bedriver verksamhet i ett annat land som det finns grund för att lämna ut uppgifter ur registret till en annan än svensk myndighet.

Till skillnad från vad som gäller för förarbevisregistret, finns här ingen skyldighet att lämna ut uppgifter till Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

I paragrafens *tredje stycke* anges att den personuppgiftsansvarige, utöver vad som anges i paragrafen, inte får lämna ut eller på annat sätt utnyttja uppgifter i registret.

#### *4 kap. 14 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 20.3 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Enligt lokförardirektivet ska den behöriga myndigheten (tillsynsmyndigheten) genom automatiserad behandling svara för offentliggörande och uppdatering av register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts enligt direktivet. Enligt denna lag kommer ”erkännandet” i stället att benämnas ”tillstånd”. Tillstånd krävs av utbildningsanordnare (fysiska eller juridiska personer), examinatorer, läkare och psykologer som ska utföra uppgifter enligt lagen.

I *andra stycket* fastslås att tillsynsmyndigheten ansvarar för registreringen av personuppgifter i enlighet med bestämmelserna i PUL.

#### *4 kap. 15 §*

I paragrafen anges ändamålet med registret över tillståndshavare. På motsvarande vis som gäller för förarbevis- och intygsregistren, ska detta register ha som ändamål att tillhandahålla uppgifter för tillämpningen av lagen. Här gäller det vilka personer eller företag som har sökt om, har eller har haft tillstånd enligt 3 kap. lagen. Det gäller utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer. Här innefattar begreppet tillämpning av lagen också att offentliggöra uppgifter så att de järnvägsföretag och andra i branschen som behöver anlita exempelvis en behörig läkare eller behörig utbildningsanordnare vet var de ska vända sig.

*4 kap. 16 §*

I paragrafen anges vilka uppgifter registret ska innehålla. Registret ska innehålla uppgifter om vilka kvalifikationer tillståndet åsyftar, namn och kontaktuppgifter.

Ett tillstånd som här åsyftas ska kunna återkallas enligt 3 kap. 10 § om förutsättningar för beviljandet inte längre uppfylls. Av andra stycket framgår att även uppgift om en återkallelse ska tas in i registret.

*4 kap. 17 §*

Paragrafen innehåller ett bemyndigande som innebär att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om krav på innehåll i de register som regleras i lagen, dvs. register över förarbevis, kompletterande intyg och personer eller företag som beviljats tillstånd enligt 3 kap. lagen.

Bestämmelsen innehåller också ett bemyndigande att, för de register tillsynsmyndigheten ansvarar för, besluta om avgifter. När det gäller register som förs av enskilda rättssubjekt får dessa utan särskilt stöd i lagen ta ut eventuella avgifter. Avslutningsvis anges också att bemyndigandet omfattar föreskrifter rörande åtgärder för att förhindra manipulering av registren. Detta är en skyldighet som åläggs i artikel 5 i direktivet.

**5 kap.***5 kap. 1 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 19 och 29 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av bestämmelsen framgår att tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Att det är Transportstyrelsen som ska fullgöra denna uppgift kommer att framgå av förordning.

*5 kap. 2 §*

Av bestämmelsen framgår vilka befogenheter tillsynsmyndigheten ska ha i sin tillsynsverksamhet. Paragrafen är allmänt hållen och myndigheten ska ha rätt att få samtliga uppgifter och ta del av samtliga handlingar som behövs för tillsynen. Den ska också ges tillträde till sådana lokaler och fordon som behövs för att myndigheten ska kunna fullgöra sitt tillsynsuppdrag. Paragrafen motsvarar i stort andra regleringar på detta område, t.ex. 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

*5 kap. 3 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 30 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Av direktivet följer att medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelser av nationella bestämmelser som genomför direktivet. Denna paragraf reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter i de fall det fordras ett ingripande. Tillsynsmyndigheten har rätt att meddela de förelägganden (inklusive förbuds förelägganden) som behövs för att lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas. Föreläggandena får också förenas med vite. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206). Om det finns anledning att anta att den som tillsynen avser har begått brott, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka vid utredningen av en fråga som har samband med den gärning som brottsmisstanken avser.

*5 kap. 4 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 29.4 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

I bestämmelsen anges att tillsynsmyndigheten är skyldig att vidta snabba åtgärder om säkerhetsnivån i järnvägssystemet hotas. Tillsynsmyndigheten har redan enligt 5 kap. 3 § rätt att meddela alla förelägganden och förbud som bedöms nödvändiga för att upprätthålla säkerhetsnivån i systemet. Av denna bestämmelse framgår att myndigheten även har möjlighet att

vända sig till infrastrukturförvaltaren och kräva att ett visst tåg stoppas samt att infrastrukturförvaltaren har en skyldighet att snarast möjligt efterkomma en sådan begäran.

*5 kap. 5 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 15 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Enligt direktivet ska varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inrätta sina egna system för att hantera de kompletterande intygen. I de fall parterna, dvs. föraren (den sökande) och dennes arbetsgivare eller uppdragsgivare, inte kommer överens ska frågan kunna hänskjutas till prövning hos tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten får då göra en prövning av om det ”beslut” som fattats är förenligt med lagen om behörighet för lokförare och föreskrifter som meddelats med stöd av denna lag. Det beslut som tillsynsmyndigheten fattar i frågan ska därefter kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol i enlighet med övriga beslut myndigheten fattar i enskilda ärenden. Förfarandet har stora likheter med det tvistlösningsförfarande som föreskrivs i 8 kap. 9 § järnvägslagen (2004:519) när det gäller beslut som infrastrukturförvaltare fattar.

*5 kap. 6 §*

Paragrafen innehåller bemyndigande för regeringen, eller efter vidare bemyndiganden, tillsynsmyndigheten att meddela ytterligare föreskrifter om prövning av tvister rörande kompletterande intyg enligt 5 kap. 5 § samt om regelbundna utvärderingar av företag som omfattas av kravet på ”system med kvalitetsnormer” enligt 3 kap. 3 §. Av direktivet framgår att sådana verksamheter ska utvärderas minst vart femte år. I Sverige bör denna skyldighet bli en uppgift för tillsynsmyndigheten och regleras i förordning. Det behövs därför ett bemyndigande i lagen.



## 6 kap.

### 6 kap. 1 §

Enligt artikel 30 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet) ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för överträdelse av de nationella bestämmelser som införs med anledning av direktivet. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Utöver administrativa sanktioner (jfr 5 kap. 3 §) föreslås även en straffrättslig sanktion. Den aktuella bestämmelsen motsvarar nuvarande reglering i 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519) som innebär att verksamhetsutövare som anlitar någon i sin verksamhet för att utföra uppgifter av betydelse för säkerheten (bl.a. lokförare) som inte har tillräckliga kunskaper och kvalifikationer för att utföra uppgiften eller vars hälsotillstånd eller personliga förhållanden i övrigt utgör hinder för att utföra uppgifterna döms till böter eller fängelse i högst ett år.

Eftersom denna nya reglering rörande behörighet för lokförare kommer att införas successivt under en lång övergångsperiod, kommer nuvarande regleringen i järnvägslagen tills vidare gälla även för lokförare. Den nya straffbestämmelsen utgör en specialregel i förhållande till den mer allmänt hållna bestämmelsen i järnvägslagen. Den nya bestämmelsen blir tillämplig när enligt övergångsbestämmelserna den nya lagen ska tillämpas för en viss kategori förare.

Enligt *andra stycket* ska ansvar inte dömas ut i ringa fall. Det straffria området är avsett för rena undantagssituationer där handlandet inte framstår som straffvärt.

### 6 kap. 2 §

Enligt bestämmelsen ska en person som är föremål för vitesförelägganden för viss gärning inte dömas till straffrättsligt ansvar för samma gärning. Vidare anges i paragrafen att denna lags straffbestämmelse är subsidiär i förhållande till brottsbalkens regler. Det innebär att brottsbalkens regler ska tillämpas

om en gärning kan hänföras till båda lagarnas brottsbeskrivningar.

## 7 kap.

### *7 kap. 1 §*

Genom paragrafen genomförs artikel 21 i direktiv 2007/59/EG (lokförardirektivet).

Enligt direktivet ska medlemsstaterna sörja för att det inrättas ett förfarande som innebär att tillsynsmyndighetens beslut enligt direktivet kan överklagas till domstol. Detta överensstämmer med allmänna regler rörande myndigheters handläggning av ärenden enligt förvaltningslagen (1986:223). Bestämmelsen motsvarar 11 kap. 1 § järnvägslagen (2004:519).

### *7 kap. 2 §*

Genom paragrafen anges att beslut som tillsynsmyndigheten fattar enligt denna lag ska gälla omedelbart om inte något annat anges i beslutet. Beslut som innebär att ett förarbevis återkallas permanent eller för viss tid (tillfälligt) gäller dock enligt huvudregeln först sedan det vunnit laga kraft om inte annat särskilt anges. Bestämmelsen motsvarar 11 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519).

## **12.2 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)**

### *1 kap. 2 a §*

I paragrafen, som är ny, ges upplysningen att det för lokförare även finns bestämmelser i den nya lagen (2010:XX) om behörighet för lokförare. Eftersom övergångsbestämmelserna i den nya lagen är generösa kommer järnväglagens generella bestämmelser om säkerhetskrav på dem som anlitas i järnvägsverksamhet vara tillämpliga på lokförare under lång tid framöver. järnvägslagen

vara av intresse även för lokförare under lång tid framöver (till 2018).

#### *2 kap. 4 §*

Av bestämmelsen följer att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inte får tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten som inte har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Av andra stycket i bestämmelsen framgår i nuvarande reglering att den som har uppgifter av betydelse för säkerheten regelbundet ska genomgå läkarundersökning. Detta ska kompletteras med en bestämmelse som anger att föraren även i övrigt är skyldig att genomgå undersökning när det bedöms föreligga behov, t.ex. efter en olycka, långvarig sjukdom eller vid misstanke om missbruk. Eftersom den nya lagen om behörighet för lokförare kommer att införas successivt under en relativt lång övergångsperiod (till 2018) kommer denna generella bestämmelse gälla även för lokförare under en lång tid framöver. Därutöver är relativt stora grupper av förare undantagna från den nya lagen (jfr 1 kap. 2 § lagen om behörighet för lokförare).

### **12.3 Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)**

#### *29 kap. 7 a §*

För närvarande sköts hanteringen av lokförares behörighet till största del av arbetsgivarna själva. Med de förslag som presenteras i denna promemoria kommer behörigheten, såvitt avser förarbevisen, att prövas av tillsynsmyndigheten. Även det kompletterande intyget, som primärt kommer att handhas av arbetsgivarna, kommer att kunna "överprövas" av tillsynsmyndigheten och vidare till allmän domstol. Det innebär att uppgifter av ibland personlig och känslig natur kommer bli föremål för offentlighetsprincipen om ingen särskild reglering införs. I 29 kap. offentlighets- och sekretesslagen finns

bestämmelser om sekretess till skydd för enskild i verksamhet som avser transporter och andra former av kommunikation. På motsvarande sätt som gäller för hantering av ärenden rörande behörighet inom andra transportslag, som körkort och flygcertifikat, bör det därför införas en sekretessbestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen. Sekretessen ska gälla för ärenden rörande prövning av någons lämplighet att inneha ett förarbevis eller kompletterande intyg. Det gäller både i det inledande ärendet och i efterföljande tillsyn. Sekretess ska gälla om det kan antas att den enskilde eller någon närstående lider men om uppgiften röjs.

Enligt *andra stycket* ska sekretess inte gälla för uppgifter som förekommer i ett beslut.

Enligt *tredje stycket* gäller sekretessen i högst sjuttio år. Beräkningen utgår från det datum handlingen upprättades.

#### 29 kap.7 b §

I denna promemoria föreslås ett förarbevisregister över personer som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon. Registret kommer att föras av tillsynsmyndigheten och uppgifterna därmed omfattas av offentlighetsprincipen om ingen särskild reglering införs. Syftet med registret är att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av den nya lagen vad gäller tillståndsgivning och tillsyn. Registret kommer att innehålla uppgifter om alla de krav som ställs för att beviljas förarbevis enligt 2 kap. 2 § lagen om behörighet för lokförare. Det innebär att det kan komma att innehålla uppgifter av känslig natur som enskilds fysiska och psykiska lämplighet att utöva lokföraryrket, hälsokontroller och missbruk. Det bör därför på motsvarande sätt som gäller för flygcertifikatsregistret införas en särskild sekretessbestämmelse i 29 kap. offentlighets- och sekretesslagen. Sekretessen ska förutom hos Transportstyrelsen gälla hos Statens haverikommission, som enligt lokförardirektivet ska ha rätt att få del av uppgifterna i registret. Sekretess gäller för uppgift om enskilds hälsotillstånd och missbruk om det kan antas att den enskilde eller närstående till

denne lider men om uppgiften lämnas ut. Uppgifter om brott finns inte med. Det beror på att det inte finns någon skyldighet att registrera sådana uppgifter enligt föreskrifterna i lokförar-direktivet och det utkast till beslut från EU-kommissionen som behandlar de ”grundläggande parametrarna” för registren.

Enligt *andra stycket* ska sekretessen gälla i högst sjuttio år. Tidsräkningen utgår från handlingens upprättande.



Europaparlamentets och rådets  
direktiv 2007/59/EG





























































