

# Regeringens proposition 2010/11:122



Behörighet för lokförare

Prop.  
2010/11:122

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 24 mars 2011

*Fredrik Reinfeldt*

*Catharina Elmsäter-Svärd*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

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

Förare av järnvägsfordon (eller ”lokförare”) ska dels ha ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller vissa minimikrav när det gäller lämplighet, utbildning och allmänna yrkeskvalifikationer, dels ett eller flera kompletterande intyg som anger på vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Förarbeviset ska utfärdas av tillsynsmyndigheten och intyget av verksamhetsutövaren, dvs. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren arbetar. Förarbeviset och det kompletterande intyget ska kunna återkallas om kraven inte längre uppfylls. Utbildningsanordnare, examinatorer samt läkare och psykologer som bedömer den fysiska och psykiska lämpligheten att utöva lokföraryrket ska ha tillstånd av tillsynsmyndigheten. Register ska föras över förarbevis, kompletterande intyg och tillstånd.

Direktivet föreslås genomföras genom en ny lag om behörighet för lokförare samt ändringar i järnvägslagen (2004:519) och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

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

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011. Behörighetskraven ska börja tillämpas för förare i internationell trafik den 29 oktober 2011 och för förare i nationell trafik den 29 oktober 2013. Förare som har behörighet att framföra järnvägsfordon före dessa datum ska dock ha

skaffat förarbevis och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2018. Prop. 2010/11:122  
De register som ska upprättas föreslås vara upprättade senast den  
29 oktober 2011. Även övriga ändringar föreslås träda i kraft den 1 juli  
2011.

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	6
2	Lagtext .....	7
2.1	Förslag till lag om behörighet för lokförare .....	7
2.2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) .....	18
2.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) .....	19
3	Ärendet och dess beredning .....	20
4	Bakgrund .....	20
4.1	Reformer på järnvägsområdet .....	20
4.2	Nuvarande svensk reglering av lokförare .....	21
4.3	Lokförardirektivet .....	22
5	Genomförande av lokförardirektivet .....	27
5.1	En ny lag om behörighet för lokförare .....	27
5.2	Tillämpningsområde .....	29
5.3	Grundläggande krav för att framföra järnvägsfordon .....	32
5.4	Förarbevis .....	33
5.4.1	Krav för att erhålla förarbevis .....	33
5.4.2	Giltighet .....	37
5.5	Kompletterande intyg .....	38
5.5.1	Krav för att få ett kompletterande intyg .....	38
5.5.2	Undantag .....	40
5.5.3	Intygshantering och förarkontroller .....	41
5.5.4	Prövning av tvister om kompletterande intyg .....	44
5.5.5	Intyget och dess giltighet .....	45
5.5.6	Skyldighet att tillhandahålla föraren en kopia av intyget .....	46
5.5.7	Företagens skyldighet att kontrollera förarna .....	47
5.5.8	Återkallelse av kompletterande intyg .....	50
5.6	Förares skyldigheter .....	51
5.7	Förhindrande av förfalskning av förarbevis och kompletterande intyg .....	53
5.8	Utbildning .....	53
5.8.1	Bakgrund .....	53
5.8.2	Tillstånd krävs för att bedriva utbildning .....	54
5.8.3	Utbildningens närmare utformning .....	56
5.8.4	Prov .....	57
5.8.5	Examinatorer .....	58
5.9	Register .....	60
5.9.1	Direktivets krav .....	60
5.9.2	Grundläggande regler om integritetsskydd .....	60
5.9.3	Personuppgiftslagen .....	61
5.9.4	En särskild registerreglering ska införas .....	62
5.9.5	Allmänna bestämmelser om registren .....	64

	5.9.6	Förarbevisregistret.....	67
	5.9.7	Intygsregister.....	73
	5.9.8	Register över personer och organ med tillstånd att bedriva utbildning.....	76
5.10		Offentlighet och sekretess.....	78
	5.10.1	Allmänt om sekretess.....	78
	5.10.2	Sekretess i ärenden om förarbevis.....	79
	5.10.3	Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.....	81
	5.10.4	Tillträdesrätt till uppgifter i förarbevisregistret.....	82
	5.10.5	Tillträdesrätt till uppgifter i intygsregister.....	86
5.11		Tillsyn och annan kontroll.....	88
	5.11.1	Avgifter.....	93
	5.11.2	Egenkontroll.....	93
5.12		Straff.....	94
5.13		Överklagande.....	97
5.14		Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	98
6		Läkarundersökningar enligt järnvägslagen.....	101
7		Konsekvenser.....	101
	7.1	Dagens reglering av utbildning och behörighet för lokförare.....	101
	7.2	Vad är syftet med den nya regleringen?.....	102
	7.3	Vilka berörs av den nya regleringen?.....	103
	7.3.1	Företag och förare.....	103
	7.3.2	Utbildningsanordnare, examinatorer och läkare.....	106
	7.3.3	Det allmänna.....	106
	7.4	Övrig påverkan.....	107
8		Författningskommentar.....	108
	8.1	Förslaget till lag om behörighet för lokförare.....	108
	8.2	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	119
	8.3	Förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	119
Bilaga 1		Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG.....	121
Bilaga 2		Kommissionens beslut av den 29 oktober 2009.....	149
Bilaga 3		Sammanfattning av förslagen i promemorian Behörighet för lokförare (Ds 2009:54).....	164
Bilaga 4		Lagförslag i Ds 2009:54.....	166
Bilaga 5		Förteckning över remissinstanser.....	180
Bilaga 6		Lagrådsremissens lagförslag.....	181
Bilaga 7		Lagrådets yttrande.....	194

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 2011. ....	201	Prop. 2010/11:122
Rättsdatablad.....	202	

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2010/11:122

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om behörighet för lokförare,
2. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
3. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

### 2.1 Förslag till lag om behörighet för lokförare

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

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### Lagens innehåll

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

Lagen innehåller även bestämmelser om

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

2. förarutbildning, och

3. bedömning av förares lämplighet och kvalifikationer.

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

##### Tillämpningsområde

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

Lagen gäller inte förare som framför järnvägsfordon uteslutande på

1. tunnelbana eller spårväg,

2. fristående lokala eller regionala järnvägsnät,

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

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

5. spårområde för underhållsverkstäder, uppställningsspår eller lokstallar.

##### Definitioner

**3 §** I denna lag betyder

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

*järnvägsfordon*: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

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

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

<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).

elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, Prop. 2010/11:122

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

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

## **2 kap. Förarbehörighet**

### **Allmänna behörighetskrav**

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

### **Förarbevis**

#### *Grundläggande krav*

**2 §** Ett förarbevis ska efter ansökan utfärdas för den som

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

Förarbevis utfärdas av tillsynsmyndigheten.

#### *Giltighet*

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

Ett förarbevis som har utfärdats i Sverige för någon som fyllt 18 men inte 20 år gäller bara här i landet till dess han eller hon fyllt 20 år.

Ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller även i Sverige om föraren har fyllt 20 år.

### **Kompletterande intyg**

#### *Grundläggande krav*

**4 §** Ett kompletterande intyg ska utfärdas för den som har

1. giltigt förarbevis enligt denna lag,
2. tillräckliga kunskaper för att framföra de järnvägsfordon som intyget avser på den järnvägsinfrastruktur som intyget avser,
3. lämpliga språkkunskaper för den järnvägsinfrastruktur intyget avser, och
4. deltagit i intern utbildning om företagets säkerhetsstyrningssystem.

Intyget ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är eller ska bli anställd eller på annat sätt anlitas eller ska anlitas i verksamheten. Intyget gäller endast i den verksamheten.



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

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

#### *Giltighetstid*

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

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

#### *Skyldighet att tillhandahålla kopia av intyget*

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

#### *Undersökningar av förarens hälsa m.m.*

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

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

#### *Återkallelse av kompletterande intyg*

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

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

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

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

**Tillståndskrav för läkare och psykologer**

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

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

Tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

**Bemyndigande**

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

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

**3 kap. Utbildning****Tillstånd att bedriva utbildning**

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

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

**Prov**

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

Tillsynsmyndigheten ansvarar för prov för förarbevis.

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

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

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

### **Bemyndigande**

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

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

### **4 kap. Register**

#### **Allmänna bestämmelser**

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

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

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

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

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

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

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

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för förarbevisregistret.

#### *Förarbevisregistrets ändamål*

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

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

#### *Känsliga personuppgifter om hälsa*

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

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

#### *Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret*

**10 §** Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG<sup>2</sup>, och
2. utländskt offentligt järnvägsföretag eller utländsk offentlig infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG.

#### *Direktåtkomst*

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

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

<sup>2</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 51 (Celex 32007L0059).

2. olycksutredande myndighet i Sverige,
  3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,
  4. Europeiska järnvägsbyrån, och
  5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.
- Regeringen meddelar föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter för automatiserad behandling.

#### *Åtkomst till uppgifter*

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

#### *Begränsning av sökbegreppen*

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

#### **Intygsregister**

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

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

#### *Intygsregistrens ändamål*

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

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

#### *Rätt att få uppgifter ur intygsregister*

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

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

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

#### *Direktåtkomst*

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

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

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

#### *Konkurs m.m.*

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

#### **Tillståndsregistret**

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

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för tillståndsregistret.

#### *Tillståndsregistrets ändamål*

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

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

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

### **Bemyndiganden**

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

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

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

1. personuppgifter ska bevaras för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål, eller
  2. gallring av personuppgifter ska ske senast vid en viss tidpunkt.
- Regeringen meddelar föreskrifter om bevarande och gallring som avses i första stycket 1 och 2 för övriga register.

## **5 kap. Tillsyn, kontroll och tvistlösning**

### **Tillsyn**

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

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

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

### **Förelägganden**

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

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

### **Säkerhetsåtgärder**

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

En infrastrukturförvaltare är skyldig att snarast stoppa ett tåg, om Prop. 2010/11:122 tillsynsmyndigheten begär det.

### **Återkallelse**

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

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

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

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

### **Prövning av tvister om kompletterande intyg**

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

### **Avgifter**

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

### **Egenkontroll för utbildningsanordnare**

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

## **6 kap. Straff**

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

I ringa fall döms inte till ansvar.

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



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

Prop. 2010/11:122

## **7 kap. Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

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

---

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

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

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

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

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)  
*dels* att 2 kap. 4 § ska ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

*2 a §*

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

**2 kap.**

*4 §*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att det i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska införas en ny paragraf, 29 kap. 10 a §, samt närmast före 29 kap. 10 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**29 kap.**

***Järnväg***

*10 a §*

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

*Sekretessen gäller inte beslut i ärende.*

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

<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).

I september 2007 antogs 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<sup>1</sup>. Direktivet finns i *bilaga 1*. Kommissionen antog den 29 oktober 2009 beslutet 2010/17/EG om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt nämnda direktiv. Beslutet finns som *bilaga 2*. Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2009 departementspromemorian Behörighet för lokförare (Ds 2009:54) med förslag till hur direktivet skulle genomföras i svensk rätt. En sammanfattning av promemorian samt promemorians lagförslag återfinns i *bilaga 3* respektive *4*.

Departementspromemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. En sammanställning av remisstyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/9050/RS).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 17 februari 2011 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget i *bilaga 6*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 7*. Regeringen har i propositionen i allt väsentligt följt Lagrådets förslag förutom i ett avseende, se avsnitt 5.12. Lagrådets synpunkter i övrigt behandlas i avsnitt 5.4.1 och 5.8.5. I förhållande till lagrådsremissen har även vissa språkliga och redaktionella ändringar gjorts.

## 4 Bakgrund

### 4.1 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 antogs, har reformarbetet intensifierats. Det andra järnvägspaketet antogs 2004, och 2005 antogs ett direktiv om villkor för anlitande av arbetstagare i gränsöverskridande driftskompatibel trafik.

Det nu aktuella Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen<sup>2</sup> (i denna proposition benämnt lokförardirektivet eller endast direktivet) ingår i det s.k. tredje järnvägspaketet, som också innehåller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr

<sup>1</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 51 (Celex 32007L0059).

<sup>2</sup> EUT L 3.12.2007, s. 51 (Celex 32007L0057).

1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>3</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>4</sup>.

## 4.2 Nuvarande svensk reglering av lokförare

### *Företagens ansvar*

I dag ligger det primära ansvaret för att lokförarna uppfyller erforderliga krav om lämplighet och kompetens hos verksamhetsutövarna. De grundläggande säkerhetskraven finns i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen (2004:519). Bestämmelserna riktar sig mot järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna och innebär att dessa ska se till 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 (3 §). 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 (4 §). Det är alltså järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna som ser till att de förare som anlitas i verksamheten har genomgått nödvändig utbildning, uppnått de kvalifikationer som krävs och i övrigt är fysiskt och psykiskt lämpliga att utöva lokföraryrket. Kraven kan variera utifrån vilka uppgifter en viss lokförare har. Rutiner för detta ska finnas i företagens säkerhetsstyrningssystem (tidigare säkerhetsordning).

### *Nuvarande system i praktiken*

För närvarande tillhandahålls lokförarutbildningar och andra utbildningar på järnvägsområdet i Sverige som kvalificerade yrkesutbildningar (KY). Utbildningarna finns i flera kommuner, bl.a. Hallsberg, Mjölby och Vännäs. KY är ett samarbete mellan staten 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). Utbildningar tillhandahålls även av Järnvägsskolan som är en del av Trafikverket, SJ AB, Green Cargo AB och andra tåg företag som har sina egna utbildningsfunktioner.

<sup>3</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 14 (Celex 32007R1371).

<sup>4</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 44 (Celex 32007L0058).

Det förekommer också internutbildning i företagen, där lokförarna utbildas på en speciell tågmodell efter anställning och avslutad KY. 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 står för hanteringen av utbildning och prov kan det också vara 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 på området kan det också vara svårt för nya företag att bilda sig en uppfattning om hur systemet fungerar och vilka krav som ställs samt att upprätta egna interna rutiner inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem.

Det blir också allt vanligare med personaluthyrning. När dokumentationen om varje förares kompetens och hälsa finns hos järnvägsföretagen kan det vara svårt för förarna och uthyrningsföretagen att få tillgång till denna.

#### *Myndighetens roll*

Tillsynsmyndighetens (Transportstyrelsen) roll när det gäller lokförarnas kompetens består dels i att meddela föreskrifter om utbildning, hälsokrav och säkerhetsstyrningssystem, dels att godkänna företagets utbildningsplaner för grundutbildningar. Därutöver har myndigheten ett allmänt tillsynsansvar enligt järnvägslagen. Det innebär att myndigheten alltid har möjlighet att kontrollera om företagen uppfyller kraven i lagen och i andra anslutande föreskrifter.

Tillsynsmandatet är dock begränsat till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna. Myndigheten saknar möjlighet att utöva tillsyn över utbildningsanordnare. Branschen har i och för sig tagit fram ett system för personcertifieringar, men det är ändå i dag svårt att finna historik om en enskild förare, t.ex. när det gäller vilken utbildning och kvalifikationer denne har.

### 4.3 Lokförardirektivet

#### *Syfte*

I skäl 4 till lokförardirektivet uppges att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. Direktivet syftar till att komma till rätta med dessa skillnader och samtidigt upprätthålla den höga säkerheten i järnvägssystemet. Direktivet syftar också till att bidra till målen för gemenskapens politik i fråga om arbetstagarnas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster inom ramen för den gemensamma transportpolitiken (skäl 5). Ytterligare ett syfte är att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater, men också mellan olika järnvägsföretag (skäl 6).

I *kapitel 1* behandlas mål, tillämpningsområde och definitioner. Inledningsvis anges att i direktivet fastställs villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av lokförare för att få framföra lok och tåg på gemenskapens järnvägssystem. I artikel 1 anges att direktivet innehåller bestämmelser om vilka uppgifter som åvilar de behöriga myndigheterna, lokförarna själva och övriga aktörer inom järnvägssektorn, framför allt järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och utbildningsanstalter. Direktivet gäller för lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet inom gemenskapen och som arbetar för ett järnvägsföretag eller hos en infrastrukturförvaltare (artikel 2).

*Kapitel 2* handlar om behörighetsprövning av lokförare. En lokförare ska ha den lämplighet och de kvalifikationer som krävs för att få framföra tåg och ska inneha dels ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller minimikrav i fråga om medicinsk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer, dels ett eller flera kompletterande intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra. Ett förarbevis ska tillhöra innehavaren och utfärdas av den behöriga myndigheten, medan det kompletterande intyget ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal och tillhöra det utfärdande företaget (artikel 6). Ett förarbevis ska gälla inom hela EU, medan det kompletterande intyget endast ska gälla för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i detta (artikel 7).

*Kapitel 3* i lokförardirektivet innehåller bestämmelser om villkor för erhållande av förarbevis och kompletterande intyg. Av artikel 9 framgår att direktivet är ett minimidirektiv. Medlemsstaterna får således ställa högre krav för utfärdande av behörighet än vad som anges i direktivet, men medlemsstaterna måste erkänna förarbevis från övriga medlemsstater under förutsättning att minimikraven är uppfyllda. För att beviljas ett förarbevis måste den sökande dels ha uppnått minimiåldern på 20 år, vilket dock får sänkas till 18 inom det egna landets territorium (artikel 10), dels uppfylla de grundläggande kraven om grundläggande skolutbildning, fysisk lämplighet, yrkesmässig psykisk lämplighet och allmänna yrkeskvalifikationer (artikel 11). Kraven för ett kompletterande intyg gäller språkkunskaper och krav för yrkesbehörighet (artiklarna 12 och 13). För yrkesbehörighet krävs att sökanden erhållit godkänt resultat på prov rörande den rullande materielen och infrastrukturen samt att denne genomgått utbildning rörande företagets interna säkerhetsstyrningssystem.

*Kapitel 4* behandlar förfaranden för erhållande av förarbeviset och det kompletterande intyget. Ett förarbevis ska vara giltigt i 10 år under förutsättning att obligatoriska kontroller genomgås med godkänt resultat. När det gäller förfarandet för erhållande av ett kompletterande intyg framgår av artikel 15 att varje järnvägsföretag och varje infrastrukturförvaltare ska fastställa sina egna förfaranden för att utfärda eller uppdatera intyget i enlighet med bestämmelserna i lokförardirektivet. Förfarandet ska utgöra en del av företagets säkerhetsstyrningssystem. Förfarandet ska innehålla möjligheter för förare att begära omprövning av ett beslut om

utfärdande, uppdatering, tillfälligt återkallande eller återkallande av ett intyg. Om parterna inte heller därefter kommer överens ska de kunna begära prövning av den behöriga myndigheten eller av ett oberoende överklagningsorgan. Intyget ska uppdateras så snart intygsinnehavaren har fått ytterligare behörighet.

För att förarbevis ska förbli giltigt ska föraren genomgå kontroller avseende de medicinska och yrkespsykologiska krav som ställs för att beviljas förarbevis (artikel 16). När det gäller allmänna yrkeskvalifikationer ska ett utbildningssystem inrättas. När den behöriga myndigheten ska förnya ett förarbevis ska den kontrollera i sitt förarbevisregister att föraren har genomgått erforderliga kontroller med godkänt resultat.

För att ett kompletterande intyg ska förbli giltigt ska föraren genomgå kontroller avseende de krav som ställs för att beviljas ett sådant. För var och en av dessa kontroller ska det utfärdande organet göra en anteckning i sitt register över kompletterande intyg.

Om en förare slutar sin anställning ska förarbeviset fortsätta att gälla, medan det kompletterande intyget ska upphöra att gälla (artikel 17). Innehavaren har emellertid rätt att få en bestyrkt kopia av det kompletterande intyget och av alla övriga handlingar som styrker dennes behörighet.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska övervaka sina förare. De är skyldiga att tillse och kontrollera att de förare som anställs eller kontrakteras har giltiga förarbevis och kompletterande intyg. De ska även inrätta ett system för löpande övervakning av sina förare och vidta åtgärder om en förares kvalifikationer eller giltigheten i förarbeviset eller det kompletterande intyget kan ifrågasättas. Förare åläggs också en skyldighet att omedelbart underrätta järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om hans eller hennes hälsotillstånd inte lämpar sig för att utföra arbetet.

Så snart ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inser eller informeras av en läkare om att en förares hälsotillstånd har försämrats till den grad att hans eller hennes lämplighet ifrågasätts ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, t.ex. återkalla intyget. Dessutom ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare säkerställa att förarna inte vid någon tidpunkt under sin tjänstgöring är under inflytande av något ämne som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Den behöriga myndigheten ska omedelbart underrättas om arbetsoförmåga varar längre än tre månader.

*Kapitel 5* handlar om den behöriga myndighetens uppgifter. Myndigheten ska utfärda och uppdatera förarbevis. Den ska säkerställa regelbundna prov eller kontroller som krävs för att beviljas och behålla förarbevis. Myndigheten ska också tillfälligt eller slutligt återkalla förarbevis samt tillstålla det utfärdande organet en motiverad begäran om tillfälligt återkallande av intyg. Om myndigheten utsetts härtill ska den erkänna personer och organ (läkare, psykologer, utbildningsanordnare och examinatorer) som ska utföra uppgifter enligt direktivet. Den ska också se till att det förs register över utfärdade förarbevis och att detta register uppdateras. Myndigheten ska även se till att det förs register över personer eller organ som erkänts att utföra uppgifter enligt direktivet. Detta register ska uppdateras och offentliggöras. Myndigheten ska också



övervaka processen för kvalitetssäkring av förarna, utföra inspektioner och fastställa nationella kriterier för examinatorer om det saknas gemenskapskriterier. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad är den skyldig att kontrollera att uppgifterna utförs i enlighet med bestämmelserna i direktivet.

För personer eller organ som ska utföra uppgifter enligt direktivet, som utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer krävs en ackreditering eller ett erkännande av den behöriga myndigheten. Den behöriga myndigheten ska även svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över sådana personer och organ (artikel 20).

Myndigheten ska föra register över alla förarbevis. Myndigheten ska på motiverad begäran lämna uppgifter om status för sådana förarbevis till behöriga myndigheter i övriga medlemsländer, Europeiska järnvägsbyrån och förarnas arbetsgivare.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att på motsvarande vis föra register eller se till att sådana förs över alla kompletterande intyg. I de fall företaget även bedriver verksamhet i annan medlemsstat är företaget skyldigt att på begäran tillhandahålla uppgifter om kompletterande intyg till den behöriga myndigheten i detta land. Lokförare ska ha tillgång till uppgifter om sig själva i registren och ska på begäran kunna få en kopia av uppgifterna.

*Kapitel 6* behandlar utbildning och prövning av förare. Utbildningen ska innehålla en del som avser förarbeviset och som avspeglar allmänna yrkeskunskaper och en del som avser det kompletterande intyget och avspeglar särskilda yrkeskunskaper. Dessa bestämmelser får kompletteras genom s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) eller med kriterier som Europeiska järnvägsbyrån föreslår. Även utbildningsmetoden ska uppfylla de krav som uppställs i bilaga till direktivet.

Medlemsstaterna ska sörja för att sökande från alla medlemsländer har rättvist och icke-diskriminerande tillträde till utbildning för förarbevis och kompletterande intyg. Utbildning som avser allmänna yrkeskunskaper, språkkunskaper, yrkeskunskaper rörande rullande materiel ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Utbildning som avser kunskaper om infrastruktur, inklusive linjekännedom, trafikregler och förfaranden ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av personer eller organ i den medlemsstat där infrastrukturen finns.

För förare som är medborgare i en medlemsstat men som fått sitt utbildningsbevis utfärdad i ett tredjeland, ska i fråga om förarbeviset den allmänna ordning för erkännande av yrkesbehörighet som fastställs i direktiv 2005/36/EG fortsätta att gälla.

Proven för kontroll av kvalifikationer ska beslutas av den behöriga myndigheten. Examinatorer ska i den del som avser förarbeviset utses av den behöriga myndigheten, och i den del som avser det kompletterande intyget av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ska utfärda detta (artikel 25.1). Prov ska genomföras av examinatorer som ackrediterats eller erkänts för uppgiften enligt artikel 20. När det gäller prov för att kontrollera kunskaper rörande infrastrukturen och trafikregler ska examinatoren vara ackrediterad eller erkänd i det land där infrastrukturen är belägen. Prov för förarbevis och kompletterande intyg ska organiseras på ett sätt så att intressekonflikter undviks, utan att möjlig-

heten för examinatoren att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ska utfärda det kompletterande intyget åsidosätts. En utbildning ska avslutas med teoretiska och praktiska prov. Skickligheten att framföra fordon ska bedömas vid körprov på järnvägsnätet. Simulatorer får också användas för att kontrollera tillämpningen av trafikregler och förarens prestationsförmåga i särskilt svåra situationer (artikel 25.6).

*Kapitel 7* har rubriken "Bedömning". Den behöriga myndigheten ska försäkra sig om att all verksamhet i samband med utbildning, bedömning av kvalifikationer, uppdatering av förarbevis och kompletterande intyg löpande ska övervakas inom ramen för ett system med kvalitetsnormer. Detta ska dock inte vara tillämpligt på företag som redan omfattas av krav på säkerhetsstyrningssystem, dvs. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (artikel 26). I varje medlemsstat ska inrättas oberoende utvärderingar av förfarandena för förvärvande och bedömning av yrkeskunskaper och kvalifikationer samt av systemet för utfärdande av förarbevis och kompletterande intyg. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamheter som omfattas av krav på säkerhetsstyrningssystem. Utvärderingarna ska göras av kvalificerade personer som inte själva utövar de aktuella verksamheterna. Resultaten av de oberoende utvärderingarna ska, åtföljda av dokumentation som styrker dem, tillställas de behöriga myndigheterna (artikel 27).

*Kapitel 8* rör övrig ombordpersonal. Europeiska järnvägsbyrån ska i en rapport lägga fram förslag på kompetensprofiler och uppgifter för övrig ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter och vars yrkeskvalifikationer därigenom bidrar till järnvägssäkerheten (artikel 28). På grundval av denna rapport ska Europeiska kommissionen lägga fram en rapport och, om det bedöms lämpligt, förslag på lagstiftning.

Kontroller och sanktioner behandlas i *kapitel 9*. Den behöriga myndigheten får när som helst genomföra kontroller på tåg inom sitt behörighetsområde för att se efter huruvida förarna innehar sådana behörighetshandlingar som erfordras enligt direktivet (artikel 29.1). Den behöriga myndigheten får även kontrollera att förare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, examinatorer och utbildningsanstalter som bedriver verksamhet inom myndighetens behörighetsområde uppfyller bestämmelserna (artikel 29.3). Om den behöriga myndigheten anser att en förare inte längre uppfyller ett eller flera nödvändiga villkor, ska den vidta följande åtgärder. Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av den behöriga myndigheten ska den återkalla förarbeviset. Återkallandet ska vara tidsbegränsat eller slutgiltigt beroende på omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till. Myndigheten ska omedelbart meddela den berörde föraren och hans eller hennes arbetsgivare om sitt beslut. Detta ska vara motiverat och innehålla information om förfarandet för att återfå förarbeviset. Om det i stället gäller ett förarbevis som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat, ska den behöriga myndigheten vända sig till den myndigheten med en motiverad begäran om antingen kompletterande kontroller eller ett tillfälligt återkallande av förarbeviset.

Om det avser det kompletterande intyget ska myndigheten vända sig till den som utfärdat intyget med en begäran om kompletterande kontroll eller ett tillfälligt återkallande av intyget. Den som utfärdat det kom-

pletterande intyget ska därvid vidta lämpliga åtgärder och rapportera tillbaka till myndigheten inom fyra veckor. Den behöriga myndigheten får förbjuda en förare från att fortsätta arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på rapporten.

Om den behöriga myndigheten anser att en förare utgör ett allvarligt och akut hot mot järnvägssäkerheten ska den omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, till exempel anmoda infrastrukturförvaltaren att stoppa tåget och förbjuda föraren att arbeta inom dess behörighetsområde inom den tid som krävs.

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av lokförardirektivet (artikel 30). Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande.

I slutbestämmelserna, *kapitel 10*, återfinns bl.a. genomförande- och övergångsbestämmelser (artikel 36 och 37). Direktivet ska vara genomfört senast den 4 december 2009. Krav att inneha behörighetshandlingar gäller dock inte förrän från antingen 2011 eller 2013 beroende på om lokföraren kör i internationell eller nationell trafik. Registren ska vara upprättade senast i oktober 2011.

## 5 Genomförande av lokförardirektivet

### 5.1 En ny lag om behörighet för lokförare

**Regeringens förslag:** För att genomföra lokförardirektivet ska införas en ny lag, benämnd lag om behörighet för lokförare.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att den föreslagna rubriken på lagen är delvis missvisande.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Nuvarande reglering*

Nuvarande lagreglering av krav på lokförarens lämplighet, kunskaper och kvalifikationer finns i två paragrafer i järnvägslagen (2004:519). Enligt 2 kap. 3 § ska de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får enligt samma paragraf utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Enligt 2 kap. 4 § får en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag 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 ska enligt sistnämnda paragraf regelbundet genomgå läkarundersökning. Slutligen får enligt samma paragraf

verksamhetsutövare avstånga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter. Motsvarande bestämmelser om förarens skyldigheter m.m. finns även i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Utöver dessa bestämmelser finns Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten.

#### *Var ska lokförardirektivet genomföras?*

Eftersom järnvägslagen redan i dag innehåller vissa bestämmelser om krav på lokförare skulle lokförardirektivet kunna genomföras i den lagen. Fördelen med en sådan lösning är att bestämmelser om järnvägssäkerhet fortsatt får en relativt samlad reglering.

Som har framgått av avsnitt 4.3 innehåller direktivet dock ett mycket stort antal bestämmelser. Eftersom den nuvarande svenska regleringen av krav på lokförare är mycket begränsad kommer direktivet att kräva en omfattande nyreglering, vilket får till följd att den redan i dag omfattande järnvägslagen, om direktivet genomförs i den lagen, blir mer svåröverskådlig. Detta talar för att lokförardirektivet inte bör genomföras i järnvägslagen utan i en egen, ny lag. Alternativet med en egen lag är enligt regeringen också den enklaste och mest överskådliga lösningen. Det kan också jämföras med regleringen på både sjöfarts- och vägtransportområdet, där regleringen av förarbehörigheten inte är införd i en övergripande säkerhetsreglering, utan i egna författningar. Direktivet bör således genomföras genom en ny lag.

I promemorian föreslås att lagen ska benämnas lag om behörighet för lokförare. En sådan rubrik är egentligen inte helt korrekt, vilket också *Transportstyrelsen* påpekat. Lagen reglerar förare som framför alla typer av järnvägsfordon, däribland lok. Lagen reglerar också andra angränsande frågor, exempelvis register. Även om lagens rubrik således inte är heltäckande saknas dock enligt regeringen anledning att precisera rubriken ytterligare. Detta av två skäl. Dels eftersom lagen då får en tydligare koppling till direktivet, som använder begreppet lokförare i rubriken, dels eftersom rubriken på lagen på ett enkelt sätt ska ge en allmän vägledning av vad lagen innehåller, utan att anspela på någon exakthet. För de flesta, såväl lekmän som fackmän, torde den i promemorian föreslagna rubriken inte kunna medföra några praktiska missförstånd om lagens innehåll. Regeringen anser således att lagen bör benämnas lag om behörighet för lokförare.

**Regeringens förslag:** Lagen ska gälla för de förare av järnvägsfordon som arbetar hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare. Med järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska avses de företag som ska ha tillstånd enligt järnvägslagen.

Lagen ska inte gälla för förare som framför järnvägsfordon uteslutande på

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen, Banverket och Banverket Järnvägsskolan* har samtliga synpunkter på att den grundläggande terminologin i lagen inte alltid är konsekvent eller korrekt och delvis missvisande jämfört bl.a. med den nuvarande svenska regleringen. *TCC AB* anser att det måste förtydligas att kraven i lagen gäller alla företag, statliga såväl som privata, och sådana som utöver utbildningsverksamhet även bedriver järnvägstrafik.

### Skälen för regeringens förslag

#### Huvudregel

Enligt artikel 2.1 gäller lokförardirektivet lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet inom gemenskapen och som arbetar för järnvägsföretag som ska inneha säkerhetsintyg eller för infrastrukturförvaltare som ska inneha säkerhetstillstånd. I Sverige regleras dessa intyg och tillstånd i 3 kap. 3 § respektive 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen finns också möjlighet för vissa järnvägsföretag som driver mindre omfattande verksamhet att i stället ha ett s.k. särskilt tillstånd. Möjligheten att ha särskilt tillstånd utgör ett tillåtet undantag från direktiv 95/18/EG för företag som annars skulle vara tvungna att ha säkerhetsintyg, jfr prop. 2003/04:123, s. 93.

Tillämpningsområdet för lagen bör således ske genom en hänvisning till begreppen och kraven i 3 kap. järnvägslagen. Detta innebär att även förare vid företag som har särskilt tillstånd bör omfattas av lagen.

#### Undantag

Enligt artikel 2.3 i lokförardirektivet har medlemsstaterna möjlighet att undanta lokförare från direktivets krav, om lokföraren uteslutande arbetar på

- a) tunnelbanor, spårvagnar och andra spårvägssystem i tätorter,
- b) järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och som enbart är avsedda för person- och godstransport i lokal-, stads- och förortstrafik,
- c) privatägd järnvägsinfrastruktur som trafikeras enbart av sina ägare för egen godstransport, och
- d) banavsnitt som tillfälligt är avstängda för normal trafik i syfte att underhålla, modernisera eller förnya järnvägssystemet.

För att inte i onödan komplicera och fördyra processen med lokförarbehörigheter och behålla så stor flexibilitet som möjligt i systemet, med en möjlighet att kunna avpassa kravnivåerna till den verksamhet som bedrivs bör direktivets samtliga undantag utnyttjas. Undantaget avseende funktionellt åtskilda regionala och lokala järnvägsnät för person- och godstrafik kommer att gälla främst Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan. Men även fristående nät enbart avsedda för museitrafik kan falla in under undantaget.

Det finns dock anledning att överväga ytterligare ett undantag. Artikel 2.1 innebär att en person anställd vid ett underhållsföretag, som endast kör korta sträckor inne på området för underhållsverkstaden inte omfattas av direktivet eftersom dessa företag normalt är varken järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare. Det förekommer dock att även underhållsföretag har tillstånd som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare. Genom den i avsnitt 5.2.1 föreslagna kopplingen till järnvägslagen skulle anställda i sådana företag därmed omfattas av den nya lagen. Detta skulle innebära avsevärt höjda utbildningskrav som inte står i rimlig proportion till den aktuella verksamhetens behov. Lagen bör därför, utöver de undantag som redan har föreslagits, inte heller tillämpas för det fall infrastrukturen finns på spårområden för underhållsverkstäder, uppställning eller lokstallar. Som ett exempel kan nämnas Hagalund utanför Stockholm där det finns både verkstad, uppställningsspår (depåer) och lokstallar. Stöd för att göra ett sådant undantag finns inte i lokförardirektivet, utan kan baseras på att sådan infrastruktur inte omfattas av definitionen av järnvägsinfrastruktur som den fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 851/2006, och som utgör en grundläggande legaldefinition för detta begrepp i EU-regleringarna på järnvägsområdet (jfr artikel 3 i direktiv 91/440/EEG). Sverige har vid genomförandet av övrig EU-lagstiftning om järnväg i järnvägslagen valt att låta mer infrastruktur omfattas än som är nödvändigt enligt EU-rätten enligt den definition som finns i nämnda EU-förordning. Det är därför möjligt att vid genomförande av lokförardirektivet göra ett undantag för sådan infrastruktur som endast underhållsföretag utnyttjar. Personer som i sitt arbete kör enbart inne på ett sådant område bör således inte behöva en lokförarbehörighet enligt de nya bestämmelserna, även om deras arbetsgivare har tillstånd som järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare.

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

I lokförardirektivets titel används begreppet lokförare. Tillämpningsområdet i artikel 2.1 anger att direktivet gäller "lokförare som framför lok och tåg". I artikel 3 b definieras "lokförare eller förare" som person som är kapabel och behörig att framföra tåg, inbegripet lok, växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll eller tåg för person- eller godsbefordran - - -".

Även i promemorian används omväxlande begreppen förare, lokförare och förare av järnvägsfordon. *Transportstyrelsen* har påpekat att begreppen bör ensas och därvid förespråkat begreppet förare. Transportstyrelsen har också förespråkat att begreppet järnvägsfordon får samma definition som i järnvägslagen eftersom den definitionen täcker behovet i den nu föreslagna lagen *Banverket* däremot har uppgett att direktivet endast gäller för den som framför lok och tåg, varför begreppet järnvägsfordon som det definieras i promemorian kan vara olämpligt att använda. Även *Järnvägsskolan* har ansett att fordons- och förarbegreppen bör anpassas till övriga svenska föreskrifter eller definieras och avgränsas tydligare. *Banverket* och *Järnvägsskolan* har ansett att det tydligare bör anges vilka som omfattas av behörighetskraven. En konsekvens av promemorians förslag skulle enligt dessa remissinstanser bli att även framförandet av ett spårgående arbetsredskap (traktor) skulle kräva förarbehörighet, vilket inte krävs i dag. I nuvarande svenska regleringar varierar kraven på förarna med utgångspunkt i rörelseform samt var och varför tågrörelsen sker.

När det gäller frågan om vilka fordon som ska omfattas är det enligt regeringen uppenbart att direktivet inte omfattar enbart personer som framför lok eller tåg. Definitionen på lokförare eller förare innehåller en uppräkningslista som inbegriper en mängd olika slags fordon och enheter. Det är därför inte möjligt, som *Banverket* och *Järnvägsskolan* efterfrågat, att låta lagen omfatta endast förare av det som traditionellt benämns lok eller tåg. Det kan också konstateras att direktivets reglering och terminologi inte helt överensstämmer med nuvarande svenska myndighetsföreskrifter. Till viss del kan det nya regelverket anpassas till nuvarande svenska regler, men det kan inte uteslutas att det för vissa förare kan komma att krävas en mer omfattande utbildning än vad som krävs i dag. Enligt direktivet undantas dock vissa järnvägsnät från kraven, se avsnitt 5.2.2. Om järnvägsnätet omfattas av lagens reglering måste dock alla förare som omfattas av reglerna ha det grundläggande förarbeviset. Någon annan möjlighet till undantag från kravet på förarbevis finns inte enligt direktivet. Direktivet skiljer emellertid också mellan kraven för olika kategorier av förare genom att det ställs olika krav för utfärdande av intyg. Därmed kan kraven på utbildning och kvalifikationer varieras och anpassas i intygsdelen. Direktivet medger också vissa undantag från kravet på intyg i vissa fall, se avsnitt 5.5.2.

Ett i svensk rätt redan existerande samlingsbegrepp för de olika enheter som omfattas av lokförardirektivet är järnvägsfordon. Detta begrepp, som enligt 1 kap. 4 § järnvägslagen betyder rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår, är väl anpassat till syftet med och kraven enligt direktivet, och bör kunna användas i det svenska genomförandet, vilket också har föreslagits i promemorian och tillstyrkts av Transport-

styrelsen. Som Transportstyrelsen har påpekat finns det dock ingen anledning att definitionen i denna lag avviker från definitionen i järnvägslagen, även om innebörden nog i promemorian har varit avsedd att vara densamma.

Begreppet lokförare bör således inte heller användas i lagtexten utan ett enhetligt användande av begreppet förare (av järnvägsfordon i förekommande fall) är att föredra, ett alternativ som också *Banverket Järnvägsskolan* har föreslagit. Det ska dock nämnas att i avsnitt 5.1 har föreslagits att begreppet lokförare ska användas i titeln till lagen.

Avslutningsvis bör med anledning av vad *TCC AB* efterfrågat tilläggas att lagen gäller oavsett i vilken form eller i vilken juridisk person en verksamhet bedrivs. T.ex. omfattar krav på tillstånd för utbildningsanordnare, se avsnitt 5.8.2, samtliga sådana anordnare, oavsett om dessa är statliga eller privata.

### 5.3 Grundläggande krav för att framföra järnvägsfordon

**Regeringens förslag:** Järnvägsfordon ska få framföras endast av den som har giltigt förarbevis och giltigt kompletterande intyg.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Framför inte några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 4 i lokförardirektivet ska en lokförare ha den lämplighet och de kvalifikationer som krävs för att få framföra tåg, och ska ha dels ett förarbevis, dels ett eller flera intyg för att få framföra tåg. Förarbeviset ska styrka att föraren uppfyller vissa minimikrav i fråga om medicinsk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer. Intyget ska ange på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel denne har rätt att framföra. Direktivets definition i artikel 3 j av begreppet intyg anger att detta är ett ”harmoniserat kompletterande intyg”. Det förefaller därför också, som föreslagits i promemorian, lämpligt att i lagen använda begreppet kompletterande intyg. Några invändningar mot detta har inte heller rests från remissinstanserna.

I lagen bör införas ett kapitel som reglerar dessa två typer av dokument, och som inleds med en inledande, allmän bestämmelse om att järnvägsfordon får framföras endast av den som har gällande förarbevis och kompletterande intyg.

Det bör också nämnas att i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 fastställs gemenskapsmodeller för lokförarbevis, kompletterande intyg, bestyrkta kopior av kompletterande intyg och formulär för ansökan om lokförarbevis.



**5.4.1 Krav för att erhålla förarbevis**

**Regeringens förslag:** Förarbevis ska utfärdas efter ansökan för den som

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

Förarbevis ska utfärdas av tillsynsmyndigheten.

Den medicinska och psykologiska undersökningen ska endast få utföras av, eller under överinseende av, en läkare eller psykolog med särskilt tillstånd. Tillstånd ska endast få ges till oberoende och opartiska läkare och psykologer med tillräckliga yrkeskunskaper.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Socialstyrelsen* tillstyrker förslaget. *Transportstyrelsen* anser att till de grundläggande kraven för att beviljas förarbevis ska läggas en punkt om lämplighet i övrigt. På så vis skulle enligt Transportstyrelsen tillsynsmyndigheten närmare kunna beskriva kraven i föreskrift t.ex. vad som gäller om den sökande har straffats för rattonykterhet. Transportstyrelsen anser också att det i paragrafen ska stå att förarbevis "får" beviljas den som uppfyller kraven i stället för "ska" beviljas. *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* anser att bestämmelserna om hälsoundersökning ska förtydligas så att den personliga integriteten skyddas bättre.

**Skälen för regeringens förslag***Åldersgräns*

Enligt artikel 10 i lokförardirektivet ska medlemsstaterna fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. Medlemsstaterna får dock utfärda förarbevis till personer som fyllt 18 år, men förarbeviset ska då vara giltigt endast i det egna landets territorium.

En förare kan ha ett stort ansvar för många personers säkerhet. Det framstår därför som rimligt att direktivets huvudregel om minst 20 år också bör gälla i Sverige. För att ändå utnyttja direktivets möjligheter att skapa viss flexibilitet bör det tas in en bestämmelse som medger att tillsynsmyndigheten i ett enskilt fall, om det finns särskilda skäl, får utfärda ett förarbevis till den som fyllt 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 (se nedan i detta avsnitt), torde de allra flesta ha uppnått 20 års ålder när det är aktuellt att ansöka om förarbevis. Utnyttjande av denna dispensmöjlighet kan därför förväntas bli mycket sällsynt.

När det gäller grundläggande utbildning krävs enligt direktivet utöver avslutad och godkänd nioårig grundskola att den sökande 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 den sökande med godkänt resultat ska ha slutfört den nioåriga grundskolan och utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning, t.ex. kommunal vuxenutbildning. Att den sökande ska ha slutfört utbildningen med godkänt resultat bör dock inte nödvändigtvis innebära att eleven uppnått lägst betyget E i samtliga ämnen och kurser som ingår i utbildningen. Vilka ämnen och kurser som bör vara av sådan betydelse för lokförarutbildningen att lägst betyget E ska krävas får regleras i verkställighetsföreskrifter.

#### *Medicinsk och yrkespsykologisk lämplighet*

Enligt artikel 11.2 ska den fysiska lämpligheten hos den som ansöker om ett förarbevis styrkas genom en undersökning utförd av, eller under överinseende av, en läkare som särskilt ackrediterats eller godkänts för denna uppgift. Nedan i detta avsnitt föreslås att tillsynsmyndigheten ska ge särskilt tillstånd till de läkare som ska få utföra undersökningarna. I bilaga II till direktivet preciseras de krav på fysisk lämplighet som ska ställas på den som ansöker om ett förarbevis. Den sökande får t.ex. inte 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. Specificerade krav ställs på både syn-, hörsel- och talförmåga.

I lagen bör således anges att sökanden ska vara fysiskt lämplig att utöva lokföraryrket. I verkställighetsföreskrifter kan de närmare kraven preciseras, med beaktande av de villkor som uppställs i nämnda bilaga till direktivet. Under nästa rubrik redogörs för att undersökningarna ska göras av en behörig läkare.

Utöver den fysiska lämpligheten krävs enligt artikel 11.3 att den yrkesmässiga psykiska lämpligheten att utöva lokföraryrket ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av en psykolog eller en läkare som har ackrediterats eller erkänts för denna uppgift. I bilaga II, punkt 2.2 anges att syftet med dessa undersökningar är att de ska vara till hjälp vid anställning och ledning av personal. Vidare anges i punkten att innehållet i bedömningen måste utformas så att man i undersökningen kan bedöma huruvida den sökande föraren har några konstaterade yrkespsykologiska brister, särskilt vad gäller funktionell förmåga, eller uppvisar några relevanta faktorer avseende personligheten, som sannolikt kan påverka förmågan att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt.

I lagen bör således anges att sökanden ska vara psykiskt lämplig att utöva lokföraryrket. Regeringen får meddela verkställighetsföreskrifter för att specificera de psykologiska lämplighetskraven. Under nästa rubrik redogörs för att undersökningarna ska göras av en behörig läkare eller psykolog.

TCO har pekat på att de föreslagna hälsoundersökningarna kan vara integritetsingripande och förespråkat att syftet och kraven bättre preciseras. Regeringen delar TCO:s synpunkt att undersökningarna naturligtvis ska beakta den personliga integriteten och inte göras mer omfattande än vad syftet kräver. Integritetsfrågorna diskuteras dessutom närmare i avsnitt 5.5.7.

#### *Undersökande läkare ska ha särskilt tillstånd*

Enligt artikel 11.2 och 11.3 ska bedömningen av den fysiska och psykiska lämpligheten att utöva lokföraryrket göras av en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt förfarandet i artikel 20. Ackrediteringen eller erkännandet ska grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. I promemorian har föreslagits att det för svensk del är mindre lämpligt att använda ackrediteringsförfarandet, bl.a. eftersom det kommer att bli fråga om en bedömning av läkarna vilken inte kan standardiseras på det sätt som normalt krävs för ett ackrediteringsförfarande. I Sverige bör enligt förslaget i promemorian tillsynsmyndigheten svara för erkännande av de personer eller organ för vilka det i lokförardirektivet uppställs ett sådant krav. Regeringen delar denna bedömning, jfr också avsnitt 5.8.2, och instämmer även i promemorians förslag att, för att terminologin ska överensstämma med andra liknande regleringar på transportområdet, erkännandet bör benämnas tillstånd. Dessutom bör, mot bakgrund av att läkare och psykologer kan antas ha andra slags tillstånd enligt andra bestämmelser, tillståndet i denna lag benämnas särskilt tillstånd.

Medlemsstaterna får också enligt artikel 11.2 och 11.3 besluta att det räcker med att undersökningen utförs under överinseende av en läkare eller psykolog med tillstånd av myndigheten. Denna möjlighet som erbjuder viss flexibilitet bör tas in i lagen. Vad det innebär att en undersökning utförs under överinseende av en annan läkare är en bedömningsfråga. Det torde i vart fall krävas att den läkare eller psykolog som har tillstånd går igenom undersökningsresultaten och godkänner slutsatserna i utlåtandet. Om det emellertid vid en sådan undersökning visar sig att en person har hälsoproblem av ett visst slag vilka kräver specialistkompetens i ett visst avseende, ska specialistläkaren kunna utföra vidare undersökningar trots att denne inte har tillstånd av tillsynsmyndigheten.

Kravet att läkare och psykolog ska ha tillstånd gäller förutom de grundläggande undersökningarna som en person måste genomgå för att beviljas förarbevis även för att utföra hälsokontroller enligt artikel 16.1 (jfr avsnitt 5.6) och alkohol- och drogkontroller enligt artikel 18.2 (jfr avsnitt 5.5.7).

Vilka skyldigheter och krav som ska gälla för personer som vill ha tillstånd att utföra dessa läkarundersökningar kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om. Eventuella myndighetsföreskrifter bör meddelas efter samråd med Socialstyrelsen.

Enligt direktivet ska läkare och psykologer bl.a. vara oberoende. I lagrådsremissen angavs också detta villkor för att få ett tillstånd. *Lagrådet* har påpekat att det i viss mån är oklart vad direktivets krav på oberoende innebär, men dragit slutsatsen att läkare och psykologer inte

får vara anställda hos eller på annat sätt tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som anlitar honom eller henne. Regeringen delar denna slutsats och föreslår att bestämmelsen utformas på det sättet.

Enligt artikel 20.2 finns en möjlighet att göra undantag från kravet på yrkeskvalifikationer om de kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta. För att undantag ska få göras krävs medverkande av kommissionen enligt ett visst, specificerat förfarande. Genom det föreslagna kravet i lagen att läkare och psykologer ska ha tillräckliga yrkeskvalifikationer kan det i den bedömningen också ingå en sådan prövning som avses i artikel 20.2. I verkställighetsföreskrifter kan regeringen närmare ange hur förfarandet ska gå till, bl.a. när det gäller kommissionens medverkan enligt kraven i direktivet vid en undantagsprövning.

#### *Övrigt lämplighetskrav*

*Transportstyrelsen* har efterlyst ytterligare ett villkor för att beviljas förarbevis – ”lämplighet i övrigt”. Med ett sådant krav skulle myndigheten kunna göra en allmän bedömning och i föreskrifter ange vad som ska gälla för exempelvis den som straffats för rattonykterhet.

Lokförardirektivet är ett s.k. minimidirektiv vilket betyder att det i och för sig är möjligt att ställa högre krav än vad som anges i direktivet. Krav på lämplighet vad avser personliga förhållanden, exempelvis avseende pålitlighet i nykterhetskänslighet, finns också inom andra transportslag. I körkortslagen (1998:488) anges att lämplighet med hänsyn till personliga förhållanden förutsätter att den sökande inte bedöms opålitlig i nykterhetskänslighet och i övrigt kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken.

I den här föreslagna lokförarregleringen får dock den av Transportstyrelsen efterfrågade bedömningen anses rymmas i de medicinska och psykologiska test som krävs för att beviljas förarbevis. I bilagan till direktivet anges att läkarundersökningen ska innehålla test för att upptäcka drog- och alkoholmissbruk som kan innebära minskad lämplighet för arbetet. I det yrkespsykologiska testet ska undersökas om den sökande uppvisar personlighetsegenskaper som kan påverka förmågan att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt. Arbetsgivarna föreslås också vara skyldiga att inrätta kontrollsystem för sina förare som innebär att det ska tas alkohol- och drogtester, se avsnitt 5.5.7. Till detta kommer att nuvarande generella säkerhetsreglering för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen (2004:519) kommer att finnas kvar och gälla all personal, dvs. även förare som kommer att omfattas av den nu föreslagna lagen. Dessa bestämmelser innebär, utöver annat, att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har ett ansvar för att endast den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt tilldelas arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Till dessa bestämmelser finns knutet ett tillsynsansvar. Någon risk för att personer som av något skäl bedöms olämpliga som förare, på grund av regelverket, skulle släppas igenom som förare torde därför inte föreligga. Något ytterligare krav avseende ”lämplighet i övrigt” bör därför inte införas i lagen.

Det avslutande kravet enligt artikel 11.4 i direktivet för att beviljas förarbevis är 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 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. En allmän bestämmelse om att sökanden ska kunna styrka de yrkeskvalifikationer som krävs bör således införas i lagen. I avsnitt 5.8.3 behandlas frågan om utbildningskrav för att uppnå dessa kvalifikationer.

#### *Utfärdande myndighet m.m.*

Enligt artikel 6 ska förarbeviset utfärdas av den behöriga myndigheten som den definieras i artikel 3 a. I avsnitt 5.11.1 föreslås att regeringen bestämmer vilken myndighet som ska vara tillsynsmyndighet och behörig myndighet enligt artikel 3 a. Det redogörs i det avsnittet för att Transportstyrelsen är den myndighet som ligger närmast till hands för denna uppgift. Den myndighet som regeringen utser som tillsynsmyndighet kommer således också att få uppgiften att utfärda förarbevisen.

*Transportstyrelsen* har ansett att eftersom den utfärdande myndigheten har en möjlighet att skönsmässigt bedöma om ett förarbevis ska utfärdas eller inte, ska det inte i lagen stå att förarbevisen ska utfärdas om villkoren uppfylls, utan att förarbevisen "får" utfärdas. Det är enligt regeringen naturligtvis korrekt att det måste göras en bedömning i varje enskilt fall om ett förarbevis ska utfärdas eller inte. Den föreslagna regleringen av kraven för förarbevis i lagen är också allmänt hållen. Detta innebär dock inte att den utfärdande myndigheten har en möjlighet att välja att utfärda förarbevis eller inte, så länge kraven enligt lagen är uppfyllda. De allmänna kraven i lagen är uppfyllda om sökanden uppfyller dessa krav i den form som de kommer att preciseras i föreskrifter på lägre normnivå än lag. Om sökanden inte uppfyller kraven i förordning eller myndighetsföreskrift är inte heller kraven i lagen uppfyllda. Någon ändring till att förarbevis "får" utfärdas om villkoren i lagen är uppfyllda bör således inte göras.

#### 5.4.2 Giltighet

**Regeringens förslag:** Ett förarbevis ska vara giltigt i tio år från dagen för utfärdandet.

Ett förarbevis som har utfärdats i Sverige för någon som fyllt 18 men inte 20 år ska gälla bara här i landet till dess han eller hon fyllt 20 år.

Ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz ska gälla i Sverige om föraren har fyllt 20 år.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att ett förarbevis ska vara gällande endast om föraren med godkänt resultat genomgår föreskrivna hälsokontroller. I

promemorian anges inte att ett förarbevis som har utfärdats i Sverige för någon som fyllt 18 men inte 20 år bara ska gälla här i landet till dess han eller hon fyllt 20 år.

**Remissinstanserna:** Framför inte några synpunkter på förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 14.5 i lokförardirektivet ska ett förarbevis vara giltigt i tio år. Detta bör anges i lagen. Det bör också förtydligas att tiden räknas från dagen för utfärdandet. Direktivet anger att förarbeviset ska vara giltigt om inte annat följer av artikel 16.1, dvs. under förutsättning att föraren genomgår regelbundna hälsokontroller. Någon sådan automatiskt inträdd ogiltighet föreslås dock inte, se avsnitt 5.11.3, där i stället återkallelseinstitutet föreslås användas. *Transportstyrelsen* har vid underhandskontakter uppgett att en sådan justering kan godtas.

Enligt artikel 7.1 ska ett förarbevis gälla inom gemenskapens hela territorium. EU:s regleringar på järnvägsområdet omfattas av samarbete med EES och Schweiz. Det bör således i lagen anges att ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om föraren har fyllt 20 år. Förarbevis för personer under 20 år får nämligen enligt artikel 10 endast gälla inom den egna statens territorium. Förslaget innebär att förarbeviset blir automatiskt gällande, dvs. utan något som helst beslut av den svenska tillsynsmyndigheten. Detta följer också av artikel 7.1. Däremot kan ordalydelsen i artikel 9.2 peka på att en medlemsstats behöriga myndighet ska fatta ett beslut om att erkänna ett förarbevis utfärdat i EES (eller Schweiz). I promemorian föreslås dock inte en sådan ordning. Ingen remissinstans har heller haft något att erinra mot förslaget. Eftersom direktivets lydelse således inte är entydig finns det också möjlighet att välja detta alternativ om det inte strider mot direktivet i övrigt.

## 5.5 Kompletterande intyg

### 5.5.1 Krav för att få ett kompletterande intyg

**Regeringens förslag:** Ett kompletterande intyg ska utfärdas för den som har

1. giltigt förarbevis,
2. tillräckliga kunskaper för att framföra de järnvägsfordon som intyget avser på den järnvägsinfrastruktur som intyget avser,
3. lämpliga språkkunskaper för den järnvägsinfrastruktur intyget avser, och
4. deltagit i intern utbildning om företagets säkerhetsstyrningssystem.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Förslaget i promemorian ställer inte krav på giltigt förarbevis för att kunna erhålla ett kompletterande intyg. I promemorian ges också en något annan definition av begreppet järnvägsinfrastruktur.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att infrastruktur-begreppet bör definieras på samma sätt som i järnvägslagen (2004:519).

### **Skälen för regeringens förslag**

Enligt artikel 9.1 i lokförordirektivet måste för erhållande av intyg och för att detta intyg fortsättningsvis ska vara giltigt föraren ha giltigt förarbevis och minimikraven i artiklarna 12 och 13 vara uppfyllda. Ett intyg anger på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel (dvs. vilka järnvägsfordon) innehavaren har rätt att framföra (jfr artikel 3 j).

#### *Förarbevis ska innehas*

Enligt artikel 9.1 måste förarbevis innehas för att föraren ska kunna erhålla ett intyg. I promemorians uppräknning av kraven för att erhålla ett kompletterande intyg återfinns inte detta villkor. Någon möjlighet att undvara detta villkor för ett korrekt genomförande av direktivet finns dock inte. Det bör således anges som ett av villkoren för att erhålla ett kompletterande intyg att ett giltigt förarbevis innehas. Någon skillnad i sak för den enskilde föraren innebär denna justering emellertid inte när det gäller möjligheten att utföra sitt yrke. Promemorians förslag, liksom regeringens i avsnitt 5.1, är att både förarbevis och kompletterande intyg måste innehas för att få framföra järnvägsfordon. Även om ett kompletterande intyg enligt promemorians förslag hade kunnat utfärdas utan att föraren innehar ett förarbevis, hade föraren ändå inte haft rätt att framföra järnvägsfordon, eftersom behörigheten att framföra järnvägsfordon kräver att både förarbevis och kompletterande intyg innehas, jfr avsnitt 4.1 i promemorian och avsnitt 5.1 i denna proposition. Det är således både förenligt med direktivet och ändamålsenligt i övrigt att innehav av förarbevis är ett krav för kompletterande intyg.

#### *Kunskaper om aktuella järnvägsfordon och aktuell järnvägsinfrastruktur*

I artikel 13.1 och 13.2 anges kraven för yrkesbehörighet för att få ett kompletterande intyg. Den sökande ska ha klarat godkänt resultat vid prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande materiel och för den infrastruktur som ansökan om intyget gäller. Dessa krav bör anges i lagen. Direktivet kräver (se artikel 16) att intygets giltighet villkoras av att dessa krav kontrolleras regelbundet. Kravet bör därför utformas som ett krav att ha tillräckliga kunskaper för att framföra de järnvägsfordon på den järnvägsinfrastruktur intyget avser. I avsnitt 5.8.3 och 5.8.4 behandlas frågan om utbildningskrav och prov för att styrka dessa krav.

Begreppet järnvägsinfrastruktur kräver dock en kommentar. Enligt definitionen på järnvägsinfrastruktur i 1 kap. 4 § järnvägslagen 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”. I promemorian gavs en något annorlunda

definition av begreppet järnvägsinfrastruktur som var mer baserad på att behörigheten gällde för en viss linje med den teknik som används vid denna. *Transportstyrelsen* har dock ansett att det går att använda samma definition som i järnvägslagen. Regeringen instämmer i detta. Med anledning av vad *A-Train AB* har uppgett, ska också nämnas att i denna proposition, liksom i promemorian, används även kortformen infrastruktur för samma begrepp.

#### *Krav på relevanta språkkunskaper*

Artikel 12 anger att kravet på språkkunskaper enligt bilaga VI ska vara uppfyllt för den infrastruktur för vilken intyget gäller. Avsnitt 8 i bilaga VI innehåller bestämmelser om språktest och innebär bl.a. att förare som måste kommunicera med infrastrukturförvaltaren om kritiska säkerhetsfrågor ska ha kunskaper i det språk som bestäms av berörd infrastrukturförvaltare. I bilagan ges närmare detaljer om vilka krav som ska uppnås. I lagen bör således anges som ett villkor för att erhålla intyg ett krav på lämpliga språkkunskaper för den järnvägsinfrastruktur intyget avser. Närmare detaljer om kravet kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om.

*A-Train AB* har efterfrågat ett klargörande av om det kan räcka med språkkunskaper i engelska och har jämfört med kraven inom andra transportslag. Det finns inget i direktivet som hindrar att en infrastrukturförvaltare bestämmer att man ska kommunicera på engelska på det aktuella järnvägsnätet. Jämförelser med flyget och sjöfarten riskerar dock att bli missvisande eftersom dessa transportslag i betydligt större utsträckning än järnvägen är av internationell karaktär. Det kan innebära språkförbistringar och negativa konsekvenser för säkerheten om förare och trafikledning använder ett språk som de inte behärskar fullt ut. Det får förutsättas att infrastrukturförvaltaren, när den bestämmer vilket språk som ska användas, samråder med berörda järnvägsföretag.

#### *Utbildning i säkerhetsstyrningssystem*

Slutligen krävs för att beviljas ett kompletterande intyg enligt artikel 13.3 att föraren har deltagit i utbildning i det säkerhetsstyrningssystem som gäller hos det utfärdande järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren. Ett säkerhetsstyrningssystem är enligt 2 kap. 5 § första stycket järnvägslagen den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. Detta krav bör således också anges i lagen.

#### **5.5.2 Undantag**

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från krav på kompletterande intyg.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.



**Remissinstanserna:** *Branschföreningen Tågoperatörerna* har inte några synpunkter på lagförslaget men kritiserar den underrättelseskyldighet som föreslås införas i förordning.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Enligt artikel 4.2 första stycket i lokförordningen gäller kravet att inneha ett intyg inte i vissa undantagsfall, under förutsättning att en annan förare som har intyg sitter bredvid föraren under framförandet. Undantagen är inte tvingande, utan enligt andra stycket i artikel 4.2 får järnvägsföretaget besluta om undantaget ska utnyttjas. Detsamma måste rimligtvis gälla för en infrastrukturförvaltare som har förare som normalt ska ha intyg. Undantag får enligt direktivet göras i följande situationer:

- a) när en störning i järnvägstrafiken nödvändiggör omdirigering av tåg i trafik eller underhåll av spår,
- b) vid speciella, enstaka tjänster där historiska tåg används,
- c) vid speciella, enstaka godstjänster, förutsatt att detta godkänns av infrastrukturförvaltaren,
- d) vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg eller lok,
- e) under förarutbildning och förarprov.

Enligt tredje stycket i samma artikel ska infrastrukturförvaltaren informeras i förväg när en extra förare används om den vanliga föraren undantas från kravet på intyg enligt ovan.

Undantagsmöjligheterna bör inte regleras i lagen, utan kan lämpligen lämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om. I föreskrifterna kan då även tas in de villkor för undantagen som artikeln innehåller.

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. Det senare bör därför anses vara tillräckligt.

*Branschföreningen Tågoperatörerna* har kritiserat att infrastrukturförvaltaren ska underrättas varje gång ett järnvägsföretag utnyttjar undantagsmöjligheten. Tågoperatörerna anser att det kommer att leda till stora administrativa bördor och ifrågasätter nyttan. Regeringen har förståelse för synpunkten och avser att återkomma till frågan i samband med förordningsarbetet.

### 5.5.3 Intygshantering och förarkontroller

**Regeringens förslag:** Det kompletterande intyget ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är eller ska bli anställd eller på annat sätt anlitas eller ska anlitas i verksamheten.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem utfärda, uppdatera, ompröva och återkalla kompletterande intyg samt regelbundet kontrollera sina förares kvalifikationer och hälsa.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda.

**Remissinstanserna:** *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* ifrågasätter det lämpliga i att låta privata arbetsgivare stå för den myndighetsutövning gentemot sina anställda och arbetssökande som det innebär att utfärda eller återkalla de kompletterande intygen. TCO anser att det bör övervägas att i stället lägga även dessa uppgifter på tillsynsmyndigheten om en sådan ordning är förenlig med direktivet. *Branschföreningen Tågoperatörerna* begär ett förtydligande av om bestämmelsen innebär att järnvägsföretag som använder inhyrd personal eller lånar personal måste utfärda ett kompletterande intyg för dessa. TCO och *Fackförbundet ST* tillstyrker det föreslagna bemyndigandet.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Utfärdande organ*

Enligt artikel 6.2 i lokförardirektivet ska ett kompletterande intyg utfärdas av det järnvägsföretag eller av den infrastrukturförvaltaren hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Den som hyr in eller lånar förare måste alltså utfärda ett kompletterande intyg för dessa förare (jfr också skäl 21 till direktivet). I promemorian lämnas också förslag i enlighet med direktivets krav. TCO har ifrågasatt ordningen att arbetsgivaren eller uppdragsgivaren ska stå för den myndighetsutövning det innebär att utfärda och återkalla kompletterande intyget för sina anställda. Regeringen kan dock inte se någon möjlighet att avvika från den i direktivet angivna ordningen och t.ex. lägga uppgiften att utfärda intygen på tillsynsmyndigheten. Till detta kommer att ett kompletterande intyg enligt artikel 6.2 ska tillhöra företaget som utfärdat det och enbart gälla i detta företags verksamhet. Något konstitutionellt hinder mot att överlämna uppgiften att utfärda de kompletterande intygen till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare finns inte, så länge det sker med stöd av lag, se 12 kap. 4 § andra stycket regeringsformen.

Enligt artikel 7.2 ska ett intyg gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i detta. En bestämmelse med denna innebörd bör föras in i lagen, även om detta förhållande indirekt följer redan av de bestämmelser som föreslagits i avsnitt 5.5.1.

#### *Utfärdande av intyg m.m.*

Enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen ska varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ha ett säkerhetsstyrningssystem. Enligt artikel 15 första stycket i lokförardirektivet ska järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna fastställa sina egna förfaranden för att utfärda eller uppdatera de kompletterande intygen, som en del av säkerhetsstyrningssystemet. De ska även enligt samma artikel fastställa förfaranden för överklagande som gör att förare kan begära omprövning av ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfälligt återkallande eller återkallande av ett intyg. I lagen bör således införas en bestämmelse om att företagen i sitt säkerhetsstyrningssystem, ska hantera intygen, t.ex. genom att utfärda, uppdatera, ompröva och återkalla dessa. I systemet kan då införas bl.a. kravspecifikationer för de prov som ska avsluta förarutbildningen (jfr artikel

25.1 b som behandlas i avsnitt 5.8.4). Närmare föreskrifter kan meddelas av regeringen i form av verkställighetsföreskrifter.

I anslutning till detta ska nämnas bestämmelsen i artikel 17 tredje stycket tredje meningen i direktivet, nämligen att ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som utfärdar ett intyg till föraren ska beakta motsvarande handlingar från tidigare anställningar. Bestämmelsen syftar till att begränsa administrativa krav i samband med att en förare byter arbetsgivare. Det innebär till exempel att om en förare går över till ett annat företag men kör på samma infrastruktur och med samma typ av järnvägsfordon, ska det nya företaget kunna utfärda ett nytt intyg på grundval av de uppgifter som står i det gamla intyget. Det är dock alltid den aktuella arbetsgivaren som ansvarar för att föraren uppfyller kraven och som på lämpligt sätt måste 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 föreskriven fortbildning och föreskrivna hälsokontroller bör dock detta utgöra ett 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. Föraren kommer dock alltid behöva genomgå utbildning i det nya företags säkerhetsstyrningssystem eftersom detta är företagsinternt och kan se olika ut i olika företag. Utförningen av bestämmelsen i direktivet, att tidigare intyg ska ”beaktas” gör den mindre lämplig att införa som ett krav i lagen, utan beaktandet bör i stället göras inom ramen för det förfarande som föreslås ovan.

#### *Förarkontroller*

Enligt artikel 16.2 ska förarnas kunskaper etc. regelbundet kontrolleras genom ett förfarande som ska fastställas i företags säkerhetsstyrningssystem. Eftersom kontrollerna ska fastställas i säkerhetsstyrningssystemet kan detta lämpligen genomföras i den ovan föreslagna bestämmelsen om att företagen ska hantera intyg i sitt säkerhetsstyrningssystem. I systemet kan då även genomföras de krav som artikel 18.1 ställer, dvs. att företagen ska inrätta system för övervakning av sina förare. Artikel 18 synes i första hand avse att kontroller av yrkesbehörigheten görs (jfr artikel 18.1 andra stycket), men skrivningen i artikel 18.2 andra stycket indikerar att det även kan vara fråga om hälsokontroller som avses, åtminstone av den fysiska statusen hos föraren (jfr hänvisningen till avsnitt 3.1 i bilaga II). Eftersom säkerhetsstyrningssystemet enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen ska trygga en säker verksamhet kan i det systemet också anges vilka uppföljningsåtgärder som ska vidtas om kontrollerna visar på brister. I avsnitt 5.6 föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om hälsokontroller. Detta bemyndigande kan användas även till att genomföra ev. krav på kontroller inom ramen för verksamhetsutövarens övervakningsansvar.

Artikel 18.2 sista meningen innehåller dessutom ytterligare krav på kontroller av förarna, i detta fall ska bl.a. drogpåverkan kontrolleras, och

#### 5.5.4 Prövning av tvister om kompletterande intyg

**Regeringens förslag:** Förare, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska kunna hänskjuta tvist som rör frågan om ett beslut om utfärdande, uppdatering eller återkallelse av ett kompletterande intyg till tillsynsmyndigheten.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundsvall* uppger att det föreslagna tvistlösningsinstitutet framstår som främmande inom svensk förvaltningsrätt. Kammarrätten uppger vidare att enligt förvaltningsprocesslagen (1971:291) ska, om en enskild överklagar en förvaltningsmyndighets beslut, den myndighet som först beslutade i ärendet vara den enskildes motpart i domstolen. Det kan enligt kammarrätten ifrågasättas vem som här ska vara den enskildes motpart i förvaltningsrätten när ett beslut överklagas dit.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 15 andra stycket i lokförordirektivet ska parterna, dvs. föraren och järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, om de inte kommer överens i frågor om utfärdande av intyg m.m., få begära prövning av den behöriga myndigheten eller oberoende överklagningsorgan. Denna överprövning får anses förutsätta att parterna dessförinnan inte har kommit överens efter en sådan omprövning inom företaget som behandlats i avsnitt 5.5.3. Även om både föraren och den som fattat beslutet om intyget, dvs. järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, ska kunna hänskjuta tvisten, får det i första hand ses som ett medel för föraren att få sin sak prövad.

Som *Kammarrätten i Sundsvall* påpekat är det ett ovanligt och något främmande institut i svensk förvaltningsrätt att en förvaltningsmyndighet ska pröva en tvist mellan två enskilda rättssubjekt. Det förekommer dock liknande regleringar redan i dag, t.ex. i 7 kap. 10 § lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och 8 kap. 9 § järnvägslagen. I den senare bestämmelsen anges att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare får hänskjuta en tvist om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut är förenligt med lagen. Båda regleringarna har sina ursprung i EU-direktiv.

*Kammarrätten i Sundsvall* har även ifrågasatt hur partsställningen kommer att bli i förvaltningsdomstolen efter ett överklagande dit. Enligt 7 a § förvaltningsprocesslagen ska den myndighet som först fattade beslut i ärendet, vara den enskildes motpart i den fortsatta domstolsbehandlingen efter det att den enskilde överklagat ett beslut. Eftersom tillsynsmyndigheten kommer att vara den första myndighet som fattar beslut i ärendet blir således tillsynsmyndigheten också den enskildes motpart vid ett överklagande av tillsynsmyndighetens beslut. Även Trafikverket kommer i och för sig utfärda kompletterande intyg. Trafikverket gör dock detta i sin roll som arbets- och uppdragsgivare, varför dessa beslut får jämföras med övriga verksamhetsansvarigas beslut i dessa avseenden.

### 5.5.5 Intyget och dess giltighet

**Regeringens förslag:** Ett kompletterande intyg ska gälla endast i verksamhet hos det järnvägsföretag eller för den infrastrukturförvaltare som utfärdat intyget.

Intyget ska gälla tills vidare eller till det datum den som utfärdat intyget bestämmer.

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att intyget inte ska vara giltigt om innehavaren inte med godkänt resultat genomgår föreskrivna hälsokontroller.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det kompletterande intyget ska gälla tills vidare och inte upphöra att gälla när förarens slutar sin anställning eller sitt uppdrag. Annars kan det enligt *Transportstyrelsen* för de förare som är anställda av personaluthyrningsföretag och har återkommande enstaka uppdrag under en längre period krävas ett nytt intyg varje gång föraren anlitas av ett visst företag.

#### Skälen för regeringens förslag

*Intyget gäller endast i det utfärdande företags verksamhet*

Enligt artikel 7.2 i lokförardirektivet ska ett intyg gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i detta. Enligt artikel 6.2 ska intyget vara det utfärdande företags egendom. Enligt förslaget i avsnitt 5.5.1 ska ett intyg utvisa bl.a. vilken infrastruktur och vilka järnvägsfordon föraren är behörig för och utfärdas av den aktuella verksamhetsutövaren. Ett villkor för att få intyg är vidare att föraren har deltagit i utbildning i det aktuella företags säkerhetsstyrningssystem. Detta innebär i praktiken att intyget bara kan gälla för den infrastruktur och de järnvägsfordon som fastställs i intyget, och att föraren inte kan utnyttja intyget hos någon annan verksamhetsutövare. Av tydlighetsskäl är det dock lämpligt att förhållandet klargörs i en särskild bestämmelse. Det kan inte heller uteslutas att två järnvägsföretag använder sig av exakt samma typ av järnvägsfordon och framför dessa på samma infrastruktur. Ett intyg utfärdat av den ena verksamhetsutövaren ska då inte kunna utnyttjas i den andras verksamhet.

#### *Giltighetstid*

Direktivet anger inte någon särskild giltighetstid för intyget. Intyget bör därför gälla utan tidsbegränsning, tills vidare, om inte företaget beslutar annat. Se också nedan vad som gäller om föraren slutar sin anställning.

Enligt artikel 17 tredje stycket första meningen ska ett intyg upphöra att gälla när innehavaren slutar sin anställning som förare. Detsamma bör enligt regeringen gälla när en förare, som är anställd i ett företag, t.ex. ett bemanningsföretag, men kör enligt uppdrag för ett annat företag, slutför sitt uppdrag (jfr artikel 6.2). Någon möjlighet att låta intyget gälla även efter det att anställningen eller uppdraget har tagit slut, vilket *Transportstyrelsen* föreslår, finns inte enligt direktivet. Det problem som *Transportstyrelsen* pekar på bör dock ändå kunna undvikas. En förare som återkommande har enstaka (eller flera) uppdrag för ett företag torde regelmässigt göra detta enligt ett avtal mellan t.ex. bemanningsföretaget och företaget i vars verksamhet föraren kör. Även om varje enskilt köruppdrag slutförs vid varje avslutad körning, bör begreppet uppdrag i direktivet av praktiska skäl kunna tolkas i en vidare mening än så. Först när uppdraget i sin helhet, dvs. när avtalet med dess avropningsmöjligheter upphör att gälla, bör föraren anses ha slutat sitt uppdrag enligt lagen. En förare som är anställd vid ett bemanningsföretag och som anlitas av olika företag under olika perioder behöver inte heller ha ett nytt intyg varje gång föraren anlitas av samma företag, förutsatt att det finns ett gällande avtal som utnyttjats, vilket regelmässigt bör vara fallet.

#### *Genomgångna kontroller inget villkor för giltighet*

För att ett intyg ska förbli giltigt krävs, enligt artikel 16.2, att innehavaren genomgår regelbundna prov och kontroller avseende kraven i artiklarna 12 och 13, dvs. de grundläggande krav som har behandlats i avsnitt 5.5.1 (kunskaper om den rullande materielen, infrastrukturen, arbetsgivarens säkerhetsstyrningssystem samt språkkunskaper). I promemorian föreslås också att en förutsättning för att intyget ska vara giltigt är att föraren genomgår sådana kontroller. Av i princip samma skäl som anges i avsnitt 5.4.2 och 5.11.3 när det gäller giltigheten av ett förarbevis, bör dock enligt regeringen ett intyg inte automatiskt bli ogiltigt om nämnda kontroller m.m. inte genomgås. I stället bör återkallelse användas för detta ändamål, se avsnitt 5.5.8.

#### **5.5.6 Skyldighet att tillhandahålla föraren en kopia av intyget**

**Regeringens förslag:** Det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som har utfärdat ett kompletterande intyg ska på begäran av föraren överlämna en bestyrkt kopia av det kompletterande intyget och övriga handlingar som styrker förarens utbildning, yrkeskvalifikationer och erfarenhet.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 6.2 i lokförardirektivet ska intyget vara det utfärdande företagets egendom. Intyget skiljer sig således från förarbeviset som ska tillhöra den enskilde föraren. Föraren

ska dock ha rätt att på begäran få en bestyrkt kopia av det kompletterande intyget och av alla övriga handlingar som styrker dennes kvalifikationer. Skälet härtill är att föraren ska kunna styrka sina kvalifikationer hos en ny arbetsgivare, jfr samma artikel. Även artikel 17 tredje stycket kräver att innehavaren ska ha rätt att få en bestyrkt kopia av intyget och alla relevanta handlingar. En bestämmelse om skyldighet för företaget att tillhandahålla detta bör således föras in i lagen.

### 5.5.7 Företagens skyldighet att kontrollera förarna

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

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian anges dock att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska vara skyldiga att kontrollera "sina förare". I promemorians lagförslag finns inte heller någon reglering av järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten om förares arbetsoförmåga.

**Remissinstanserna:** *A-Train AB* anser att förslaget i promemorian är otydligt vad gäller innebörden av begreppet "sina förare". Frågan är enligt *A-Train AB* om denna formulering även innefattar förare som järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren inte står i en arbetsgivar-/arbetstagarrelation till och som utför trafik på en viss infrastrukturförvaltares järnvägsnät. *A-Train AB* undrar vidare vad som krävs för att företaget ska anses ha uppfyllt skyldigheten att säkerställa säkerhetsnivån. *Tjänstemännens centralorganisation (TCO)* tar upp frågor om relationen mellan läkarundersökningarna och förarnas personliga integritet.

*Transportstyrelsen* anser att eftersom hälsokraven är knutna till förarbeviset bör arbetsgivaren åläggas en skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten om det finns anledning att överväga en återkallelse av förarbeviset av hälsoskäl.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Påverkan av alkohol och droger*

I avsnitt 5.5.3 har föreslagits att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i sina säkerhetsstyrningssystem ska införa ett förfarande bl.a. för att regelbundet kontrollera att sina förare uppfyller kraven för att inneha ett intyg. I detta förfarande ska införas såväl de regelbundna kontroller

som företagen och förvaltarna är tvungna att göra enligt artikel 16.2 i lokförordirektivet, som de övervakningsåtgärder som de allmänt är skyldiga att göra enligt artikel 18.

Artikel 18 innehåller dock även ett krav på en annan typ av kontroll som bör behandlas särskilt. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ska enligt artikeln säkerställa att förarna inte vid någon tidpunkt under sin tjänstgöring är under inflytande av något ämne som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Denna skyldighet att kontrollera sina förare bör föras in i lagen. Uppgiften kan t.ex. fullgöras genom alkoholås, men kan också innebära att företagen kan behöva ålägga förarna att genomgå alkohol- och drogtester, se också avsnitt 5.6.

#### *Något om integritetsfrågan vid kontrollerna*

TCO har ansett att läkarundersökningar utgör ingrepp i förarnas personliga integritet och hänvisat till förslagen i betänkandet Integritetsskydd i arbetslivet (SOU 2009:44). I betänkandet konstateras att en arbetsgivares kontrollåtgärd i form av en medicinsk undersökning är särskilt känslig från integritetssynpunkt och därför bör användas med stor restriktivitet. Utredningen föreslår mot bakgrund härav en särskild lagreglering om arbetsgivares rätt att begära en medicinsk undersökning. Med en medicinsk undersökning menas enligt förslaget en hälsoundersökning eller ett alkohol-, narkotika- eller annat drogtest. Lagförslaget i betänkandet innebär vidare att arbetsgivare får begära en medicinsk undersökning bara om undersökningen sker för ett berättigat ändamål och om den framstår som ett godtagbart ingrepp i arbetstagarens integritet i förhållande till ändamålet. Som berättigat ändamål betraktas undersökningar som sker av säkerhetsskäl, för att bedöma tillståndet hos en arbetstagare som har sådana arbetsuppgifter där brister i arbetstagarens hälsotillstånd eller där alkohol-, narkotika- eller annan drogpåverkan i arbetet medför risk för människors liv, personliga säkerhet eller hälsa eller för betydande skador på miljö och egendom.

Det kan konstateras att syftet med de medicinska undersökningar som aktualiseras i den här föreslagna lagen (förutom detta avsnitt se även avsnitt 5.5.1, 5.5.3 och 5.6) uppfyller de krav som anges i det ovan nämnda betänkandet. Bestämmelsen bör dock omformuleras något i förhållande till förslaget i promemorian, där det hänvisades till undersökningar som arbetsgivaren eller behörig läkare bedömde nödvändiga för att avgöra en förarens lämplighet. För att proportionalitetstanken ska återspeglas i lydelsen bör i stället anges att undersökningen ska vara nödvändig för att bedöma förarens lämplighet, dvs. på rent objektiv grund och inte hänförligt till arbetsgivarens eller en viss befattningshavares bedömning av detta behov. Är undersökningen nödvändig för att bedöma förarens lämplighet, får den också anses vara proportionerlig med beaktande av de risker lokföraryrket innebär.

Behörig att utföra en undersökning bör vara de läkare som har erhållit tillstånd av tillsynsmyndigheten, jfr avsnitt 5.4.1. Som nämnts kan det dock vara nödvändigt att en specialistläkare inom ett visst område gör fördjupade undersökningar. Det bör därför i lagen tas in en särskild



bestämmelse om skyldigheten för företagen och förvaltarna att utföra sådana kontroller. Inget hindrar att även dessa kontroller läggs in i säkerhetsstyrningssystemet även om inte direktivet kräver detta.

För att säkerställa möjligheten att genomdriva ett krav på sådan provtagning och läkarundersökning, föreslås i avsnitt 5.6 en skyldighet för förare att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning som arbetsgivaren eller behörig läkare anser nödvändig för att bedöma en förares lämplighet. Ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om dessa undersökningar och tester bör införas i lagen. Eventuella myndighetsföreskrifter bör meddelas efter samråd med Socialstyrelsen.

I likhet med vad *A-Train AB* i sitt remissyttrande har anfört bör uttrycket ”sina förare” i promemorian preciseras. I stället bör talas om förare vars intyg som järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har utfärdat. Det innebär att övervakningen t.ex. även innefattar förare anställda av ett bemanningsföretag som tillfälligt anlitas i verksamheten. För infrastrukturförvaltare omfattar således inte övervakningsansvaret förare som arbetar för andra företag som utför trafik på infrastrukturförvaltarens järnvägsnät.

#### *Övriga åtgärder vid upptäckta brister hos förarna*

Artikel 18.1 andra stycket kräver att om företagen upptäcker att en förares kvalifikationer och giltigheten i förarbeviset eller intyget kan ifrågasättas ska företagen omedelbart vidta erforderliga åtgärder, och enligt artikel 18.2 andra stycket ska verksamhetsutövaren så snart denne inser eller av en läkare informeras om att en förares hälsotillstånd har försämrats på ett sätt som innebär att hans eller hennes lämplighet som förare ifrågasätts, omedelbart vidta nödvändiga åtgärder. Verksamhetsutövaren måste i detta läge t.ex. genom vidare undersökningar skaffa underlag för att avgöra om föraren kan fortsätta köra. Artikel 18.2 andra stycket kräver att tillsynsmyndigheten omedelbart informeras om förarens arbetsförmåga varar längre än tre månader.

En bestämmelse om att företagen har skyldighet att vidta åtgärder bör tas in i lagen. Bestämmelsen bör utformas så att ett absolut krav att underrätta tillsynsmyndigheten gäller om föraren av hälsoskäl tas ur tjänst längre tid än tre månader. I promemorian redovisades ett förordningsförslag för att genomföra detta krav. Detta åliggande för företagen och förvaltarna bör dock tas in i lagen. I övriga fall bör kravet på företaget vara att vidta nödvändiga åtgärder. *A-Train AB* har efterfrågat vilka åtgärder som ska anses tillräckliga för att uppfylla detta krav. Om det är brister i de faktorer som ligger till grund för intyget har företaget möjligheten att återkalla intyget, se avsnitt 5.5.8. Om det är brister i hälsokraven bör – eftersom dessa krav är knutna till förarbeviset och inte till intyget – den lämpligaste åtgärden vara, vilket också *Transportstyrelsen* föreslagit, att tillsynsmyndigheten underrättas om bristerna är så allvarliga att det kan bli aktuellt att återkalla behörigheten. En annan åtgärd, som nämns i direktivet, är att kräva en särskild kontroll av förarens fysiska status.

**Regeringens förslag:** Ett kompletterande intyg ska återkallas av den som utfärdat det om innehavaren av intyget inte längre uppfyller förutsättningarna för att ett intyg ska kunna utfärdas eller inte med godkänt resultat genomgår regelbundna kontroller av kunskaperna. Ett beslut om återkallelse ska få begränsas att gälla för viss tid.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser det tveksamt om en återkallelse av det kompletterande intyget ska kunna grundas på hälsoskäl eller på en vägran att underkasta sig en hälsoundersökning. I stället bör det enligt *Transportstyrelsen* införas en skyldighet för arbetsgivaren att i sådana fall rapportera till tillsynsmyndigheten.

För att säkerställa att den förare som mister sitt kompletterande intyg inte ska kunna fortsätta utöva yrket genom att byta arbetsgivare anser *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* att det kan vara lämpligt att låta *Transportstyrelsen* besluta om återkallelse av kompletterande intyg.

**Skälen för regeringens förslag:** Artiklarna 16.3, 18, 19 c och 29.4 i lokförordirektivet innehåller bestämmelser som på något sätt innebär att det kompletterande intyget under vissa förutsättningar är ogiltigt eller ska kunna återkallas. Det är i direktivet dock inte helt entydigt på vilka grunder intyget ska kunna återkallas. Artikel 16.2 innebär egentligen att intyget automatiskt blir ogiltigt om vissa kontroller inte genomgås, men i avsnitt 5.5.5 har föreslagits att återkallelse i stället bör användas i en sådan situation, jfr även motsvarande resonemang när det gäller förarbevis i avsnitt 5.4.2 och 5.11.3. I artikel 18 uppges vidare att en återkallelse kan bli aktuell om järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren får information om att förarens hälsotillstånd gör att lämpligheten som förare kan ifrågasättas. De grunder på vilka ett intyg ska utfärdas omfattar dock inte hälsofrågor, utan i princip endast yrkeskunskaper, jfr avsnitt 5.5.1. En återkallelse på grund av hälsoskäl är däremot hänförligt till de medicinska och yrkespsykologiska krav som endast är knutna till förarbeviset och prövas hur som helst av tillsynsmyndigheten, jfr avsnitt 5.4.1. Eftersom några hälsokrav inte ska ställas för att utfärda ett intyg enligt den nu föreslagna lagen, bör, som *Transportstyrelsen* påpekat, inte heller en återkallelse av intyget ske på grundval av dessa förhållanden. I stället har i avsnitt 5.5.7 föreslagits att företaget i sådana fall ska underätta tillsynsmyndigheten.

Det kompletterande intyget bör kunna återkallas om förutsättningarna för att inneha intyg inte längre är uppfyllda eller om förarens resultat på utförda kontroller av kunskaperna inte når upp till kraven. De kontroller som här avses är företagets interna kontroller av de kunskaper som krävs för att beviljas ett kompletterande intyg, jfr avsnitt 5.5.3.

Det bör dock nämnas att den verksamhetsansvarige alltid enligt 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen har en skyldighet att se till att personer med uppgifter av betydelse för säkerheten har tillräckligt gott hälsotillstånd. Ingenting hindrar således att företaget tar föraren ur tjänst med stöd av järnvägslagen utan att formellt återkalla intyget enligt den nu föreslagna lagen.

En återkallelse bör kunna begränsas till att gälla för viss tid.

Företagen ska som föreslagits i avsnitt 5.5.3 inrätta ett förfarande för bl.a. utfärdande och återkallande av kompletterande intyg inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem. Detta ska innefatta en möjlighet för en förare som är missnöjd med företagets beslut att få detta internt omprövat. Enligt artikel 15 andra stycket ska parterna, om de inte kommer överens i frågor om intyg, dock kunna begära prövning av den behöriga myndigheten eller oberoende överklagandeorgan. Om parterna således inte kommer överens bör frågan kunna hänskjutas för tvistlösning hos tillsynsmyndigheten. Myndigheten ska vid en sådan prövning göra en bedömning av om företagets beslut är förenligt med den föreslagna lagen och föreskrifter meddelade i anslutning till den lagen.

## 5.6 Förarens skyldigheter

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

En förare ska genomgå läkarundersökning, blodprovstagning eller annan liknande undersökning om det är nödvändigt för att bedöma förarens lämplighet att utöva yrket. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om dessa undersökningar. En förare ska kunna hänskjuta en fråga om skyldighet att genomgå sådana undersökningar för prövning av tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om hälsokontroller av förare.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Tjänstemännens Centralorganisation (TCO)* anser att regleringar som innebär ingrepp i förarnas personliga integritet ska överensstämma med de förslag som lämnas i SOU 2009:44 Integritetsskydd i arbetslivet. Ingreppen i den personliga integriteten ska enligt TCO vara proportionerliga i förhållande till syftet, medicinsk undersökning ska genomföras av hälso- och sjukvårdspersonal och alkohol-, narkotika- och andra drogtest ska analyseras av laboratorium som är ackrediterat för uppgiften.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Skyldighet att upplysa om sitt eget hälsotillstånd*

Enligt artikel 18.2 i lokförardirektivet ska en förare omedelbart underrätta järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om föraren anser att hans eller hennes hälsotillstånd inte lämpar sig för att utföra arbetet. 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. Prop. 2010/11:122  
Kravet i direktivet bör föras in i lagen.

#### *Återkommande hälsokontroller*

I artikel 16.1 stadgas att för att ett förarbevis ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och kontroller avseende kraven i artikel 11.2 och 11.3. Det är kontroller av den fysiska och psykiska lämpligheten som avses. I bilaga II till direktivet finns bestämmelser om med vilka intervall kontrollerna ska utföras och vilket minimiintervall som kontrollerna ska ha. I bilagan anges att förutom regelbundna kontroller kan även undersökningar med kortare intervall krävas om den anställdes hälsotillstånd kräver detta.

Föraren måste alltså ha en skyldighet att genomgå hälsokontroller. Detta kan lämpligast regleras genom att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör kunna meddela föreskrifter om kontrollerna. Därvid kan regleras innehållet i kontrollerna och med vilken frekvens de ska genomföras, dvs. vad som anges i bilaga II till direktivet.

Beträffande vad *TCO* har anfört om att hälsokontrollerna måste beakta den personliga integriteten hänvisas till avsnitt 5.5.7.

#### *Alkohol- och drogtest*

I avsnitt 5.5.7 har föreslagits att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare har en skyldighet att se till att under tjänstgöring inte är påverkade av något ämne som kan negativt påverka koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Ett sätt att göra detta är genom alkohol- och drogtest. Det bör därför också anges i lagen att föraren har skyldighet att underkasta sig sådana tester.

#### *Krav på läkarundersökning ska kunna prövas av tillsynsmyndigheten*

I avsnitt 5.4.4 har föreslagits att tillsynsmyndigheten ska lösa tvister om utfärdande, uppdatering, tillfällig återkallelse eller återkallelse av ett kompletterande intyg. Sådan tvistlösning bör kunna få påkallas även av en förare som anser att en arbetsgivares eller läkares begäran om alkohol- eller drogtest. Föraren bör då kunna hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens prövning bör då, i likhet med vad som gäller för prövningen av frågor som rör intyget, begränsas till om kravet på undersökningen är förenligt med lagen eller föreskrifter meddelade med stöd av lagen

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om åtgärder för att förhindra förfälskning av förarbevis och kompletterande intyg.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 5 i lokförardirektivet ska de behöriga myndigheterna och de utfärdande organen vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra risker för förfälskning av förarbevis och intyg samt manipulering av register. Som föreslås i promemorian bör det överlämnas till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om dessa åtgärder. I sammanhanget bör nämnas att i kommissionens förordning (EU) nr 36/2010 finns bestämmelser om åtgärder till skydd mot förfälskning av förarbevis och intyg. De föreskrifter som får meddelas av bemyndigandet avser således andra åtgärder än de som omfattas av nämnda förordning.

## 5.8 Utbildning

### 5.8.1 Bakgrund

Ett av skälen till att lokförardirektivet antogs var att en studie visat att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprovning av lokförare (se skäl 4). I direktivet infördes därför bestämmelser om minimikrav på den utbildning som förarna ska genomgå.

Förutom att direktivet kräver genomgången motsvarande gymnasieutbildning (artikel 11.1) krävs också en särskilt utbildning som avser att tillgodose de krav på yrkeskvalifikationer som krävs för att erhålla förarbevis och kompletterande intyg, jfr artiklarna 11.4 respektive 13.1 och 2. I bilagorna IV–VI anges närmare vilka krav som ställs på innehållet i utbildningen.

När det gäller allmänna yrkeskunskaper och krav för förarbevis ska utbildningen t.ex. ha som mål att förvärva teoretisk och praktisk kunskap om

- järnvägsteknik, exempelvis säkerhetsprinciper och resonemangen bakom driftsbestämmelserna,
- risker som är förbundna med järnvägstrafik och 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 också kunna tillämpa säkerhetsbestämmelser samt 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 och ha kunskaper om grundläggande principer i elektroteknik.

Prop. 2010/11:122

För att beviljas ett kompletterande intyg ställs krav på kunskaper om dels den rullande materielen, dels den aktuella järnvägsinfrastrukturen inklusive de språkkunskaper som krävs för att kunna köra på en viss linje.

Vilken utbildningsmetod som ska tillämpas vid utbildningen regleras översiktligt i bilaga III till direktivet. Det ska t.ex. råda en god balans mellan teoretisk och praktisk utbildning. För individuell inläring av trafikregler och signaleringssituationer godtas datorstödd utbildning. Av artikel 25.6 framgår att utbildningen ska avslutas med prov. Proven ska enligt artikel 25.1 fastställas av tillsynsmyndigheten när det gäller de kunskaper som är relaterade till förarbeviset och av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren när det gäller de kunskaper som är relaterade till det kompletterade intyget.

### 5.8.2 Tillstånd krävs för att bedriva utbildning

**Regeringens förslag:** Utbildning ska få bedrivas endast efter tillstånd av tillsynsmyndigheten.

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens även om den lagtekniska utformningen är annorlunda.

**Remissinstanserna:** *Styrelsen för teknisk kontroll (SWEDAC)* beklagar att det inte lagts mer tid på att utreda olika lösningar och menar att ett system med personcertifieringar av lokförare, där certifieringen utförs av fristående certifieringsorgan, skulle lämpa sig väl för detta område.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 23.5 och 23.6 i lokförardirektivet krävs ackreditering eller erkännande av de personer eller organ som ska bedriva utbildningen. När det gäller utbildningen om infrastruktur inklusive linjekännedom, trafikregler och ”förfaranden” måste utbildningsanordnarna vara ackrediterade eller erkända i det land där infrastrukturen är belägen. I promemorian har föreslagits att det förfarande som ska väljas är ett tillståndsförfarande, motsvarande det som kallas erkännande i direktivet. *SWEDAC* har ifrågasatt detta val.

Enligt artikel 20 får medlemsstaterna välja att tillämpa ett ackrediteringsförfarande eller att den behöriga myndigheten, dvs. tillsynsmyndigheten, ska erkänna de personer eller organ för vilka det uppställs krav på ackreditering.

Ackreditering sköts i Sverige av *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. *SWEDAC* handhar i dag ackreditering av laboratorier för provning eller mätning och certifieringsorgan för certifiering av produkter, ledningssystem eller personal. Det gäller vanligtvis standardi-

serade bedömningar av oberoende, kvalifikationer och opartiskhet, t.ex. enligt tillämpliga europeiska standarder. I detta fall skulle certifieringsorganet ackrediteras mot standarden SS-EN ISO/IEC 17024, som är efterföljaren till standarden SS-EN 45013. Standarden ställer bl.a. krav på certifieringsorganets ledningssystem, certifieringsprocessen och personalens kompetens, inklusive examinatorer.

Enligt direktivet gäller ackrediterings- eller erkännandekravet för utbildningsanordnare, men även för läkare, psykologer och examinatorer. Det är fråga om kompetenser för vilka det är svårt att tillämpa de helt strikta kriterier som ett ackrediteringsförfarande förutsätter. Samtidigt kan konstateras att tillsynsmyndigheten enligt direktivet ska handha många frågor rörande förarbevis och kompletterande intyg. Myndigheten ska utfärda förarbevisen, föra register och t.ex. 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. 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 dessutom ställa krav på verksamhetsutövaren och har då alla sina tillsynsbefogenheter att tillgå.

Mot denna bakgrund får det därför enligt regeringens mening anses vara mest ändamålsenligt att låta tillsynsmyndigheten även ta hand om erkännandeprocessen för utbildningsanordnarna. Regeringen har dessutom i avsnitt 5.4.1 föreslagit att tillståndsförfarandet ska väljas när det gäller utseende av behöriga läkare och psykologer.

Ett tillstånd kan avse både ett företag och en enskild lärare, även om det förstnämnda kan förväntas bli vanligast. Man kan dock exempelvis tänka sig att en enskild person skulle vilja ansöka om tillstånd att bedriva språkutbildning. Att utbildningsföretagen beviljas tillstånd innebär att dessa sedan ansvarar för att de lärare man anlitar i verksamheten uppfyller nödvändiga krav. Oavsett hur utbildningsanordnaren väljer att organisera utbildningen innebär tillståndet att ansvaret hela tiden ligger hos tillståndshavaren. Det finns inte något som hindrar att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare själva tillhandahåller utbildning (jfr skäl 11 till direktivet). Detta kan antas bli vanligast när det gäller den del av utbildningen som tillgodoser kraven för det kompletterande intyget.

För att beviljas tillstånd gäller de allmänna kraven i artikel 20.2 i direktivet, dvs. att personen har erforderliga kvalifikationer och är opartisk. Däremot finns inte något krav på oberoende för att bedriva utbildning, vilket betyder att en person anställd vid samma företag som eleverna kan bedriva utbildning. Det bör också krävas att sökandens personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt är sådana att sökanden är lämplig att bedriva utbildning. Enligt artikel 20.2 finns en möjlighet att göra undantag från kravet på yrkeskvalifikationer om de kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta. För att undantag ska få göras krävs medverkande av kommissionen enligt ett visst, specificerat förfarande. Genom det föreslagna kravet i lagen att utbildningsanordnarna ska ha tillräckliga yrkeskvalifikationer kan det i den bedömningen också ingå en sådan prövning som avses i artikel 20.2.

Regeringen kan meddela verkställighetsföreskrifter om kraven för att beviljas tillstånd att bedriva utbildning och förfarandet när det gäller kommissionens medverkan enligt kraven i direktivet. Förslaget i avsnitt 7.5 innebär att tillsynsmyndigheten får ta ut avgifter för handläggning av ansökningar om att få tillstånd att bedriva utbildning.

### 5.8.3 Utbildningens närmare utformning

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om vilken utbildning som krävs för att erhålla förarbevis och kompletterande intyg.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Myndigheten för yrkeshögskolan* bedömer att de kvalitetskrav som kommer att ställas på utbildningsanordnarna ger en ökad kvalitetssäkring. Vidare anser myndigheten att utbildningen måste delas upp i två steg och att yrkeshögskolan kan ta ansvar för en del.

**Skälen för regeringens förslag:** I avsnitt 5 har redogjorts för vilka grundläggande krav som ska uppfyllas för att erhålla förarbevis och kompletterande intyg. Bland annat ska föraren ha relevanta yrkeskvalifikationer och kunskaper, både rent allmänt för att erhålla förarbeviset men också mer specifikt för de järnvägsfordon och den infrastruktur som föraren berörs av.

Enligt artikel 23.1 i lokförardirektivet ska utbildningen av förare innehålla en del som avser förarbeviset och avspeglar allmänna yrkeskunskaper enligt bilaga IV till direktivet samt en del som avser det kompletterande intyget och speglar kraven på särskilda yrkeskunskaper enligt bilagorna V och VI till direktivet. I artikel 23.2 anges att utbildningsmetoden ska uppfylla kriterierna i bilaga III.

Reglerna om utbildning i direktivet är omfattande och relativt detaljerade och kommer förmodligen att kräva en ännu mer omfattande reglering för att precisera utbildningen i svensk rätt. Det är därför, som också föreslås i promemorian, lämpligt att i första hand låta regeringen utforma utbildningen enligt de krav som direktivet fastställer. En möjlighet att vidaredelegera uppgiften till myndighet bör också finnas. Det åligger närmast regeringen att avgöra vem som ska bedriva vilken utbildning eller hur stor del av utbildningen staten ska ta delansvar för genom Myndigheten för yrkeshögskolan, t.ex. om vissa delar av utbildningen kan genomgöras inom ramen för yrkeshögskolan.



**Regeringens förslag:** Utbildningen ska avslutas med prov för att kontrollera att eleven uppnått de teoretiska och praktiska kraven för att beviljas ett förarbevis eller ett kompletterande intyg.

Tillsynsmyndigheten ska ansvara för prov för förarbevis.

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prov för förarbevis.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för prov för såväl förarbevis som kompletterande intyg. I promemorian föreslås också en bestämmelse om att regeringen ska kunna överlämna anordnandet av provverksamheten.

**Remissinstanserna:** *SWEDAC* föreslår att ackreditering ska krävas för att anordna prov. *Fackförbundet ST* och *TCO* anser att proven inte ska avgiftsbeläggas.

#### Skälen för regeringens förslag

Enligt artikel 25.6 i lokförardirektivet ska utbildningen avslutas med teoretiska och praktiska prov. Enligt artikel 25.1 ska proven för kontroll av kvalifikationerna för den del som avser förarbeviset fastställas av tillsynsmyndigheten och för den del som avser det kompletterande intyget av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren. Detta innebär att det är tillsynsmyndigheten respektive järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltare som har det slutgiltiga ansvaret för provverksamheten. Detta ansvar framgår också av artikel 19.1 b som anger att tillsynsmyndighetens uppgift är att säkerställa regelbundna prov. Ansvaret, åtminstone delvis, är möjligt att delegera (jfr artikel 19.4) men detta har inte föreslagits i promemorian, och är inte heller lämpligt enligt regeringen.

Att tillsynsmyndigheten respektive järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren ansvarar för proven kan dock inte tolkas som att dessa måste hålla i den praktiska hanteringen, som t.ex. att anordna proven, tillhandahålla lokaler och provtillfällen. Detta måste kunna överlåtas till en annan fysisk eller juridisk person som är bättre lämpad för detta. I promemorian föreslås en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten får överlämna uppgiften att anordna proven. Någon sådan bestämmelse bör dock inte införas eftersom den kan misstolkas som en rätt att lämna över hela ansvaret för provverksamheten, vilket inte är avsikten. En möjlighet att lämna över den praktiska hanteringen av proven, med bibehållet ansvar, finns utan att det behöver anges i lag. Med anledning av vad *SWEDAC* har anfört kan nämnas att det inte finns någonting som hindrar att ett sådant överlämnande sker till ett ackrediterat företag. Någon anledning

att anordnandet av proven ska få ske endast genom ackrediterade företag, något som SWEDAC föreslår, finns dock inte.

Direktivet innehåller flera bestämmelser om vad som ska bedömas vid proven, hur proven ska organiseras etc. Vissa av dessa krav, t.ex. innehållet och kravnivåerna i proven, kan anses omfattas av själva utbildningen och tas in i de föreskrifter om utbildning som regeringen i avsnitt 5.8.3 har föreslagits kunna meddela. Föreskrifter om förfarandet vid proven i övrigt kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om. Det kan t.ex. gälla krav på intyg om provresultat.

#### *Avgift för prov*

I promemorian föreslås att proven ska kunna avgiftsbeläggas. Detta har ifrågasatts av *Fackförbundet ST* och *TCO*. Eftersom tillsynsmyndigheten är huvudansvarig för provverksamheten när det gäller förarbevisen bör också kostnader som är förenade med provverksamheten för förarbevisen kunna täckas av avgifter. Ett bemyndigande om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådana avgifter bör därför införas. I promemorian föreslås att avgifter även ska få tas ut för prov för kompletterande intyg. Det saknas dock enligt regeringens mening för närvarande tillräckligt stöd att införa en rätt att ta ut avgifter för sådana prov. Av redogörelsen i denna proposition framgår också att den utbildning som avser att tillgodose kraven för det kompletterande intyget i stora delar kommer att ske inom ramen för verksamheten i det företag hos vilket föraren arbetar eller avser att arbeta.

### 5.8.5 Examinatorer

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

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att tillståndskrav ska gälla alla examinatorer oavsett vid vilken organisation de arbetar. I promemorian föreslås också att såväl tillsynsmyndigheten som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska utse examinatorer för proven.

**Remissinstanserna:** *SWEDAC* anser att examinatorer ska vara ackrediterade.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 25.1 a och b i lokförar-direktivet ska tillsynsmyndigheten utse examinatorer för förarbevisproven, medan järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ska utse examinatorer för proven för det kompletterande intyget. Examinatorerna ska enligt artikel 25.2 och 3 vara ackrediterade alternativt erkända av tillsynsmyndigheten. I avsnitt 5.5.1 och 5.9.2 har föreslagits att något

ackrediteringsförfarande inte ska tillämpas när det gäller läkare, psykologer och utbildningsanordnare. Regeringen delar promemorians bedömning att detsamma bör gälla för examinatorer. Dessa bör således ha tillstånd av tillsynsmyndigheten. En reglering av examinatorer på det i promemorian föreslagna sättet bör dock inte införas för de fall en förvaltningsmyndighet ansvarar för provverksamheten, utan endast när ansvaret ligger på järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare som inte samtidigt är förvaltningsmyndighet (jfr Trafikverket som har tillstånd både som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare). Innebörden av att en myndighet har ansvaret är att verksamheten som myndigheten ansvarar för bedrivs i myndighetens namn. En författningsreglering med innebörden att myndigheten ska utse examinatorer och erhålla tillstånd för examinatorerna är överflödig eftersom ansvaret för provverksamheten i sig medför en skyldighet att exempelvis utse examinatorer. En examinator som agerar för myndighetens räkning har också med automatik tillstånd. Det bör därför inte heller införas ett krav på tillstånd från någon annan myndighet. I lagen bör således endast anges att examinatorer vid prov när det gäller de moment i utbildningen som avser krav för kompletterande intyg som ska utfärdas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte är en förvaltningsmyndighet, ska ha tillstånd av tillsynsmyndigheten. Innebörden av att ha fått tillstånd är bl.a. att ansvaret inte kan överlämnas till någon annan. Ett företag som har fått tillstånd kan naturligtvis låta sina anställda examinera eller hyra in personal för detta, men det slutliga ansvaret ligger alltid hos den som fått tillståndet.

Examinatorn ska enligt artikel 20.2 utses på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikation och opartiskhet. Kraven på kvalifikation och opartiskhet bör anges i lagen. Några närmare bestämmelser om vilka kvalifikationer som krävs eller vilka krav som ska ställas vad gäller opartiskhet ges inte i direktivet. Det finns dock enligt artikel 20.2 en möjlighet att göra undantag från kravet på yrkeskvalifikation om de kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta. För att undantag ska få göras krävs medverkande av kommissionen enligt ett visst, specificerat förfarande. Genom det föreslagna kravet i lagen att examinatorerna ska ha tillräckliga yrkeskvalifikationer kan det i den bedömningen också ingå en sådan prövning som avses i artikel 20.2.

I lagrådsremissen hade även tagits in direktivets krav i artikel 20.2 på att examinatorn ska uppfylla krav på oberoende. Det anges dock särskilt i artikel 25.4 att kraven på oberoende inte ska utgöra ett hinder för examinatorn att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som ska utfärda det kompletterande intyget, något som det också hänvisades till i lagrådsremissens författningskommentar. *Lagrådet* har anfört att det i viss mån är något oklart vad direktivets krav på oberoende innebär, men har dragit slutsatsen att oberoendet – som måste ges samma betydelse i hela direktivet – gäller i förhållande till järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren. Regeringen delar denna slutsats. Bestämmelsen i artikel 25.4 måste därför ses som en specialbestämmelse som innebär ett undantag från det generella kravet på oberoende i artikel 20.2. I enlighet med vad *Lagrådet* föreslår bör således lagtexten justeras så att något krav på oberoende inte gäller för examinatorer.

Enligt artikel 19.1 i ska tillsynsmyndigheten fastställa nationella kriterier för examinatorer enligt artikel 25.5 i direktivet. Av denna bestämmelse framgår att val av prov 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. Regeringen kan meddela verkställighetsföreskrifter om vilka närmare skyldigheter och krav som ska gälla för att få tillstånd som examinator och därvid beakta eventuella gemenskapskriterier.

## 5.9 Register

### 5.9.1 Direktivets krav

#### *Register över förarbevis och kompletterande intyg*

Enligt artikel 22.1 i lokförardirektivet ska ett register föras över alla förarbevis som ska vara åtkomliga med hjälp av ett nationellt nummer. Registret ska uppdateras regelbundet. På motiverad begäran ska uppgifter om statusen på förarbevisen lämnas till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, till den europeiska järnvägsbyrån eller till förarnas arbetsgivare.

Enligt artikel 22.2 ska alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare föra ett register, eller se till att ett register förs, över de kompletterande intygen. Registret ska uppdateras regelbundet. Företagen och förvaltarna är skyldiga att tillhandahålla uppgifter om innehållet i intygen till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, när så krävs på grund av deras internationella verksamhet.

Förarna ska ha tillgång till uppgifterna om sig själva i registren, och de ska ha rätt att få en kopia på uppgifterna, se artikel 22.3.

Enligt artikel 22.5 ska de myndigheter och företag som för register över förarbevis och kompletterande intyg följa bestämmelserna i direktiv 95/46/EG om skydd för enskilda personer med avseende på behandlingen av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (dataskyddsdirektivet). Detta direktiv har i Sverige genomförts genom personuppgiftslagen (1998:204), förkortad PuL.

#### *Register över tillståndshavare*

Enligt artikel 19.1 e ska register föras över personer och organ som ackrediterats eller erkänts. Detta innebär att det ska föras register över de läkare, psykologer, utbildningsanordnare och examinatorer som har fått tillstånd att utföra sådana uppgifter, jfr avsnitt 5.4.1, 5.8.2 respektive 5.8.5.

### 5.9.2 Grundläggande regler om integritetsskydd

Enligt målsättningsstadgandet i 1 kap. 2 § fjärde stycket regeringsformen (RF) ska det allmänna bland annat värna den enskildes privatliv och familjeliv. Av 2 kap. 6 § andra stycket RF följer vidare att var och en är

skyddad gentemot det allmänna mot betydande intrång i den personliga integriteten, om det sker utan samtycke och innebär kartläggning eller övervakning av den enskildes personliga förhållanden. Denna rättighet är dock inte absolut. Inskränkningar får göras i enlighet med de förutsättningar som framgår av 2 kap. 20–25 §§ RF. Begränsningar får göras endast för att tillgodose ändamål som är godtagbara i ett demokratiskt samhälle och får inte gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett dem. De får inte heller sträcka sig så långt att de utgör ett hot mot den fria åsiktsbildningen.

Genom lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna gäller Europakonventionen jämte vissa av dess tilläggsprotokoll som lag i Sverige. Enligt 2 kap. 19 § RF får lag eller annan föreskrift inte meddelas i strid med Sveriges åtaganden på grund av Europakonventionen. Av artikel 8 i Europakonventionen följer att var och en har rätt till respekt för sitt privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens. En offentlig myndighet får inte inskränka åtnjutande av dessa rättigheter annat än med stöd av lag och om det i ett demokratiskt samhälle är nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet, den allmänna säkerheten, landets ekonomiska välbefinnande eller till förebyggande av oordning eller brott eller till skydd för hälsa eller moral eller för andra personers fri- och rättigheter. Motsvarande rätt till respekt för privat- och familjelivet, hemmet och korrespondensen gäller även enligt artikel 7 i EU:s stadga om grundläggande rättigheter.

### 5.9.3 Personuppgiftslagen

Grundläggande bestämmelser om behandling av personuppgifter finns i PuL och personuppgiftsförordningen (1998:1191).

PuL:s syfte är att skydda människor mot att deras personliga integritet kränks när personuppgifter behandlas. Med personuppgifter avses all slags information som direkt eller indirekt kan hänföras till en fysisk person som är i livet (3 §). Även begreppet ”behandlas” har en bred innebörd och omfattar varje åtgärd som vidtas i fråga om personuppgifter, vare sig det sker på automatisk väg eller inte. Det kan t.ex. vara insamling, registrering, lagring, bearbetning och spridning (3 §). PuL är tillämplig generellt men om det i en annan lag eller i en förordning finns bestämmelser som avviker från denna lag, ska de bestämmelserna gälla (2 §). De särregleringar i lag eller förordning som kan behövas på olika områden förutsätts få sin plats i särskilda registerförfattningar. Att det krävs en särskild författning för att avvika från det integritetsskydd som PuL ger har ansetts utgöra en garanti för att behovet av särregler övervägs noga innan de beslutas. Bestämmelserna i PuL tillämpas inte heller i den mån det skulle inskränka en myndighets skyldighet enligt 2 kap. tryckfrihetsförordningen att lämna ut personuppgifter (8 § första stycket).

Personuppgiftsansvarig är enligt PuL den som ensam eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen med och medlen för behandling av personuppgifter (3 §). Vem som är personuppgiftsansvarig för viss behandling kan också särskilt anges i en lag eller förordning. Med personuppgiftsansvaret följer bl.a. en skyldighet för den personuppgifts-

ansvarige att se till att PuL:s grundläggande krav uppfylls (9 §). Dessa grundläggande krav avser t.ex. att personuppgifter endast ska behandlas om det är lagligt och att behandlingen alltid ska ske på ett korrekt sätt och i enlighet med god sed. Vidare får personuppgifter endast samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål. De personuppgifter som behandlas ska vara adekvata och relevanta i förhållande till ändamålen med behandlingen. Den s.k. finalitetsprincipen innebär dessutom att uppgifterna efter insamlingen inte får behandlas för något ändamål som är oförenligt med det ändamål för vilket de samlades in (9 § första stycket d)). Alla rimliga åtgärder ska även vidtas för att rätta, blockera eller utplåna sådana personuppgifter som är felaktiga eller ofullständiga med hänsyn till ändamålen med behandlingen. Myndigheternas arkivering och bevarande av allmänna handlingar hindras dock inte av lagen (8 § andra stycket).

Den personuppgiftsansvarige är skadeståndsskyldig gentemot den registrerade för skada och kränkning av den personliga integriteten som en behandling av personuppgifter i strid med PuL orsakat (48 §). I personuppgiftsansvaret ingår också att vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att skydda de personuppgifter som behandlas (31 §). Det innebär att den personuppgiftsansvarige måste vidta olika säkerhetsåtgärder till skydd för de uppgifter som behandlas.

För vissa slag av uppgifter, s.k. känsliga personuppgifter, gäller särskilda restriktioner (13 §). Huvudregeln innebär att det är förbjudet att behandla uppgifter som avslöjar ras eller etniskt ursprung, politiska åsikter, religiös eller filosofisk övertygelse samt medlemskap i fackförening. Det är också förbjudet att behandla sådana uppgifter som rör hälsa och sexualliv. Trots förbudet att behandla känsliga personuppgifter är det ändå tillåtet att göra det i vissa särskilt angivna fall (14–20 §§).

Enligt PuL är det dessutom förbjudet för andra än myndigheter att behandla personuppgifter om lagöverträdelser som innefattar brott, frihetsberövande m.m. (21 §). Uppgifter om personnummer eller samordningsnummer får behandlas utan den registrerades samtycke endast när det är klart motiverat med hänsyn till ändamålet med behandlingen, vikten av säker identifiering eller något annat beaktansvärt skäl (22 §). Tillsynsmyndighet är enligt personuppgiftsförordningen Datainspektionen.

#### 5.9.4 En särskild registerreglering ska införas

**Regeringens förslag:** Den föreslagna lagen ska innehålla särskilda bestämmelser om de register som ska föras enligt direktivet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* efterlyser allmänt en lagtext som ur integritetssynpunkt ger en tydligare struktur och anger ramarna för verksamheten.

**Skälen för regeringens förslag:** Förarbevisregistret och möjligen även intygsregistret kommer att innehålla integritetskänslig information. De rättsliga ramarna för den automatiserade behandlingen av personuppgifterna bör därför regleras särskilt i den föreslagna lagen om behörighet

för lokförare. En sådan särskild registerreglering innebär en specialreglering i förhållande till PuL och kompletterar eller ersätter i vissa delar den lagen. Tillståndsregistret saknar egentligt behov av några specialbestämmelser, men bör ändå av tydlighetsskäl regleras övergripande i lagen eftersom samtliga register krävs enligt lokförardirektivet.

I lagen föreslås således införas bestämmelser om de olika register som ska föras enligt direktivet. Med anledning av vad *Datainspektionen* har anfört har regeringen gjort en översyn av promemorians förslag i syfte att förtydliga bestämmelserna.

Den 1 januari 2011 trädde ett antal ändringar i regeringsformen (RF) i kraft. En av ändringarna innebär att den personliga integriteten stärks, jfr 2 kap. 6 § RF. I avsnitt 5.9.2 har redogjorts översiktligt för denna samt annan integritetsskyddande reglering. Den nya regleringen innebär att, beroende av om intrånget i integriteten bedöms som betydande eller inte, kravet på författningsnivå för regleringen är olika. I förarbetena till den nya bestämmelsen uttalas bl.a. att det vid bedömningen av hur ingripande integritetsintrånget kan anses vara i samband med insamling, lagring och bearbetning eller utlämnande av uppgifter om enskildas personliga förhållanden, är naturligt att stor vikt läggs vid uppgifternas karaktär (jfr prop. 2009/10:80). De nu aktuella registren kommer att innehålla uppgifter om ett ganska begränsat antal personer. Förarbevisregistret och intygsregistren kommer att omfatta uppskattningsvis 5 000–6 000 personer, tillståndsregistret högst några hundratals personer och företag. Ändamålet med samtliga register är att underlätta tillämpningen av lagen, framför allt när det gäller handläggning av ärenden som rör förarbevis och tillstånd hos tillsynsmyndigheten (jfr avsnitt 5.9.6 och 5.9.8), men också företags hantering av kompletterande intyg (jfr avsnitt 5.9.7). Förarbevisregistret och eventuellt också intygsregistren kommer att innehålla känsliga uppgifter om personers hälsa, men innehållet i dessa uppgifter har inte bedömts vara känsligare än att dessa uppgifter trots allt ska få behandlas i registren (jfr avsnitt 5.9.6.1 och 5.9.7.1). Någon sekretessbestämmelse för registren föreslås inte. Enligt regeringens uppfattning kommer därför behandlingen av uppgifterna – såväl insamlingen och lagringen som ett utlämnande – inte att innefatta ett så stort ingrepp i enskildas privatliv att det kan anses utgöra ett betydande intrång i den personliga integriteten i den mening som avses i den nya grundlagsbestämmelsen. Det är därmed möjligt enligt RF dels att delegera föreskriftsrätten om intygsregistren till regeringen eller myndighet, dels meddela föreskrifter om förarbevisregistret och tillståndsregistret (som ska föras av myndighet) i författning på lägre normhierarkisk nivå än lag. Regeringen avser dock som redan nämnts ovan att huvudsakligen reglera samtliga register i den föreslagna lagen.

**Regeringens förslag:** Personuppgifter ska få behandlas i registren endast för de ändamål som anges i lagen om behörighet för lokförare.

Bestämmelserna i PuL om rättelse och skadestånd ska gälla vid behandling av personuppgifter enligt lagen om behörighet för lokförare eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Behandling av personuppgifter som är tillåten enligt lagen ska få utföras även om den enskilde motsätter sig det.

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

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

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

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian anges inte att uppgifterna i förarbevisregistret och intygsregister måste bevaras i minst tio år efter det att förarbeviset respektive intyget upphört att gälla.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

#### Skälen för regeringens förslag

##### *Ändamål*

Bland de allmänna bestämmelserna bör anges att personuppgifter får behandlas i registren endast för de ändamål som närmare anges i lagen. I de följande avsnitten föreslås vilka respektive ändamål som ska gälla för de olika registren.

##### *Behandling av personuppgifter även om den enskilde motsätter sig*

I promemorian föreslås att behandling av personuppgifter ska vara tillåten även om den enskilde motsätter sig registrering. En bestämmelse med ett innehåll som ger i princip samma effekt finns i och för sig i 12 § andra stycket PuL. Utformningen av bestämmelsen innebär dock att den inte kan tillämpas eller hänvisas till vid behandling av personuppgifter som sker enligt någon annan författning, jfr promemorian s. 161. Regeringen delar denna bedömning. Eftersom direktivet kräver att de aktuella uppgifterna ska föras in i de olika registren måste det säkerställas att den enskilde inte kan hindra detta. En bestämmelse av nämnda innehåll bör således införas.



Det kan inte uteslutas att den som för ett register antecknar fel uppgifter, eller på annat sätt behandlar uppgifterna så att den enskilde lider men på något sätt. Det bör därför finnas möjlighet att rätta uppgiften, liksom en möjlighet att få skadestånd för uppkommen skada till följd av den felaktiga behandlingen. Bestämmelserna om rättelse och skadestånd i 28 § respektive 48 § PuL gäller endast vid tillämpning av den lagen och inte automatiskt för särskilda registerförfattningar, som den här föreslagna. Därför behöver en särskild hänvisning till dessa bestämmelser tas in i lagen om behörighet för lokförare för att bestämmelserna ska vara tillämpliga.

Bestämmelsen i PuL 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. Den personuppgiftsansvarige är också enligt bestämmelsen i PuL 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 mer 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 innebär. Ersättningskyldigheten kan i den utsträckning som bedöms skäligt jämkas om den personuppgiftsansvarige visar att felet inte berodde på denne.

### *Gallring*

För att så långt möjligt begränsa effekterna av registreringen och därigenom skydda den enskilde från den integritetskränkning som en registrering kan innebära, bör registrerade personuppgifter gallras så snart de inte är nödvändiga för att uppfylla ändamålen med registreringen enligt lagen. När det gäller den som haft behörighet att framföra järnvägsfordon framgår av kommissionens beslut (2010/17/EG) om grundläggande föreskrifter för förarbevisregistret och intygsregistren<sup>5</sup> att uppgifterna ska bevaras minst tio år efter det att behörighetshandlingen upphört att gälla. Om det dessförinnan inleds en utredning som berör föraren, t.ex. en förundersökning om brott, ska uppgifterna sparas längre tid om det behövs. Efter den obligatoriska tioårsfristen blir det således en bedömningsfråga hur länge uppgifterna ska bevaras, men uppgifterna ska sparas så länge de är nödvändiga för ändamålet med behandlingen.

<sup>5</sup> Kommissionens beslut (2010/17/EG) av den 29 oktober 2009 om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG (EUT L 8, 13.1.2010, s. 17, Celex 32010D0017).

Regleringen av när behörighetshandlingarna upphör att gälla är olika för förarbevisen och de kompletterande intygen. Ett förarbevis kommer att vara giltigt i tio år från utfärdandet, om det inte återkallas dessförinnan. Ett kompletterande intyg ska vara giltigt tills vidare eller så länge den som utfärdar intyget bestämmer. Ett kompletterande intyg är endast giltigt i det utfärdande företags verksamhet. Om inget särskilt datum bestäms för intygets formella upphörande får därför tidpunkten beräknas från det att anställningen eller uppdraget upphör hos registerhållaren (den personuppgiftsansvarige).

Giltighetstiden för tillstånd för läkare, psykologer, utbildningsanordnare och examinatoreer regleras inte i direktivet och har inte föreslagits regleras i lagen, utan kommer att regleras på förordnings- eller föreskriftsnivå. För dessa uppgifter är det därför inte lämpligt att i lagen ange en generell gallringstidpunkt, utan det får i stället, som föreslås i promemorian, anges att personuppgifterna ska gallras när de inte längre är nödvändiga för ändamålet med behandlingen. Det är därmed upp till den som behandlar uppgifterna att ta ställning till vilka gallringstidpunkter som bör gälla.

En gallringsbestämmelse som den som här föreslås, som anger en kortaste tid för bevarande av vissa uppgifter och i övrigt anknuter till ändamålen med behandlingen, innebär 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 i fråga om register som inte förs av det allmänna bör därför införas. När det gäller register som förs av det allmänna införas en upplysning om att regeringen meddelar föreskrifter i detta avseende.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör 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 vetenskapligt, statistiska eller historiska ändamål.

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register över de förarbevis myndigheten utfärdar (*förarbevisregistret*). Registret ska uppdateras regelbundet.

Tillsynsmyndigheten ska vara personuppgiftsansvarig för registret.

Ändamålet med förarbevisregistret ska vara att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon. Personuppgifter ska också få behandlas för att möjliggöra utlämnande av uppgifter som har begärts enligt lagen eller om utlämnande sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning. I övrigt ska 9 § första stycket d) och andra stycket PuL gälla.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för registret.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att lagen ska ge exempel på vilka uppgifter registret ska innehålla.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Registrets innehåll*

Enligt artikel 22.1 a i lokförardirektivet ska den behöriga myndigheten föra ett register över alla förarbevis som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, återkallats eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Förarbevisen ska vara åtkomliga med hjälp av det nationella nummer som tilldelats varje förare. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I till direktivet, dvs. alla uppgifter som framgår av förarbeviset samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 11 och 16. Registret ska uppdateras regelbundet.

I det tidigare nämnda kommissionsbeslutet (2010/17/EG) regleras närmare bl.a. hur förarbevisregistret ska se ut och vilka uppgifter det ska innehålla. Registret ska innehålla uppgifter om förarbevisets status, namn-, adress- och födelseuppgifter om innehavaren, uppgifter om utfärdande myndighet, eventuella medicinska restriktioner, resultaten på regelbundna kontroller och information om de grundläggande kraven för utfärdande av förarbeviset, dvs. utfallet av undersökningarna av den fysiska och psykiska lämpligheten att ha utföra yrket. Till skillnad mot vad som föreslås i promemorian bör det inte i lagen anges vilka uppgifter som registret ska innehålla eftersom en sådan uppräkningslista ändå inte kan bli uttömmande. Regeringen kan meddela föreskrifter om vad registret ska innehålla och ska då beakta direktivets krav och det nämnda beslutet från kommissionen om vad registret ska innehålla.

Enligt PuL förutsätts vid behandling av personuppgifter att det finns en personuppgiftsansvarig. Begreppet definieras som den som ensam eller tillsammans med andra bestämmer ändamålen med och medlen för behandlingen av personuppgifter. Personuppgiftsansvarig är normalt den juridiska person eller den myndighet som behandlar personuppgifter i sin verksamhet och som bestämmer vilka uppgifter som ska behandlas och vad uppgifterna ska användas till. För förarbevisregistret bör således tillsynsmyndigheten vara personuppgiftsansvarig.

#### *Ändamålet med förarbevisregistret*

Enligt PuL får personuppgifter endast samlas in för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål. Ändamålet för förarbevisregistret 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. Ett exempel på hur registret ska användas är att enligt artikel 16.1 ska tillsynsmyndigheten innan ett förarbevis förnyas kontrollera i registret att föraren uppfyller kraven på regelbundna kontroller. Man ska kunna följa utvecklingen av en viss förares behörighet i registret. En sådan reglering motsvarar den som i dag finns för andra transportslag i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

En följd av att ett register förs är att det blir naturligt och ibland även nödvändigt för olika intressenter att begära ut uppgifter ur registret. I avsnitt 5.9.6.2 lämnas förslag på vilka som ska ha rätt att få ut uppgifter ur registret, oavsett om sekretess kan gälla eller inte. Det bör därför också anges i lagen att det är tillåtet att behandla personuppgifterna för att kunna lämna ut uppgifterna till dem som har rätt att få ut uppgifterna.

#### *Uppgiftsutlämnande och finalitetsprincipen*

Personuppgifter som ska behandlas i förarbevisregistret kommer också att behöva lämnas i olika sammanhang till en myndighet eller en enskild. Sker det för syften som gäller den registerförande myndighetens verksamhet, omfattas personuppgiftsbehandlingen genom utlämnande av ett ändamål som föreslagits i det föregående. Inte sällan kommer utlämnandet däremot ske för mottagarens räkning. I den mån personuppgifterna behandlas helt eller delvis automatiserat innebär ett utlämnande en efterkommande, sekundär personuppgiftsbehandling som i sig måste vara laglig. Det kan därvid nämnas att i avsnitt 5.9.6.2 föreslås att vissa personer och organ ska ha rätt att få ut uppgifter ur förarbevisregistret.

Uppgifterna i registret omfattas av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), och kan vidare tänkas begäras ut av vem som helst med stöd av den lagen eller annan lag eller förordning som reglerar uppgiftslämnande. Här kan nämnas 10 kap. 15 och 28 §§ offentlighets- och sekretesslagen, 4 kap. 11 § riksdagsordningen att på begäran lämna riksdagens utskott upplysningar och yttranden samt 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.

Gemensamt för allt detta uppgiftslämnande är att det sker med stöd av författningar som påbjuder eller tillåter utlämnande. När sådana bestämmelser har införts eller föreslås införas (jfr avsnitt 5.9.6.2), får det förutsättas att det har gjorts en avvägning mellan intresset att uppgiften lämnas ut och intresset av att skydda enskilda personers integritet, vid vilken man funnit att uppgiften ska eller får lämnas ut. Det saknas därför anledning att i en integritetsskyddslagstiftning, som i den nu föreslagna lagen, förhindra att personuppgifter som finns hos den ansvariga myndigheten lämnas ut i dessa fall bara för att dessa hanteras med modern informationsteknik i stället för på papper. Det förtjänar att påpekas att all sådan helt eller delvis automatiserad behandling som föregår ett utlämnande omfattas – med den begränsning som följer av tillämpningen av tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen – av lagens tillämpningsområde, även om utlämnandet i sig sker i annan än elektronisk form.

Det har tidigare framkommit (jfr prop. 2007/08:126 s. 60) att när det gäller personuppgiftsbehandling genom utlämnande har det i olika sammanhang uppstått rättslig osäkerhet kring frågan om förhållandet mellan ändamålsbestämmelser i registerlagar, personuppgiftslagens finalitetsprincip, offentlighets- och sekretesslagen och andra bestämmelser som föreskriver utgiftslämnande eller tillåter att uppgifter lämnas ut utan hinder av sekretess. För att undvika att en sådan osäkerhet uppstår bör det därför i den föreslagna lagen införas en ändamålsbestämmelse som medger att personuppgifter – som behandlas med stöd av något eller några i det föregående behandlade ändamålen – också får behandlas för sådant uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med lag eller förordning.

Vidare bör finalitetsprincipen vara giltig även vid personuppgiftsbehandling enligt den föreslagna lagen. Finalitetsprincipen innebär att personuppgifter som har samlats in i syfte att behandlas för särskilda, uttryckligt angivna ändamål (jfr 9 § första stycket c] PuL) får behandlas även för andra, nya ändamål, om dessa inte är oförenliga med de ursprungliga ändamålen (9 § första stycket d] samma lag). Principen hindrar inte att insamlade personuppgifter får behandlas för historiska, statistiska eller vetenskapliga ändamål, eftersom sådana ändamål per definition inte ska anses vara oförenliga med de ursprungliga insamlingsändamålen (9 § andra stycket PuL). Eftersom ändamålsbestämmelserna i den föreslagna lagen syftar till att vara uttömmande bör i den föreslagna lagen införas en uttrycklig hänvisning till dessa bestämmelser i PuL.

#### *Avgifter*

Avslutningsvis bör det också införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för registreringen.

**Regeringens förslag:** Känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa får behandlas i förarbevisregistret

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

**Promemorians förslag:** Promemorian reglerar inte frågan.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* anser att lagförslaget bör kompletteras med bestämmelser om behandling av känsliga personuppgifter. Det bör enligt *Datainspektionen* mot bakgrund av förbudet mot behandling av sådana uppgifter enligt PuL framgå av lagen om behörighet för lokförare att sådan behandling är tillåten och vilka uppgifter som får behandlas.

**Skälen för regeringens förslag:** Förarbevisregistret kommer att innehålla vissa personuppgifter som rör den registrerades fysiska och psykiska hälsa. Enligt kommissionens beslut (2010/17/EG) ska registret innehålla kodade uppgifter om obligatorisk användning av glasögon/kontaktlinser och hörapparat(er) samt en förklaring om att de grundläggande kraven på yrkesmässig fysisk och psykisk lämplighet har uppfyllts eller inte. Uppgifterna kommer förvisso vara av mycket enkel karaktär, antingen i kodad form eller genom ett angivande om ”uppfyller/uppfyller inte” kraven. Uppgifterna torde dock i vissa fall vara att anse som känsliga personuppgifter enligt 13 § PuL eftersom de rör de registrerades hälsa. Enligt huvudregeln i 13 § PuL är behandling av sådana känsliga uppgifter förbjuden, men undantag från förbudet regleras i 14–20 §§ PuL. Eftersom ingen av dessa undantagsregler synes tillämplig bör, i enlighet med vad *Datainspektionen* har påpekat, införas en särskild bestämmelse som anger att behandling av känsliga personuppgifter som rör hälsa är tillåten i förarbevisregistret. Exakt vilka uppgifter som kommer att behandlas i registret kommer att närmare regleras genom föreskrifter som regeringen kommer att meddela, se avsnitt 5.9.6.

Det bör också anges under vilka förutsättningar sådan behandling är tillåten. För det första måste behandling av känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa kunna göras för att handlägga ett ärende. Hälsokrav utgör villkor för att beviljas förarbevis och måste kunna behandlas för att handlägga ärenden om förarbevis. För det andra måste behandling av sådana uppgifter vara tillåtna för att kunna lämna ut uppgifter ur förarbevisregistret. I avsnitt 5.9.6 och 5.10.4 behandlas dessa frågor närmare.

**Regeringens förslag:** Direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret ska endast få medges

1. den som är registrerad i förarbevisregistret när det gäller uppgifter om den registrerade själv,
2. olycksutredande myndighet i Sverige,
3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,
4. Europeiska järnvägsbyrån, och
5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

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

**Promemorians förslag:** I promemorian lämnas inga förslag motsvarande regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* efterlyser regleringar av eventuell direktåtkomst och åtkomst via medium för automatiserad behandling.

**Skälen för regeringens förslag:** Med direktåtkomst avses en möjlighet för användaren att få automatiserad tillgång till uppgifter i registret, dock utan att själv kunna bearbeta uppgifterna eller på annat sätt påverka innehållet i registret. En direktåtkomst kan också ge användaren en möjlighet att även hämta hem informationen till sitt eget system och bearbeta den där. Medgivande av direktåtkomst innebär att den personuppgiftsansvariga myndigheten förlorar kontrollen över vilka uppgifter en användare tar del av. Lokförardirektivet reglerar inte denna fråga, men *Datainspektionen* har tagit upp frågeställningen. Regeringen har också under hand varit i kontakt med *Transportstyrelsen* i denna fråga, varvid Transportstyrelsen inte haft något att erinra mot det nu föreslagna tillägget i lagen.

Av direktivet och kommissionens beslut (2010/17/EG) om föreskrifter för registret framgår att information ur registren, förutom till den registrerade själv, ska beviljas först efter en formell begäran. Detta innebär att direktåtkomst torde bli svår att praktiskt genomföra för någon annan än den registrerade själv. Den registrerade själv torde å andra sidan knappast ha särskilt stor nytta av en direktåtkomst eftersom denne endast ska ha tillgång till uppgifter om sig själv.

Även om direktivet ger knapphändigt stöd eller skäl för att införa direktåtkomst till registret, ställs frågan ändå i en annan belysning genom innehållet i det nämnda kommissionsbeslutet. I beslutet anges först i skäl 4 att förarbevisregistren och intygsregistren bör vara åtkomliga för läsning för alla berörda aktörer. Därefter anges i avsnitt 5 i bilaga I till beslutet att behöriga myndigheter får tillhandahålla inloggningsfunktioner på sina webbplatser för alla som har tillträdesrätt, under förutsättning att de säkerställer att skälen för förfrågningar kontrolleras. I kommissionens beslut avses således något slags direktåtkomst, även om åtkomsten villkoras. Det anges också i skälen till beslutet att det gräns-

snitt som krävs för att kunna möjliggöra tillträdesrätten av ekonomiska och tekniska skäl inte kan antas utan ytterligare undersökningar. Bland annat är det enligt skälen nödvändigt att enas om metoder för att säkerställa att tillträde beviljas på de villkor som enligt direktivet ska uppfyllas för att få tillträde. Eftersom det således inte kan uteslutas att bestämmelser om direktåtkomst ska krävs enligt direktivet/beslutet, bör genomförandet i svensk rätt inte utesluta sådana bestämmelser.

Det bör således införas en bestämmelse om att direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret endast ska få medges den som enligt direktivet och kommissions beslut har rätt att få uppgifter ur registret. I avsnitt 5.10.4 redogörs för vilka svenska bestämmelser som gäller för dessa personers och organs rätt att få ut uppgifter ur förarbevisregistret samt föreslås en kompletterande reglering för att genomföra direktivets krav.

För det fall det går att kombinera kommissionsbeslutets regler om tillträde med direktivets villkor på motiverad begäran, kan regeringen meddela föreskrifter villkoren för sådan direktåtkomst eller om utlämnande av uppgifter på medium för automatiserad behandling.

#### *Åtkomst till personuppgifter för tillsynsmyndighetens personal*

Det huvudsakliga syftet med förarbevisregistret är att Transportstyrelsen ska ha möjlighet att utöva systematiserad tillsyn över lokförarbehörigheterna. För att skydda den personliga integriteten hos de registrerade bör det i lagen införas en bestämmelse om att endast berörda tjänstemän på myndigheten ska ha åtkomst till personuppgifterna i registret.

#### 5.9.6.3 Sökbegränsningar

**Regeringens förslag:** Känsliga personuppgifter som avses i personuppgiftslagen ska inte få användas som sökbegrepp.

**Promemorians förslag:** I promemorian finns inga bestämmelser om sökbegränsningar.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* anser att det är väsentligt att reglera sökbegränsningar för att det inte ska uppstå integritetskänsliga sammanställningar.

**Skälen för regeringens förslag:** I ett register kan uppgifter sökas och sammanställas med hjälp av sökbegrepp. De sökbegrepp som användarna väljer bestämmer utfallet av sökningen. Vilka sökbegrepp som får användas för att ta fram uppgifter ur ett personregister hos en myndighet har vidare betydelse för frågan om vilka handlingar som är att anse som allmänna handlingar i registret och vad som därmed kan bli tillgängligt för allmänheten i enlighet med 2 kap. tryckfrihetsförordningen. Varje sammanställning av elektroniskt lagrade uppgifter som myndigheten kan göra med hjälp av tillgängliga program är i princip att anse som en allmän handling hos myndigheten. Förutom redan existerande handlingar talas det därför om potentiella handlingar. En sekretessprövning ska dock alltid föregå ett utlämnande av en allmän handling.



På vilket sätt uppgifter ur register kan sammanställas är viktigt ur integritetssynpunkt. Ju större möjligheter det finns att på olika sätt sammanställa uppgifter om enskilda i register, desto större blir riskerna för otillbörligt intrång i enskildas integritet. För att förhindra att integritetskänsliga sammanställningar om enskilda kan åstadkommas behöver därför övervägas om sökmöjligheterna bör begränsas. Härigenom uppnås ett ökat integritetsskydd, men samtidigt en viss begränsning av registrets användbarhet för framför allt tillsynsmyndigheten.

I förarbevisregistret ska ingå uppgifter som kan anses utgöra känsliga personuppgifter, åtminstone enligt definitionen enligt 13 § PuL, jfr avsnitt 5.9.6 och 5.9.6.1. Till exempel ska registreras en förklaring huruvida den registrerade uppfyller de psykologiska kraven för att vara lokförare. För att förhindra integritetskänsliga sammanställningar rörande förarens hälsa bör det inte tillåtas att känsliga personuppgifter används som sökbegrepp. Detta innebär att tillsynsmyndigheten inte kan ta fram sammanställningar av förarbevisen baserade på uppgifter om den registrerades hälsa, men denna effekt får anses underordnad skyddet av den registrerades integritet. Något större behov av sådana sammanställningar kan inte heller antas föreligga.

### 5.9.7 Intygsregister

**Regeringens förslag:** Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska föra register över de kompletterande intyg som de utfärdar (*intygsregister*). Registren, som får föras med hjälp av automatiserad behandling, ska uppdateras regelbundet.

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

Ändamålet med intygsregistren ska vara att tillhandahålla de uppgifter som behövs för tillämpningen av lagen om behörighet för lokförare när det gäller den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra järnvägsfordon enligt lagen. Personuppgifter ska också få behandlas för att möjliggöra utlämnande av uppgifter som har begärts enligt lagen eller om utlämnande sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning. I övrigt ska 9 § första stycket d) och andra stycket PuL gälla.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock att lagen ska ge exempel på vilka uppgifter registret ska innehålla.

**Remissinstanserna:** Framför inga synpunkter.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Registrets innehåll*

Enligt artikel 22.2 a ska alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare föra eller se till så att det förs register över de kompletterande intyg som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, återkallats, upphävts eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registren ska inne-

hålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I till lokförardirektivet, dvs. alla uppgifter som framgår av intyget, samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 12, 13 och 16. Registret ska uppdateras regelbundet.

I det tidigare nämnda kommissionsbeslutet (2010/17/EG) regleras bl.a. hur intygsregister ska se ut och vilka uppgifter dessa register ska innehålla. Registren ska innehålla aktuell status om förarens förarbevis, namn-, adress- och födelseuppgifter om innehavaren, uppgifter om utfärdande organ, historisk information om intyget samt information om grundläggande krav och inledande kontroller som krävs för utfärdande av intyget och om efterföljande kontroller. I likhet med vad som har föreslagits när det gäller förarbevisregistret bör det inte i lagen anges vilka uppgifter som registret ska innehålla eftersom en sådan uppräkningslista ändå inte kan bli uttömmande. Regeringen kan meddela föreskrifter om vad registret ska innehålla och kan då beakta direktivets krav och det nämnda beslutet från kommissionen om vad registret ska innehålla.

#### *Personuppgiftsansvarig*

Det har redan nämnts att enligt PuL förutsätts vid behandling av personuppgifter att det finns en personuppgiftsansvarig, se avsnitt 5.9.3. Personuppgiftsansvarig är normalt den juridiska person eller den myndighet som behandlar personuppgifter i sin verksamhet och som bestämmer vilka uppgifter som ska behandlas och vad uppgifterna ska användas till. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna bör således vara personuppgiftsansvariga för sina respektive intygsregister. I övrigt hänvisas till vad som sagts i avsnitt 5.9.6 under motsvarande rubrik.

#### *Ändamålet med registret*

I likhet med förarbevisregistret ska intygsregistren 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. Det ska i registret vara möjligt att följa vad som händer med en viss förarens kompletterande intyg.

I likhet med vad som har föreslagits när det gäller förarbevisregistret bör det vidare också vara tillåtet att behandla personuppgifter för att lämna ut uppgifter ur registret i den mån detta sker i överensstämmelse med lag eller förordning. Vidare ska den s.k. finalitetsprincipen vara tillämplig (se avsnitt 5.9.6).

**Regeringens förslag:** Direktåtkomst till intygsregister och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur sådana register ska endast få medges

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

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska när det gäller intygsregister som förs av enskild få meddela föreskrifter om villkoren för direktåtkomst och om utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling.

**Promemorians förslag:** Innehåller inget förslag i dessa frågor.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* anser att det bör övervägas behov av regler för sökbegrepp och utlämnande av uppgifter på medium för automatiserad behandling och direktåtkomst.

**Skälen för regeringens förslag:** Lokförardirektivet kräver inte att någon ska ha direktåtkomst till uppgifter i intygsregister. Eftersom myndigheter och organ ska motivera sin begäran om att få ut uppgifter förefaller det i likhet med uppgifter ur förarbevisregistret vara svårt att praktiskt införa en möjlighet till direktåtkomst till uppgifterna. Någon direktåtkomst för den registrerade själv torde det inte finnas något behov av eftersom denne ändå bara har rätt att få ut uppgifter om sig själv. I promemorian föreslås inte heller några sådana bestämmelser, och inte heller om t.ex. sökbegränsningar. *Datainspektionen* har dock efterlyst överväganden om direktåtkomst, utlämnande av uppgifter via elektronisk överföring, men även sökbegränsningar.

Det har redan i avsnitt 5.9.6.2 beträffande förarbevisregistret konstaterats att regleringen i direktivet och kommissionens beslut i vissa delar är svårtolkat, men att det inte kan uteslutas att direktivet medger att direktåtkomst ska få ges. Detsamma gäller för frågeställningen om direktåtkomst till intygsregister, jfr t.ex. avsnitt 5 i bilaga II till kommissionens beslut (2010/17/EG). Även för intygsregistren bör det således införas en bestämmelse om att direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling endast ska få medges den som enligt direktivet och kommissionens beslut ska ha rätt att få uppgifter ur intygsregistren. I avsnitt 5.10.5 redogörs för vilka svenska bestämmelser som gäller för dessa personers och organs rätt att få ut uppgifter samt föreslås en kompletterande reglering för att genomföra direktivets krav.

De närmare villkoren för detta bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om.

När det gäller behovet av sökbegränsningar kan konstateras att intygsregistren inte kommer att innehålla personuppgifter som enligt 13 § PuL är att anse som känsliga. Det finns därför inget behov att införa sökbegränsningar.

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

**Promemorians förslag:** I promemorian finns inget förslag om vad som händer med registret vid en konkurs eller nedläggning av verksamheten.

**Remissinstanserna:** Lokförardirektivet innehåller inte några bestämmelser om förfarandet rörande ett intygsregister om den som för registret går i konkurs. I avsnitt 7 i bilaga II till kommissionens beslut (2010/17/EG) anges dock att om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare går i konkurs ska det företag som tar över driften av verksamheten ha ansvaret för de uppgifter som finns i intygsregistret. Om verksamheten inte övertas av ett annat företag ska enligt beslutet den behöriga myndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har sin etablering ha ansvaret för förvaltningen av uppgifter som finns i registret. Dessa bestämmelser bör således föras in i lagen. Bestämmelser bör dessutom gälla även när verksamheten upphör på grund av annat skäl än konkurs. *Transportstyrelsen* har vid underhandskontakter godtagit förslaget.

### 5.9.8 Register över personer och organ med tillstånd att bedriva utbildning

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska med hjälp av automatiserad behandling föra ett register över utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt lagen (tillståndsregistret). Ändamålet med tillståndsregistret ska vara att för tillämpningen av lagen tillhandahålla uppgifter om vilka fysiska och juridiska personer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt lagen. Registret ska uppdateras regelbundet.

Tillsynsmyndigheten ska vara personuppgiftsansvarig för registret.

Personuppgifter som behandlas för det tillåtna ändamålet ska också få behandlas för att lämna uppgifter ur registret i överensstämmelse med lag eller förordning. I övrigt ska 9 § första stycket d) och andra stycket PuL gälla.

Tillsynsmyndigheten ska få medge direktåtkomst till personuppgifter som behandlas i tillståndsregistret.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för registret.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian föreslås inte några bestämmelser om direktåtkomst.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* anser att det bör övervägas bestämmelser om behandling av känsliga personuppgifter och sökbe- gränsningar. Vidare bör enligt *Datainspektionen* övervägas behovet av regler för utlämnande av uppgifter på medium för automatiserad behand- ling och direktåtkomst.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 20.3 i lokförardirektivet ska den behöriga myndigheten svara för offentliggörande och uppdate- ring av ett register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts inom ramen för direktivet. I denna lag har genomgående valts alternativet erkännande, och detta har i författningstexten benämnts tillstånd. Det ska således föras ett register över dels läkare och psyko- loger som har rätt att utföra lämplighetstest och hälsokontroller, dels utbildningsanordnare och dels examinatore. Den behöriga myndigheten är enligt direktivet samma myndighet som kommer att föreslås vara tillsynsmyndighet, se avsnitt 5.11. Direktivet anger inte vad registret ska innehålla, men artikel 20.3 torde endast kräva ytterst enkla uppgifter som t.ex. vilka personer som har tillstånd, statusen på tillståndet (giltigt/återkallat) och möjligen vilka kvalifikationer som har legat till grund för tillståndet. Det närmare innehållet i registret kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om.

Ändamålet med tillståndsregistret ska vara att tillhandahålla uppgifter om vilka fysiska och juridiska personer som har tillstånd att utföra uppgifter enligt lagen. Det främsta syftet med ett register över de här aktuella tillståndshavarna får antas vara att fungera som ett underlag i de behöriga myndigheternas tillsynsverksamhet samt att underlätta för den som behöver en läkare eller psykolog, utbildare eller examinator att hitta en sådan. I likhet med vad som har föreslagits när det gäller förarbevis- registret och intygsregistren bör det vara tillåtet att behandla personupp- gifter för att fullgöra föreskriven skyldighet att lämna ut uppgifter ur registret. Som exempel kan nämnas upplysningar till riksdagsutskott och Riksrevisionen.

*Direktåtkomst, sökbegränsningar m.m.*

Enligt artikel 20.3 ska registret hållas offentligt. I och för sig skulle kravet på offentlighet möjligen kunna anses uppfyllt genom den svenska offentlighetsprincipen och de regelverk som omgärdar denna princip. Avsikten med direktivet torde dock snarare vara att någon slags direkt- åtkomst avses. Det bör därför införas en bestämmelse om att direkt- åtkomst ska kunna medges. Det betyder att även annan, mindre långt- gående åtkomstmöjlighet, via medium för automatiserad behandling bör tillåtas.

*Datainspektionen* har efterfrågat ett övervägande av behovet av bestämmelser om sökbegränsningar och hantering av känsliga uppgifter. Det har redan nämnts att tillståndsregistret kommer att innehålla ytterst enkla uppgifter som t.ex. vilka personer som har tillstånd, statusen på tillståndet (giltigt eller återkallat) och möjligen vilka kvalifikationer som har legat till grund för tillståndet. Några känsliga personuppgifter är således inte aktuella att registrera. Regler om integritetsskyddande

### *Avgifter*

På samma sätt som har föreslagits när det gäller förarbevisregistret bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela föreskrifter om avgifter för registreringen.

## 5.10 Offentlighet och sekretess

### 5.10.1 Allmänt om sekretess

Offentlighetsprincipen innebär bl.a. att var och en har rätt att ta del av uppgifter som finns i allmänna handlingar hos svenska myndigheter. Rätten att ta del av allmänna handlingar gäller enligt 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen, förkortad TF, svenska medborgare. Utländska medborgare är likställda med svenska medborgare om inte annat följer av TF eller annan lag (14 kap. 5 § TF). Det finns för närvarande inte några bestämmelser som begränsar utländska medborgares rätt att ta del av allmänna handlingar. Även juridiska personer har rätt att ta del av allmänna handlingar (RÅ 2003 ref. 83).

Offentlighetsprincipen får bara inskränkas om det är påkallat med hänsyn till vissa särskilt angivna intressen, bl.a. skyddet för enskilda personliga förhållanden. Inskränkningar i offentlighetsprincipen ska noga anges i en särskild lag eller annan lag till vilken den lagen hänvisar (2 kap. 2 § TF). Den särskilda lag som åsyftas är offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), förkortad OSL.

Med handlingar förstås framställning i skrift eller bild samt upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med hjälp av något tekniskt hjälpmedel. En handling är allmän om den förvaras hos en myndighet och ska anses inkommen eller upprättad där (2 kap. 3 § TF).

Sekretess innebär ett förbud att röja en uppgift, oavsett om det sker genom utlämnande av handling eller genom att röja uppgiften muntligen eller på något annat sätt (3 kap. 1 § OSL). Sekretessen innebär således dels handlingssekretess, dels tystnadsplikt. Till den del sekretessen innebär tystnadsplikt innebär sekretessen en begränsning av yttrandefriheten enligt 2 kap. 1 § regeringsformen. Sekretessen gäller som huvudregel inte bara i förhållande till enskilda utan också mellan myndigheter samt inom en myndighet, om där finns verksamhetsgrenar som är att betrakta som självständiga i förhållande till varandra (8 kap. 1 och 2 §§ OSL).

De flesta sekretessbestämmelserna innehåller rekvisit som anger sekretessens styrka, s.k. skaderekvisit. Ett skaderekvisit kan vara antingen rakt eller omvänt. Ett rakt skaderekvisit innebär att huvudregeln är offentlighet och sekretess gäller endast om det kan antas att en viss skada uppkommer om uppgiften röjs. Det omvända skaderekvisitet har den omvända utgångspunkten, dvs. det uppställer sekretess som huvudregel. Vid ett omvänt skaderekvisit gäller således sekretess om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan att viss skada uppstår. En del bestämmelser innehåller ett rakt kvalificerat skaderekvisit, vilket innebär att presum-

tionen för offentlighet är extra stark. Sekretessen enligt en bestämmelse kan även vara absolut. I ett sådant fall ska de uppgifter som omfattas av bestämmelsen hemlighållas utan någon skadeprövning om uppgifterna begärs ut.

### 5.10.2 Sekretess i ärenden om förarbevis

**Regeringens förslag:** Sekretess ska gälla i ärende om prövning av någons lämplighet att ha förarbevis enligt lagen om behörighet för lokförare för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs. Sekretessen ska inte gälla beslut i ärende. Sekretessen ska gälla i högst 50 år.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorians förslag innehåller dock ett vanligt rakt skaderekvisit och sekretessen föreslås gälla i 70 år.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att sekretess ska gälla i 50 år i likhet med vad som gäller för körkort och luftfartscertifikat.

**Skälen för regeringens förslag:** Den grundläggande utgångspunkten för förslagen i denna proposition innebär att det ska krävas en viss behörighet för att vara lokförare, se avsnitt 5.3. Behörigheten, såvitt avser förarbeviset, kommer att prövas genom ett ansökningsförfarande. För att förarbevis ska utfärdas krävs bl.a. att den sökande har genomgått medicinska och psykologiska undersökningar och befunnits fysiskt och psykiskt lämplig att utöva lokföraryrket, se avsnitt 5.4.1. Intyg från sådana undersökningar kommer således att hämtas in i dessa ärenden. I avsnitt 5.5.7 föreslås vidare att det ska vara möjligt att göra alkohol- och drogkontroller på förarna. Resultat från sådana kontroller kan komma att ligga till grund för tillsynsmyndighetens prövning av rätten att inneha förarbevis eller att återkalla ett sådant, jfr avsnitt 5.11.3. Även uppgifter som avser begången brottslighet kan vara relevanta vid bedömningen huruvida de grundläggande kraven på yrkesmässig psykologisk lämplighet är uppfyllda och kan således finnas med i underlaget för tillsynsmyndighetens prövning av en ansökan.

I 21 kap. OSL finns vissa sekretessbestämmelser som gäller hos alla myndigheter och som utgör ett minimiskydd inom hela statsförvaltningen för enskildas personliga integritet. Bl.a. gäller enligt 21 kap. 1 § sekretess för väldigt känsliga uppgifter om en enskilds hälsa och sexualliv. I övrigt finns för närvarande inte några sekretessbestämmelser som är tillämpliga på uppgifter i ärenden som avser prövning av behörighet som lokförare. Uppgifter som förekommer i sådana ärenden kan alltså komma att vara offentliga med den nuvarande regleringen. Frågan är om det är en lämplig ordning.

Prövning av ett ärende om utfärdande av förarbevis för lokförare utgör myndighetsutövning och intresset av offentlighet och insyn i dessa ärenden måste anses förhållandevis stort. Ärendena kan emellertid, som framgår ovan, innehålla känsliga uppgifter om hälsotillstånd och andra personliga förhållanden för den som ärendet avser.

Nyligen trädde två nya paragrafer i offentlighets- och sekretesslagen i kraft, 25 kap. 8 a och b §§, som bl.a. gäller för uppgift om berörd hälso- och sjukvårdspersonals hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden i olika typer av legitimations- och tillsynsärenden hos Socialstyrelsen och Hälso- och sjukvårdens ansvarsnämnd enligt den nya patientsäkerhetslagen (2010:659). Skaderekvisitet är utformat så att sekretess endast gäller om det kan antas att den som uppgiften rör eller någon honom eller henne närstående lider betydande men om uppgiften röjs, dvs. det finns en förhållandevis stark presumtion för offentlighet. Exempel på vad som kan skyddas är uppgifter om psykiska sjukdomar, missbruksproblem och allvarlig brottslighet (se prop. 2010/11:20 s. 70). Sekretessen gäller dock inte beslut i ärende. Sekretessbestämmelser med en liknande utformning finns i 29 kap. 5 och 8 §§ OSL vilka gäller i ärenden om prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen (1998:490) samt körkort och traktorkort respektive luftfartscertifikat och sådant behörighetsbevis som avses i luftfartslagen (1957:297).

I promemorian har föreslagits en sekretessbestämmelse för uppgifter i ärenden om prövning av förarbevis med ett rakt skaderekvisit, dock utan den kvalificerade förutsättningen som innebär att personen i fråga ska antas lida "betydande" men för att sekretessen ska gälla. Regeringen anser dock inte att det finns anledning att utforma sekretessbestämmelsen på annat sätt än ovan nämnda 25 kap. 8 a och b §§ samt 29 kap. 5 och 8 §§ OSL. Även vad gäller prövning av lämpligheten att ha förarbevis som lokförare ger, enligt regeringens uppfattning, ett skaderekvisit som motsvarar det som förekommer i de nämnda sekretessbestämmelserna uttryck för en rimlig avvägning mellan intresset av insyn och intresset av att kunna skydda integritetskänsliga uppgifter om den som avses med ärendet. Regeringen anser således att sekretess ska gälla i ärende om prövning av någons lämplighet att ha förarbevis för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.

Tillsynsmyndigheten kommer att pröva behörigheten att inneha förarbevis vid en ansökan om att få ett förarbevis, men även efter att förarbeviset beviljats, t.ex. med anledning av att tillsynsmyndigheten får uppgift om att de grundläggande kraven för att ha ett förarbevis inte längre är uppfyllda, jfr artikel 16 i lokförardirektivet. En sådan senare prövning kan t.ex. leda till att ett förarbevis återkallas, jfr avsnitt 5.11.3. Eftersom känsliga uppgifter kan förekomma i såväl den initiala som den efterföljande prövningen bör den föreslagna sekretessbestämmelsen gälla för dem båda.

I promemorian har föreslagits att sekretessen ska gälla i 70 år. Den nu föreslagna sekretessbestämmelsen tar sikte på enskilda i verksamhet som har koppling till arbetslivet. I sådana sekretessbestämmelser gäller sekretessen ofta i 50 år (se t.ex. ovan nämnda 25 kap. 8 a och b §§ samt 28 kap. 11, 13 och 14 §§ OSL). Regeringen delar därför *Transportstyrelsens* uppfattning att sekretessen bör gälla i högst 50 år i stället för 70 år som föreslås i promemorian.



**Regeringens bedömning:** Den tystnadsplikt som följer av den föreslagna sekretessbestämmelsen bör inte ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter.

**Promemorians bedömning:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte över frågan.

#### Skälen för regeringens bedömning

*Allmänt om förhållandet mellan sekretess, tystnadsplikt och meddelarfrihet m.m.*

Med rätten att meddela och offentliggöra uppgifter avses de rättigheter som följer av 1 kap. 1 § TF och 1 kap. 1 och 2 §§ yttrandefrihetsgrundlagen (YGL). Enligt 1 kap. 1 § andra stycket TF står det varje svensk medborgare fritt att, med iakttagande av bestämmelserna i TF, i tryckt skrift yttra sina tankar och åsikter, offentliggöra allmänna handlingar samt meddela uppgifter och underrättelser i vilket ämne som helst. På motsvarande sätt har varje svensk medborgare enligt 1 kap. 1 § YGL rätt att i radio eller TV eller annat medium som omfattas av YGL offentligen uttrycka tankar, åsikter och känslor och i övrigt lämna uppgifter i vilket ämne som helst. Enligt 1 kap. 1 § tredje stycket TF och 1 kap. 2 § YGL står det vidare envar fritt att lämna uppgifter i vilket ämne som helst till de personkategorier och organ som anges i de sistnämnda bestämmelserna för publicering i de medier som de båda grundlagarna omfattar (den s.k. meddelarfriheten).

Rätten att meddela och offentliggöra uppgifter är således ett vidare begrepp än meddelarfrihet och innefattar, förutom rätten att lämna uppgifter till någon annan för publicering eller på något annat sätt medverka till någon annans publicering, också rätten att själv, som ansvarig enligt grundlagarnas bestämmelser om ensamansvar, offentliggöra uppgifter.

Sekretess innebär såväl handlingssekretess som tystnadsplikt, se 3 kap. 1 § OSL. Den rätt att meddela och offentliggöra uppgifter som följer av tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen har som huvudregel företräde framför tystnadsplikten. Nämnda rätt har dock aldrig företräde framför handlingssekretessen. Som nämnts tidigare kan det således vara tillåtet att t.ex. muntligen lämna en sekretessbelagd uppgift till en journalist eller att själv publicera uppgiften, men det är aldrig tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgiften lämna den allmänna handling varav den sekretessbelagda uppgiften framgår till t.ex. en journalist eller att själv publicera denna handling. I ett antal fall har emellertid även bestämmelser om tystnadsplikt företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter. I dessa fall är således rätten att meddela och offentliggöra uppgifter helt inskränkt. Vissa av dessa situationer är reglerade direkt i tryckfrihetsförordningen och yttrandefrihetsgrundlagen. Där anges vidare att det inte är tillåtet att med stöd av rätten att meddela och offentliggöra uppgifter uppsåtligen åsidosätta en tystnadsplikt i de fall som anges i en särskild lag, offentlighets- och sekre-

*Ska tystnadsplikten enligt den föreslagna sekretessbestämmelsen ha företräde framför rätten att meddela och offentliggöra uppgifter?*

Den föreslagna nya bestämmelsen om sekretess för uppgifter i ärenden om förarbevis för lokförare är försedd med ett rakt skaderekvisit, dvs. det gäller en presumtion för att uppgifterna är offentliga. Sekretessen omfattar vidare uppgifter som förekommer i Transportstyrelsens myndighetsutövning. Dessa två omständigheter talar starkt för att den tystnadsplikt som följer av bestämmelserna inte bör inskränka rätten att meddela och offentliggöra uppgifter (jfr prop. 1979/80:2 Del A s. 111 f.). Den tystnadsplikt som följer av bestämmelserna i 29 kap. 5 och 8 §§ OSL om sekretess vid prövning av någons lämplighet att ha taxiförarlegitimation enligt yrkestrafiklagen, körkort och traktorkort respektive luftfartscertifikat och sådant behörighetsbevis som avses i luftfartslagen inskränker inte rätten att meddela och offentliggöra uppgifter. Det gör inte heller den tystnadsplikt som följer av sekretessbestämmelserna i 25 kap. 8 a och b §§ OSL om sekretess för uppgifter om sökandens respektive hälso- och sjukvårdspersonalens personliga förhållanden i ärende enligt 4 kap. 10 § respektive 7 och 8 kap. patientsäkerhetslagen. Någon bestämmelse av innebörd att den tystnadsplikt som följer av den föreslagna sekretessbestämmelsen om sekretess för uppgifter i ärenden om förarbevis för lokförare ska inskränka nämnda rätt bör därför inte införas.

#### 5.10.4 Tillträdesrätt till uppgifter i förarbevisregistret

**Regeringens förslag:** Följande utländska organ ska ha rätt att på begäran få uppgifter ur förarbevisregistret.

1. Behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför lokförardirektivet.

2. Utländskt järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad, om uppgiften behövs för att uppfylla ett krav enligt bestämmelser som genomför lokförardirektivet.

**Regeringens bedömning:** Någon bestämmelse om sekretess för uppgifter i förarbevisregistret bör inte införas.

**Promemorians förslag:** I promemorian föreslås att sekretess ska gälla för uppgift i förarbevisregistret. I promemorian föreslås därför också ytterligare sekretessbrytande bestämmelser jämfört med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Datainspektionen* efterlyser förtydliganden om vad som gäller beträffande information till den registrerade.

*Något behov av en sekretessbestämmelse finns inte*

I avsnitt 5.9.6 har redogjorts för att tillsynsmyndigheten ska upprätta ett register över utfärdade förarbevis. Enligt artikel 22.1 b i lokförardirektivet ska på motiverad begäran den behöriga myndigheten lämna uppgifter om status för sådana förarbevis till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, till den Europeiska järnvägsbyrån eller till förarnas arbetsgivare, dvs. järnvägsföretagen eller infrastrukturförvaltarna. Enligt artikel 22.3 ska lokförarna ha tillgång till uppgifterna om sig själva i förarbevisregistret. I kommissionens beslut (2010/17/EG) anges närmare vilka uppgifter som innehavaren av förarbeviset och de olika organen ska få ut och på vilka grunder. Dessutom läggs i beslutet till att utredningsorgan ska kunna få ut uppgifter.

Bestämmelserna i direktivet och beslutet är utformade på ett sätt som kan tolkas som att uppgifter i förarbevisregistret normalt inte ska gå att få ut, med undantag av i de ovan nämnda fallen. Någon uttrycklig bestämmelse med innebörden att sekretess ska gälla finns dock varken i direktivet eller i beslutet. Den svenska offentlighetsprincipen innebär också att dessa uppgifter är tillgängliga för envar att få ut, om uppgifterna ingår i en allmän handling och någon sekretess inte gäller. Det finns därför anledning att ta ställning till om uppgifter i förarbevisregistret ska kunna hemlighållas för andra än de som har rätt att få ut uppgifter enligt vad som sagts ovan.

I promemorian föreslås att det ska införas en bestämmelse om sekretess för uppgifter i förarbevisregistret. I promemorian redogörs för att förarbevisregistret kommer 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.” Efter en intresseavvägning görs i promemorian bedömningen att för att inte känsliga personuppgifter ska bli offentliga bör det i offentlighets- och sekretesslagen föras in en sekretessbestämmelse för uppgifter i registret.

Vid en närmare granskning av kommissionens beslut av vilka uppgifter förarbevisregistret ska innehålla och i vilken form uppgifterna ska antecknas, kan emellertid konstateras att uppgifterna inte kommer att vara av den karaktären att uppgifterna bör hållas hemliga. Registret kommer förvisso att innehålla uppgifter om t.ex. förarnas fysiska och psykiska hälsa. Dessa uppgifter kommer enligt beslutet dock antingen antecknas i kodad form, eller endast genom en angivelse av typen ”uppfyller kraven” eller ”uppfyller inte kraven”. Det kommer inte att framgå av registret vilka grunder som har lett till att en förare t.ex. inte uppfyller hälsokraven och fått sitt förarbevis återkallat. Inte heller kommer några läkarintyg eller andra uppgifter från läkarundersökningar finnas i registret. Uppgifterna i registret kommer således inte att ha ett sådant innehåll som förutsattes i promemorian och låg till grund för förslaget i denna. Regeringen föreslår därför inte att någon bestämmelse om sekretess för uppgifter i förarbevisregistret ska införas.

Även om någon särskild sekretessbestämmelse för uppgifter i registret inte föreslås, kan frågan ställas om sekretess kan gälla för uppgifterna enligt befintliga sekretessbestämmelser. Det kan därvid konstateras att 29 kap. OSL om sekretess för skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation inte innehåller någon bestämmelse som kan tillämpas på uppgifter i det föreslagna förarbevisregistret. De enda bestämmelser i OSL som eventuellt kan bli tillämpliga är minimiskyddsbestämmelserna till skydd för den enskildes personliga integritet i 21 kap. OSL. Av bestämmelserna i 21 kap. OSL är främst 1 och 3 §§ av intresse.

Enligt 21 kap. 1 § gäller sekretess för uppgift som rör en enskilds hälsa eller sexualliv, såsom uppgifter om sjukdomar, missbruk, sexuell läggning, könsbyte, sexualbrott eller annan liknande uppgift, om det måste antas att den enskilde eller någon närstående till denne kommer att lida betydande men om uppgiften röjs. I förarbetena till bestämmelsen anges som exempel på uppgifter som kan omfattas av bestämmelsen uppgifter om könsbyten, transsexualitet, HIV eller psykiska sjukdomar i vissa fall (prop. 2005/06:161 s. 97). Det har ovan redogjorts för att uppgifter om förarnas hälsa kommer att antecknas i förarbevisregistret i en form som inte kommer att kunna visa t.ex. av vilken närmare orsak som föraren inte uppfyllt hälsokraven vid en kontroll, utan endast att föraren inte uppfyllt kraven. Av de exempel som angivits i förarbetena till 21 kap. 1 § OSL kan slutsatsen dras att de uppgifter som kan förekomma i förarbevisregistret är av så allmän karaktär att de knappast kan anses utgöra ”annan liknande uppgift” i den mening som avses i 21 kap. 1 § OSL.

Enligt 21 kap. 3 § OSL gäller sekretess för uppgift om en enskilds bostadsadress eller annan jämförbar uppgift som kan lämna upplysning om var den enskilde bor stadigvarande eller tillfälligt, den enskildes personnummer, e-postadress eller annan jämförbar uppgift som kan användas för att komma i kontakt med denne samt för motsvarande uppgifter om den enskildes anhöriga, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne kan komma att utsättas för hot eller våld eller lida annat allvarligt men om uppgiften röjs. Sekretessbestämmelsen motsvarar delvis den s.k. folkbokföringssekretessen i 22 kap. 1 § OSL och är avsedd att komplettera denna så att förföljda personer kan få ett heltäckande sekretesskydd för sina kontaktuppgifter inom den offentliga sektorn. Förarbevisregistret kan komma att innehålla uppgifter som avses i 21 kap. 3 § OSL. Sekretess för sådana uppgifter gäller dock naturligtvis inte i förhållande till den enskilde själv (jfr 12 kap. 2 § OSL). Sekretessbestämmelsens skaderekvisit kan vidare knappast anses uppfyllt i förhållande till förarens arbetsgivare, som får förutsättas ha tillgång till den anställdes kontaktuppgifter. Bestämmelsen i fråga är vidare tillämplig hos alla svenska myndigheter, varför skaderekvisitet inte heller kan anses uppfyllt i förhållande till andra svenska myndigheter som begär att få ta del av uppgifterna. När det är fråga om utländska myndigheter som vill ta del av uppgifterna kan konstateras att svenska myndigheter enligt svensk lag inte har någon skyldighet att

lämna ut uppgifter till utländska myndigheter oavsett om uppgifterna omfattas av sekretess eller inte, såvida inte en sådan skyldighet är särskilt föreskriven (bet. 1982/83:KU12 s. 36). För det fall sekretess gäller i förhållande till en utländsk myndighet följer av 8 kap. 3 § OSL att en sådan uppgift inte får lämnas ut om inte utlämnande sker i enlighet med särskild föreskrift i lag eller förordning eller under vissa andra i paragrafen angivna förutsättningar.

*Direktivets krav på tillträde till uppgifter ur registret kräver viss reglering*

Frågan är då vilka bestämmelser som behöver införas för att genomföra direktivets krav i artikel 22.1 b om rätt till tillträde till uppgifter ur registret. I inledningen av detta avsnitt har redogjorts för bestämmelserna om vilka personer och organ som ska ha rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret. Regeringen har vidare gjort bedömningen dels att någon särskild sekretessbestämmelse för uppgifter i förarbevisregistret inte ska införas, dels att någon annan befintlig sekretessbestämmelse än 21 kap. 3 § OSL inte torde bli tillämplig på uppgifter i registret. Sistnämnda bestämmelse saknar dock praktisk betydelse i förhållande till de aktörer som enligt direktivet har rätt att få ut uppgifter ur registret.

Som nämnts i avsnitt 5.10.1 gäller rätten att ta del av allmänna handlingar enligt 2 kap. 1 § TF svenska medborgare. Utländska medborgare är likställda med svenska medborgare i detta avseende (2 kap. 14 § TF). Även juridiska personer har rätt att ta del av allmänna handlingar (RÅ 2003 ref. 83). Som nämnts ovan har dock utländska myndigheter inte någon rätt att ta del av allmänna handlingar, såvida inte en sådan rätt är särskilt föreskriven.

När det gäller föraren själv samt dennes svenska arbetsgivare, dvs. ett privaträttsligt järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, följer således av 2 kap. 1 § TF samt 6 kap. 4 § OSL att dessa har rätt att få ut uppgifter ur registret. Någon bestämmelse behöver därför inte införas för att genomföra direktivets krav i dessa delar.

När det gäller en myndighets rätt att få uppgifter ur registret ska enligt 6 kap. 5 § OSL en myndighet på begäran av en annan myndighet lämna uppgift som den förfogar över, om inte uppgiften är sekretessbelagd eller det skulle hindra arbetets behöriga gång. Kravet i direktivet att olycksutredande svensk myndighet, samt järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i den mån dessa är myndigheter ska ha rätt att få ut uppgifter ur registret, kräver således inte heller att någon ny bestämmelse införs.

Direktivet kräver slutligen även att utländska behöriga myndigheter, utländska olycksutredande organ, samt en förares utländska arbetsgivare, dvs. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, ska ha rätt att få ut uppgifter ur registret för att kunna utföra sina uppdrag eller uppfylla kraven enligt direktivet. Det kan förekomma att även utländska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är offentliga organ, t.ex. myndigheter. (Med behöriga myndigheter avses enligt definitionen i direktivet säkerhetsmyndigheten enligt direktiv 2004/49/EG.) Som nämnts ovan torde 21 kap. 3 § OSL inte bli tillämplig i förhållande till en förares arbetsgivare och det spelar härvidlag ingen roll om denne är ett utländskt före-

tag eller annat organ. Som nämnts ovan gäller rätten att ta del av allmänna handlingar även för juridiska personer. När det gäller utländska myndigheter bör det dock införas en bestämmelse som ger dessa organ den rätt till uppgifter som de ska ha enligt direktivet.

Med anledning av *Datainspektionens* frågor om information till den registrerade ska följande nämnas. Bestämmelser om information till den registrerade finns även i 23–27 §§ PuL. Enligt 24 § första stycket PuL ska den personuppgiftsansvarige självant lämna information om behandlingen till den registrerade om uppgifterna samlats in från någon annan än den registrerade. I 26 § PuL regleras den registrerades rätt att efter ansökan få information om bl.a. vilka uppgifter som behandlas om den registrerade.

### 5.10.5 Tillträdesrätt till uppgifter i intygsregister

**Regeringens förslag:** Behörig utländsk järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz ska ha rätt att på begäran få uppgifter ur intygsregister som förs av offentliga järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten eller organet behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför lokförardirektivet.

För intygsregister som förs av privata järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare ska dessutom följande personer eller organ ha rätt att på begäran få ut uppgifter.

1. Den som är registrerad i registret såvitt gäller uppgifter om denne själv.

2. Tillsynsmyndigheten och olycksutredande organ i Sverige såvitt gäller uppgifter som behövs för att fullgöra sitt uppdrag enligt denna lag.

**Regeringens bedömning:** Någon bestämmelse om sekretess för uppgift i intygsregister som förs av det offentliga bör inte införas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

### Skälen för regeringens förslag och bedömning

I artikel 22.2 b och c och 22.3 i lokförardirektivet samt i avsnitt 4 i bilaga II till kommissionens beslut (2010/17/EG) anges vem som ska ha rätt att få ut information ur intygsregister och på vilka grunder. Listan motsvarar i stort de personer som har rätt att få ut uppgifter ur ett förarbevisregister, jfr avsnitt 5.10.4, och anger också att samma orsaker för att få ut uppgifterna ska gälla. Dock har inte Europeiska järnvägsbyrån rätt att få ut uppgifter. Det anges inte heller i direktivet eller beslutet att andra järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare har rätt att få ut uppgifter ur andra intygsregister.

Intygsregister ska föras av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Dessa kan vara både privata och offentliga, exempel på det senare är Trafikverket. Frågan om sekretess för uppgifter i intygsregister som föras av offentliga organ aktualiseras därmed på samma sätt som när det gäller förarbevisregistret, jfr avsnitt 5.10.4. I avsnitt 5.9.7.2 har redogjorts för att det enligt kommissionens beslut inte ska ingå några känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa i intygsregistren, även om direktivet tillåter detta. För det fall sådana uppgifter skulle komma att införas i registren med stöd av direktivet är uppgifterna av samma karaktär som de som registreras i förarbevisregistret, och kan antas i så fall ska registreras i samma form, dvs. antingen i kodad form eller genom ett enkelt angivande av om hälsokraven är uppfyllda eller inte. Det finns därför inte någon anledning att göra någon annan bedömning när det gäller behovet av sekretess för uppgifter i intygsregister som föras av offentliga organ än vad som har gjorts när det gäller förarbevisregistret. Det bör således inte heller för uppgifter i intygsregister som föras av offentliga organ införas någon bestämmelse om sekretess.

Det kan vidare antas att det inte heller när det gäller uppgifter i intygsregister som föras av offentliga organ någon sekretess kan göras gällande enligt befintliga bestämmelser i OSL. Av samma skäl som anges i avsnitt 5.10.4 bör således inte införas någon särskild bestämmelse i den nu föreslagna lagen om rätt för den registrerade själv att få ut uppgifter ur sådana register. Däremot bör direktivets krav i övrigt införas i lagen, dvs. behöriga utländska järnvägssäkerhetsmyndigheter och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz ska ha rätt att på begäran få uppgifter ur intygsregister när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten eller organet behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför lokförardirektivet.

#### *Tillträde till uppgifter ur register som föras av privata företag*

Offentlighetsprincipen gäller endast för uppgifter i register som föras av det allmänna. Någon grundlagsfäst rätt att få ut uppgifter ur ett intygsregister som föras av ett privat järnvägsföretag eller en privat infrastrukturförvaltare finns således inte. Det betyder att frågor om sekretess m.m. inte aktualiseras. Direktivets samtliga krav på vilka som ska ha tillträde till uppgifter ur sådana intygsregister bör därför också föras in i lagen.

**Regeringens förslag:** Tillsyn ska utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsynsmyndigheten ska ha rätt att på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten ska också ha rätt att på begäran få tillträde till de lokaler, anläggningar och fordon som tillsynen gäller.

Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden som behövs för tillsynen. Ett beslut om föreläggande ska få förenas med vite.

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

Förarbevis och tillstånd ska få återkallas.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Kammarrätten i Sundvall* anser att det bör preciseras och förtydligas under vilka förutsättningar de särskilda åtgärderna mot förare, t.ex. förelägganden och återkallelser, kan bli aktuella. Kammarrätten anser också att det bör anges vissa generella gränser för hur långa återkallelsetider som kan bli aktuella. Fackförbundet ST och TCO efterfrågar förtydliganden om problematiken när det gäller t.ex. återkallelse av intyg relaterat till arbetsgivarens ansvar för t.ex. rehabilitering och omplacering.

### Skälen för regeringens förslag

#### Tillsynsmyndighet

I artikel 19 och 29 i lokförardirektivet räknas ett antal uppgifter upp som ska handhas av den behöriga myndigheten. Uppgifterna innefattar framför allt vad som kan sammanfattas som tillsynsåtgärder, dvs. prövningar av ansökningar och kontroller av att bestämmelserna efterlevs, men även en rad andra uppgifter. Även den s.k. oberoende utvärdering som enligt artikel 27 ska göras vart femte år är en slags tillsynsåtgärd. Enligt artikel 3 a definieras den behöriga myndigheten som den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i 2004/49/EG (det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet). Transportstyrelsen är behörig myndighet enligt det direktivet. Även om det således kan förutses att Transportstyrelsen ska vara tillsynsmyndighet, bör denna fråga lämnas till regeringen att avgöra.

Den närmare regleringen av tillsynsverksamheten kan regeringen meddela verkställighetsföreskrifter om.



En grundläggande förutsättning för en fungerande tillsyn är att initiativ och beslut är väl underbyggda. För detta krävs att tillsynsmyndigheten kan få upplysningar och ta del av handlingar som behövs för tillsynen. Myndigheten kan också behöva få tillgång till lokaler, anläggningar och fordon som har anknytning till den verksamhet som ska kontrolleras. Det bör således anges i lagen att tillsynsmyndigheten rätt att på begäran dels få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar, dels få tillträde till de lokaler, anläggningar och fordon som tillsynen gäller, allt under förutsättning att detta behövs för tillsynen. Motsvarande rättigheter för tillsynsmyndigheten finns t.ex. även i 8 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519).

### **Olika tillsynsåtgärder**

#### *Förelägganden*

För att tillsynsverksamheten ska vara effektiv krävs att myndigheten får besluta om förelägganden, t.ex. förbud, för att upprätthålla efterlevnaden av lagen. Tillsynsmyndigheten får göra en bedömning av vilken tillsynsåtgärd som kan anses lämpligast och mest effektiv i det enskilda fallet. Ett föreläggande kan t.ex. användas om en brist inte är av sådan allvarlig karaktär att ett förarbevis ska återkallas enligt de särskilda bestämmelser som gäller om detta, men någon åtgärd ändå behövs för att lagen ska efterlevas. Dessa åtgärder får också utnyttjas om det föreligger brister som rör det kompletterande intyget, jfr artikel 29.4 c i lokförardirektivet. Förelägganden bör kunna förenas med vite. *Kammarrätten i Sundsvall* har efterlyst förtydliganden av under vilka förutsättningar förelägganden kan meddelas. Det är dock enligt regeringen inte möjligt att i lagen reglera alla de situationer som skulle kunna föranleda ett föreläggande. I lagtexten bör således endast anges, så som föreslås i promemorian, att föreläggandena ska krävas för att upprätthålla efterlevnaden av lagen. Den närmare tillämpningen måste lämnas till tillsynsmyndigheten.

#### *Säkerhetsåtgärder*

I artikel 29.4 andra stycket anges att om den behöriga myndigheten anser att en viss förare utgör ett allvarligt hot mot järnvägssäkerheten ska den under alla förhållanden omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, till exempel anmoda infrastrukturförvaltaren att stoppa tåget och förbjuda föraren att arbeta inom dess behörighetsområde under den tid som krävs. Eftersom Transportstyrelsen har tillsynsansvaret för säkerheten inom järnvägssystemet skulle i och för sig ett sådant beslut kunna fattas redan i dag med stöd av bestämmelserna i 8 kap. järnvägslagen. Även den i detta avsnitt föreslagna rätten för tillsynsmyndigheten att besluta om förelägganden skulle kunna användas för att genomföra kraven i nämnda bestämmelse i direktivet. Med tanke på åtgärdens ingripande karaktär för den enskilde samt det faktum att direktivet särskilt omnämner denna

åtgärd är det dock lämpligt att en särskild reglering om detta införs i Prop. 2010/11:122 lagen. Detta innebär också ett tydligare genomförande av direktivet.

### *Återkallelse*

Enligt artikel 29.4 ska tillsynsmyndigheten återkalla ett förarbevis om föraren inte längre uppfyller de nödvändiga villkoren för förarbevis. En bestämmelse om rätt för tillsynsmyndigheten att återkalla förarbevis på denna grund bör således föras in i lagen. Detta innebär att om föraren t.ex. inte uppfyller hälsokraven för att inneha ett förarbevis kan detta återkallas. Detta gäller oavsett när tillsynsmyndigheten upptäcker bristen. Tillsynsmyndigheten behöver således inte avvakta en föreskriven regelbunden kontroll. Det bör anges i lagen att en återkallelse kan ske om föraren inte uppfyller sina skyldigheter i övrigt i lagen eller i föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Om t.ex. föraren vägrar att underkasta sig en regelbunden kontroll eller en alkohol- och drogtest kan således återkallelse av förarbeviset vara möjlig.

Även tillstånd att bedriva utbildning eller fullgöra uppgift som examinator, läkare eller psykolog bör kunna återkallas om villkoren för tillståndet inte längre är uppfyllda eller om i övrigt föreskrivna krav inte efterlevs. Direktivet anger inte uttryckligen att återkallelse ska kunna ske av dessa tillstånd, men kräver å andra sidan att alla berörda aktörer ska kontrolleras (artikel 29.3) och att sanktioner ska införas för överträdelser (artikel 30). En sådan sanktion kan vara återkallelse. På motsvarande sätt som gäller för andra tillstånd på järnvägsområdet bör dessa tillstånd kunna återkallas om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller om tillståndshavaren inte följer de föreskrifter som gäller för verksamheten enligt den föreslagna lagen eller andra föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Det finns inget som hindrar att tillsynsmyndigheten om bristerna inte bedöms alltför allvarliga inleder med att förelägga tillståndshavaren att åtgärda dessa, och först därefter om rättelse inte sker fattar ett beslut om återkallelse.

Enligt artikel 14.5 och 16.1 är ett förarbevis giltigt endast om föraren genomgår föreskrivna återkommande hälsokontroller. Direktivets ordalydelse är att förarbeviset ”inte är giltigt” om inte hälsokontrollerna genomgås. Detta innebär i praktiken att beviset automatiskt inte längre är gällande om föraren inte genomgår en hälsokontroll, eller en sådan inte visar godkänt resultat. En sådan automatiskt ogiltighetsbestämmelse bör dock inte införas i lagen. En sådan ordning skulle kunna få både orimliga och opraktiska följder, då det mycket väl kan hända att en hälsokontroll inte kan genomföras, utan att orsaken till detta beror på föraren. T.ex. kan en hälsokontroll behövas skjutas upp då den aktuella läkaren får förhinder genom ett akut ärende, eller själv blir sjuk. För att inte en missad hälsokontroll per automatik ska få konsekvensen att förarbeviset blir ogiltigt, bör i stället återkallelseinstitutet kunna användas. Därmed kan tillsynsmyndigheten ta ställning till om det i det enskilda fallet har funnits orsaker utom förarens kontroll som gör att någon återkallelse inte bör ske. Det ska dock påpekas att återkallelse ska vara huvudregeln om hälsokontroller inte visar godkänt resultat, eller om föraren inte kan visa att orsaken till den missade kontrollen inte har legat på förarens sida. Ett

genomförande av artikel 14.5 på det nämnda sättet bör kunna anses godtagbart eftersom det avsedda syftet ändå uppnås, med ett rimligare skydd för den enskildes rättigheter.

Grunderna för återkallelse bör inte förtydligas

En återkallelsegrund som förekommer inom andra transportslag är att föraren visat sig opålitlig i nykterhetskänseende eller har gjort sig skyldig till onykterhetsbrott. Det gäller exempelvis för körkort (jfr 5 kap. 3 § 1 och 5 körkortslagen [1998:488]). I lokförardirektivet anges inte detta specifikt och uttryckligt som en grund för återkallelse, och i promemorian har inte heller föreslagits någon sådan särskild grund. I de grundläggande förutsättningarna för att ha ett förarbevis ligger dock bl.a. att vissa hälsokrav ska vara uppfyllda, jfr avsnitt 1.1 i bilaga II till direktivet som anger att föraren inte får ha hälsoproblem eller ta medicin, droger eller ämnen som kan orsaka bl.a. nedsatt uppmärksamhet eller koncentration. Det har i detta avsnitt föreslagits att en återkallelse ska kunna ske om förutsättningarna för att inneha ett förarbevis inte är uppfyllda. Ett icke godkänt resultat på t.ex. ett alkoholtest kan således i princip ligga till grund för en återkallelse om testresultatet visar att förutsättningarna enligt den nämnda regleringen i bilagan inte är uppfyllda. I övrigt saknas beredningsunderlag att införa en särskild återkallelsegrund för t.ex. nykterhetsbrott. Det ska dock erinras om att tillsynsmyndigheten har möjlighet att vidta andra åtgärder, t.ex. förelägganden och säkerhetsåtgärder (se ovan) om säkerheten hotas. Även järnvägslagen ger möjligheter att vidta åtgärder. Det har dessutom i avsnitt 5.5.7 föreslagits att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska göra nykterhets- och drogtest av sina förare. Det förekommer redan i dag att järnvägsföretag inför alkoholås eller motsvarande, vilket innebär att föraren måste göra ett alkoholutandningstest innan denne tillträder sin tjänstgöring.

*Kammarrätten i Sundsvall* har efterlyst ytterligare förtydliganden av vilka omständigheter som ska kunna föranleda återkallelse. Av samma anledning som har redogjorts för när det gäller grunderna för förelägganden bör dock enligt regeringen inte heller återkallelsegrunderna anges närmare. Tillsynsmyndigheten måste dock kunna visa vilken brist i förutsättningarna för att inneha förarbeviset som föreligger, eller vilken skyldighet som föraren inte har uppfyllt. Eftersom det är en mängd krav som ligger till grund för de olika förutsättningarna är det inte praktiskt görligt att räkna upp alla de situationer som kan föranleda återkallelse i lagen. Även när det gäller återkallelse av förarbevis och tillstånd måste det lämnas till tillsynsmyndigheten att avgöra om förutsättningarna är sådana att återkallelse ska ske eller om någon annan åtgärd är mer lämplig.

Återkallelsens beskaffenhet och omfattning i tiden bör dock i första hand vara hänförlig till den fara för järnvägssäkerheten som bristerna hos föraren ger upphov till. Den direkta kopplingen mellan ett brott, t.ex. ett onykterhetsbrott och återkallelse av behörigheten som gäller för vanliga körkort på väg enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1998:488) finns inte i lokförardirektivet och det saknas som redan nämnts dessutom beredningsunderlag för att införa andra återkallelsegrunder i lagen. Regeringen avser dock att följa frågan.

## Återkallelsens tid

Återkallelsen kan enligt artikel 29.4 a i direktivet vara tidsbegränsad eller slutgiltig beroende på omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till. Vad som avses med begreppet slutgiltig i direktivet är oklart. Även om ett förarbevis återkallas slutgiltigt finns enligt svenska allmänna förvaltningsrättsliga principer inga hinder att ansöka på nytt. Däremot bör, som föreslås i promemorian, återkallelse kunna ske antingen tills vidare eller för viss tid. Det normala bör dock vara att återkallelsen gäller tills vidare. Detta stöds också av direktivets krav på att det är faran för järnvägssäkerheten som ska vara styrande. När föraren har visat att de bristande förutsättningarna inte längre föreligger ska således återkallelsen upphävas. Det kan exempelvis ske genom uppvisande av godkänt resultat på ett praktiskt eller teoretiskt prov eller ett läkarutlåtande som visar godkänt resultat vid en läkarundersökning. Det bör dock finnas en möjlighet att tidsbegränsa återkallelsen för det fall tillsynsmyndigheten anser att detta är en mer lämplig åtgärd.

*Kammarrätten i Sundsvall* har ansett att det ska anges vissa generella tider för hur långa återkallelsetider som kan bli aktuella. Eftersom en återkallelse inte handlar om en påföljd utan endast indikerar att en eller flera förutsättningar för beviljande av förarbevis inte längre är för handen, handlar det enbart om en bedömning i det enskilda fallet av när dessa brister kan komma att vara avhjälpta. Föraren måste dock alltid innan behörigheten återfås visa att bristen är läkt. Tillsynsmyndigheten ska genast underrätta berörd förare och dennes 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 föraren ska kunna återfå förarbeviset. Vad som ska krävas för att återfå förarbeviset blir beroende av på vilken grund förarbeviset återkallats. Om det exempelvis beror på bristande medicinska eller fysiska förutsättningar kan det antas att det kommer att krävas att föraren själv eller dennes arbetsgivare uppvisar ett läkarutlåtande som visar att den bristande förutsättningen inte längre är för handen.

*Något om förhållandet mellan tillsynsåtgärder och arbetsrättsliga åtgärder*

Med anledning av vad *Fackförbundet ST* och *TCO* har anfört ska något sägas om förhållandet mellan de åtgärder som kan vidtas vid tillsyn, och arbetsrättsliga åtgärder. Det gäller framför allt vad en återkallelse av ett förarbevis eller ett kompletterande intyg har för betydelse i arbetsrättsliga förhållanden. Det bör därvid inledningsvis klargöras att det förhållandet att ett förarbevis eller ett kompletterande intyg återkallas inte påverkar anställningsförhållandet. Ett återkallande innebär inte med automatik att en förare kan sägas upp eftersom ett återkallande kan vara aktuellt i situationer som inte skulle motivera arbetsrättsliga åtgärder. En återkallelse utesluter dock inte heller att arbetsgivaren kan se sig föranledd att vidta arbetsrättsliga åtgärder och exempelvis se över möjligheten till omplacering eller i vissa fall uppsägning. Arbetsgivaren måste också

vidta sådana åtgärder som normalt följer av arbetsgivaransvaret såsom t.ex. rehabiliteringsåtgärder och åtgärder enligt arbetsmiljölagen. Prop. 2010/11:122

### 5.11.1 Avgifter

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i sak med regeringens.

**Remissinstanserna:** *TCO* och *Fackförbundet ST* uppger att vissa uppgifter inte bör avgiftsbeläggas.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom förslagen i denna proposition kommer tillsynsmyndigheten att få i uppgift att utfärda förarbevis och andra tillstånd, pröva dispensansökningar och utföra tillsyn. Dessa uppgifter bör finansieras genom avgifter som får tas ut av de personer som ansöker om dessa tillstånd etc. samt är föremål för tillsyn. En motsvarande ordning gäller från och med den 1 januari 2011 för sådan s.k. ärendehandläggning och tillsyn inom samtliga transportslag, jfr prop. 2010/11:30 s. 49, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:59. Med anledning av vad som har framförts av *TCO* och *Fackförbundet ST* ska förtydligas att avgifter inte föreslås få tas ut för den föreslagna uppgiften att lösa tvister som hänskjuts till tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör ges rätt att meddela föreskrifter om avgifterna.

### 5.11.2 Egenkontroll

**Regeringens förslag:** Den som har tillstånd att bedriva utbildning ska säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls. Den som har ett säkerhetsstyrningssystem ska i stället tillämpa detta.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens. I promemorian föreslås att även vissa andra personer och organ ska ha ett system med kvalitetsnormer.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 26 i lokförordirektivet ska den behöriga myndigheten försäkra sig om att all verksamhet i samband med utbildning, bedömning av kvalifikationer, uppdatering av förarbevis och kompletterande intyg övervakas löpande inom ramen för ett system med kvalitetsnormer. Detta ska dock inte gälla för företag som redan omfattas av krav på säkerhetsstyrningssystem, dvs. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som omfattas av detta krav enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen.

Bestämmelsen i artikeln är något oklar, både när det gäller vilka som avses vara skyldiga att ha sådana system som anges, och när det gäller vad systemen ska innehålla. Vad som framstår som klart är att utbildningsanordnare ska ha ett sådant system. Vad som däremot avses med bedömning av kvalifikationer i artikeln är mer oklart. I promemorian har

artikelns krav enligt ordalydelsen införts i lagen, utan någon närmare förklaring med vem eller vilka som avses göra dessa bedömningar. Det ligger dock enligt regeringen närmast till hands att tolka bestämmelsen som att det är tillsynsmyndigheten samt järnvägsföretagen respektive infrastrukturförvaltarna som avses, eftersom det enligt förslagen i denna proposition är dessa organ som kommer att göra bedömningar av sökandenas kvalifikationer för att erhålla förarbevis och intyg. Krav på tillsynsmyndigheten behöver dock inte regleras i lag. Samtliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omfattas av krav på säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen, varför även dessa är undantagna från kravet enligt artikeln i direktivet. I lagen bör krav således endast införas för den som har tillstånd att anordna utbildning.

När det gäller systemet vad själva systemet innebär kan i alla fall den slutsatsen dras att det förmodligen är ett slags egenkontrollsystem som avses. Detta eftersom företag som omfattas av krav på ett säkerhetsstyrningssystem undantas från kravet och sådana system i stor utsträckning bygger på egenkontroll. Några detaljer om vad ett system för kvalitetsnormer ska innehålla finns inte i direktivet. Bestämmelsen i direktivet bör dock föras in i lagen men formuleras som en skyldighet att säkerställa kvaliteten, utan någon närmare angivelse om vilket typ av system som avses. Regeringen kan genom verkställighetsföreskrifter närmare reglera hur kraven ska uppfyllas, t.ex. genom vilka olika egenkontrollsystem som kan användas.

## 5.12 Straff

**Regeringens förslag:** Till böter eller fängelse i högst ett år ska den dömas som av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar en förare som inte har ett giltigt förarbevis eller ett kompletterande intyg om detta krävs enligt lagen. Till ansvar ska inte dömas i ringa fall.

Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar kan dömas ut med stöd av 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i princip med regeringens förslag. Promemorians förslag innehåller dock ingen bestämmelse om subsidiaritet i förhållande till straffansvaret i järnvägslagen.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det även i denna lag bör införas en straffbestämmelse om förarens drog- och alkoholpåverkan.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt artikel 30 i lokförardirektivet ska medlemsstaterna fastställa nödvändiga sanktioner för överträdelser av de bestämmelser med vilka direktivet genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Bestämmelserna ska gälla oberoende av de övriga sanktionsmöjligheter som regleras i direktivet. Härmed torde i första hand avses möjligheten att återkalla tillstånd, t.ex. förarbevis och kompletterande intyg, om kraven inte längre uppfylls.

Enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (2004:519) ska bl.a. den som av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § samma lag att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, dömas till böter eller fängelse i högst ett år. Av den senare bestämmelsen framgår att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltarens 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.

Straffbestämmelsens hänvisning till 2 kap. 3 § och dess yrkeskunskapsrekvisit ger vid handen att straffansvar inte kan följa enbart på den grunden att den anlitate föraren saknar förarbevis eller kompletterande intyg. I stället måste visas att personen i fråga inte har t.ex. det yrkeskunnande som krävs för uppgiften. Den nyss nämnda straffbestämmelsen i järnvägslagen kan således inte tillämpas på alla överträdelser av den nya lagens bestämmelser.

Skyldigheten att inneha giltig förarbehörighet för att framföra järnvägsfordon är den grundläggande utgångspunkten i direktivet. Ett korrekt genomförande av direktivet torde därför kräva att en sanktion införs för alla fall av anlitan av förare som saknar förarbevis eller kompletterande intyg som ett komplement till de åtgärder som kan vidtas inom tillsynsverksamheten. För att nå överensstämmelse med hur liknande överträdelser sanktioneras i järnvägslagen bör kriminalisering användas även för överträdelser av förarbevisreglerna. Straffskalan bör även vara densamma, dvs. böter eller fängelse i högst ett år.

Den nya lagen utgår i likhet med järnvägslagen från att det i första hand är det företag som anlitar en förare som ska kontrollera att föraren har nödvändig behörighet. Ansvar bör därför liksom i järnvägslagen läggas på verksamhetsutövaren och inte föraren för det fall föraren inte uppfyller behörighetskraven enligt lagen. Det bör således vara straffbart att med uppsåt eller av grov oaktsamhet anlita en förare i sin verksamhet som inte har erforderliga tillstånd, dvs. giltigt förarbevis och kompletterande intyg.

En kriminalisering som nu avses skulle kunna uppnås genom en ändring av straffbestämmelsen i järnvägslagen. Någon särskild straffbestämmelse skulle därmed inte behövas i den nya lagen. Direktivet har dock ansetts böra genomföras genom en särskild lag och inte genom ändringar i järnvägslagen. Intresset av en sammanhållen reglering av lokförarens behörighet och sanktioner mot bristande efterlevnad av lagens bestämmelser talar med styrka för att lagen även bör innehålla ansvarsbestämmelser.

*Transportstyrelsen* har ansett att man bör införa en straffbestämmelse för onykterhet och drogpåverkan hos den som framför järnvägsfordon i likhet med bestämmelsen i 10 kap. 2 § järnvägslagen. Regeringen anser dock att det är tillräckligt med bestämmelsen i järnvägslagen som är tillämplig på samtliga förare, även de som omfattas av den nu föreslagna lagen.

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

Inledningsvis bör inte dömas till ansvar om gärningen är att bedöma som ringa.

Inte heller bör straffansvar kunna bli aktuellt om vite har dömts ut. (I avsnitt 5.11.3 har föreslagits att beslut om föreläggande ska kunna förenas med vite.) Något hinder att utdöma straff enbart vid det skedet att ett föreläggande har överträtts ska dock inte finnas. Om vitet dömts ut bör straff inte längre kunna vara aktuellt. Tillsynsmyndigheten kan t.ex. göra bedömningen att det inte är möjligt att med framgång ansöka om utdömmande av vite på grund av att något formellt fel har begåtts i samband med att föreläggandet meddelades. I stället kan det då bli aktuellt att använda sig av straff. Däremot kan det i en sådan situation inte komma i fråga att i ett senare skede döma ut vitet. En bestämmelse med denna innebörd bör således införas i lagen. *Lagrådet* har dock ansett att den lagtext som föreslås i lagrådsremissen inte motsvarar den innebörd som regeringen eftersträvar i skälen till bestämmelsen, och har därför föreslagit en ändring av lagtexten. Regeringen konstaterar att förhållandet mellan straff och vite är komplicerat, bl.a. med hänsyn till att Europakonventionens bestämmelser om förbud mot dubbla sanktioner utgår från tidpunkten för lagföringen. Regeringen avser därför att se över hur bestämmelser som reglerar hur vite och straff ska förhålla sig till varandra bör utformas, jfr prop. 2009/10:201 s. 48. I avvaktan på en sådan allmän översyn bör bestämmelser som syftar till att reglera hur vite och straff är avsedda att förhålla sig till varandra tills vidare utformas på motsvarande sätt som redan befintliga bestämmelser om detta; jfr t.ex. 38 b § skogsvårdslagen (1979:429). Regeringen väljer därför att inte följa Lagrådets förslag.

Vidare bör särskilt anges att brottsbalkens bestämmelser ska ha företräde framför straffbestämmelsen i lagen om behörighet för lokförare. Det betyder att om en gärning är straffbelagd både enligt lagen om behörighet för lokförare och brottsbalken, ska ansvar endast dömas ut enligt brottsbalken.

Avslutningsvis täcker straffbestämmelsen i 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen, som tidigare framgått, många av de fall som kan medföra ansvar enligt den nu föreslagna straffbestämmelsen. Enligt regeringen bör järnvägslagens bestämmelser, som tar sikte på visat bristande yrkeskunnande, ha företräde framför den föreslagna bestämmelsen, som avser överträdelse av ett formellt kompetenskrav. För att undvika att en gärning är straffbar enligt båda lagarna bör den nu föreslagna straffbestämmelsen göras subsidiär även till straffbestämmelsen i 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen.



**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndighetens beslut ska få överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätt.

Ett beslut som meddelas enligt lagen om behörighet för lokförare eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian anges dock att ett beslut om återkallelse inte gäller förrän det vunnit laga kraft, om inte annat anges i beslutet.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att även beslut om återkallelser bör gälla omedelbart eftersom en återkallelse syftar till att värna säkerheten i järnvägssystemet. *Fackförbundet ST* och *TCO* anser att det är oklart när en återkallelse vinner laga kraft. *Kammarrätten i Sundsvall* anser att det kan finnas skäl att överväga behov av en särskild forumregel för att underlätta den praktiska hanteringen av dessa mål.

**Skälen för regeringens förslag:** Av artikel 21.2 och 3 i lokförardirektivet framgår att det ska vara möjligt att överklaga tillsynsmyndighetens beslut till domstol. I gängse ordning bör således i lagen tas in en bestämmelse att tillsynsmyndighetens beslut överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

*Transportstyrelsen* har invänt mot förslaget i promemorian att beslut om återkallelse ska gälla först efter att beslutet vunnit laga kraft om inte annat särskilt anges i beslutet. *Transportstyrelsen* har ansett att sådana beslut fattas av säkerhetsmässiga skäl och att det därför vore fel att avvakta laga kraft, vilket kan dröja länge, särskilt om ärendet ska hanteras i flera instanser. Även *Fackförbundet ST* och *TCO* har efterfrågat ett klagande i saken. Regeringen delar *Transportstyrelsens* bedömning. Samma regel bör gälla beträffande beslut om återkallelser som för övriga beslut enligt lagen, dvs. att de ska gälla omedelbart om inte annat särskilt anges i beslutet.

*Kammarrätten i Sundsvall* har ansett att det bör övervägas behov av en forumregel för att underlätta handläggningen av överklagade ärenden enligt lagen. Av 14 § andra stycket lagen (1971:289) om allmänna förvaltningsdomstolar framgår att beslut ska överklagas till den förvaltningsrätt inom vars domkrets ärendet först prövats, om det inte för ett visst slag av mål föreskrivs annat i lag eller förordning. Eftersom alla aktuella beslut kan antas komma att fattas på *Transportstyrelsens* järnvägsavdelning i Borlänge innebär det att besluten normalt kommer att överklagas till en och samma förvaltningsrätt. Beslut rörande kompletterande intyg som initialt fattas av förarens arbetsgivare blir, om föraren väljer att gå vidare, först föremål för s.k. tvistlösning hos tillsynsmyndigheten. Även dessa beslut hamnar därför i samma förvaltningsrätt. Något särskilt behov av forumregler kan därför inte anses föreligga.

**Regeringens förslag:** De lagändringar som föreslås för att genomföra direktivet ska träda i kraft den 1 juli 2011.

För förare som inte framför järnvägsfordon enbart i Sverige ska lagen tillämpas från och med den 29 oktober 2011.

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

Den som före den 29 oktober 2011 har behörighet att framföra järnvägsfordon inte enbart i Sverige och den som före den 29 oktober 2013 har behörighet att framföra järnvägsfordon enbart i Sverige ska få fortsätta med det till och med den 28 oktober 2018 utan att behöva ha förarbevis och kompletterande intyg. Detsamma ska gälla för den som påbörjar en förarutbildning före den 29 oktober 2011.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om att förare som har behörighet att framföra järnvägsfordon vid ovan nämnda tidpunkter 2011 respektive 2013 eller som påbörjar en förarutbildning före den 29 oktober 2011 får erhålla förarbevis och kompletterande intyg trots att samtliga krav för att erhålla sådana behörighetshandlingar inte är uppfyllda.

Förarbevisregister, intygsregister och tillståndsregister ska upprättas senast den 29 oktober 2011.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås att en samtliga förare i internationell trafik, dvs. såväl de som redan har behörighet som nya förare, ska ha förarbevis och kompletterande intyg den 29 oktober 2011.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det tydligare måste anges att den som redan har behörighet när regelverket träder i kraft får fortsätta att utöva yrket utan att behöva uppfylla alla formella krav för att beviljas förarbevis, som exempelvis en gymnasieexamen eller motsvarande. Vidare anser Transportstyrelsen att vissa av ikraftträdandetidpunkterna i enlighet med vad som anges i lokförardirektivet ska bestämmas med utgångspunkt från den tidpunkt registren lagts upp. Slutligen påpekar Transportstyrelsen att kommissionens beslut om föreskrifter om registren (2010/17/EG) fattades den 29 oktober 2009, varför det är den 29 oktober 2011 som bör gälla för upprättande av register, inte den 1 november 2011. *Branschföreningen Tågoperatörerna* påpekar att det är väsentligt att ikraftträdandet samordnas med våra grannländers införande av bestämmelserna. Rikstrafiken anser att det är svårt att tolka övergångsbestämmelserna.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Ikraftträdande*

Enligt artikel 36.1 ska lokförardirektivet vara genomfört senast den 4 december 2009. Detta datum har redan passerat, varför det är mycket angeläget om att ett ikraftträdande kan ske snarast. Kommissionen har dessutom beslutat om en formell underrättelse mot Sverige för underlåtet genomförande av direktivet. Bestämmelserna som ska genomföra direk-

tivet föreslås därför träda i kraft den 1 juli 2011. Någon praktisk möjlighet att beakta huruvida och på vilket sätt våra grannländer har genomfört direktivet, något som *Tågoperatörerna* efterlyst och som annars är önskvärt, finns inte mot bakgrund av nämnda omständigheter.

*Successivt införande av de nya behörighetskraven och kontrollkraven*

Enligt artikel 37.2–3 ska direktivet genomföras successivt för olika kategorier av förare.

Enligt artikel 37.2 a ska förare som kör i internationell trafik, dvs. inte enbart i Sverige, ha förarbevis och kompletterande intyg senast två år efter antagandet av kommissionens beslut (2010/17/EG) om registren, dvs. senast den 29 oktober 2011. Från samma datum ska hälsokontroller och andra kontroller av förarnas kompetens börja tillämpas.

Artikel 37.2 b innebär i praktiken att för övriga förare, dvs. de som enbart kör i Sverige, gäller krav på förarbevis och kompletterande intyg senast den 29 oktober 2013. Artikel 37.4 tillåter att de ovan nämnda kontrollerna får börja tillämpas från samma datum.

Direktivet tillåter dock enligt artikel 37.3 första stycket att förare som vid de två nämnda tidpunkterna redan har behörighet att framföra järnvägsfordon fortsätter med detta utan något krav på förarbevis och kompletterande intyg. I dessa fall får direktivet börja tillämpas den 29 oktober 2018. Förarbevis och kompletterande intyg ska innehas vid denna tidpunkt. Detta gäller alltså såväl förare i internationell som nationell trafik. I promemorian föreslås dock att förare i internationell trafik inte ska ha denna rätt, utan vara skyldiga att ha förarbevis och intyg redan den 29 oktober 2011. Enligt direktivets lydelse är det en rättighet för föraren och inte en rätt för medlemsstaten att välja huruvida föraren ska få fortsätta att köra på befintlig behörighet. Direktivet ger således inte medlemsstaten någon möjlighet att korta ner tiden. Däremot finns inget i direktivet som hindrar att förarbevis och intyg ändå utfärdas om föraren så skulle önska. Även om kraven på förarbevis och kompletterande intyg kan skjutas upp till år 2018, innebär regleringen i artikel 37 att kontroller av hälsa och yrkeskunskaper ska ske dessförinnan.

Enligt artikel 37.3 andra stycket får, när det gäller lärlingar som hade påbörjat en godkänd utbildning eller en godkänd yrkeskurs före de nämnda datumen, medlemsstaterna behörighetspröva dessa lärlingar i enlighet med befintliga nationella bestämmelser. Denna bestämmelser ger således medlemsstaten en möjlighet att låta personer med påbörjad utbildning före de nämnda datumen avvakta med förarbevis och kompletterande intyg till den 29 oktober 2018. Medlemsstaten behöver dock inte utnyttja denna rätt. Förslaget i promemorian innebär att rätten utnyttjas delvis genom att ett och samma brytdatum ska användas för alla som påbörjar sin utbildning, oavsett om förarna avser att arbeta nationellt eller internationellt. En sådan lösning framstår också som mest lämplig. En utbildning för förarbevis kommer inte att vara inriktad mot eller indelad i antingen nationell eller internationell trafik, utan densamma för alla. Det är också i praktiken omöjligt för den enskilde personen att när denne påbörjar en utbildning veta om han eller hon kommer att arbeta nationellt eller internationellt.

I lagen bör således införas övergångsbestämmelser som motsvarar Prop. 2010/11:122 direktivets i enlighet med det sagda.

#### *Tidpunkt för upprättande av register*

Enligt artikel 37.1 ska de register som ska införas enligt direktivet, dvs. förarbevisregistret, intygsregister och tillståndregister (se avsnitt 5.9.6–8), läggas upp inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register har antagits. Det har redan tidigare i denna proposition redogjorts för kommissionens beslut (2010/17/EG) som således är det beslut som avses i artikeln. Beslutet antogs den 29 oktober 2009, varför registren, som *Transportstyrelsen* också påpekat, ska vara upplagda senast den 29 oktober 2011.

#### *Befintliga kunskaper och behörigheter ska kunna omvandlas*

Promemorians övergångsbestämmelser innehåller vissa bestämmelser om att befintliga behörigheter ska beaktas vid utfärdandet av behörigheter enligt den föreslagna lagen. *Transportstyrelsen* har dock påpekat att direktivets bestämmelser om detta måste komma till tydligare uttryck i övergångsbestämmelserna.

Enligt artikel 37.2 c gäller att de utfärdande organen ska beakta alla yrkesmässiga kvalifikationer som varje förare redan har förvärvat så att detta krav inte föranleder onödiga administrativa och ekonomiska bördor. Behörighet att framföra lok och tåg som tidigare utfärdats till förare ska i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen får dock i förekommande fall för enskilda förare eller för grupper av förare besluta att ytterligare prov eller utbildning är nödvändig för att kunna erhålla förarbevis eller kompletterande intyg. Bestämmelsen i direktivet är således i princip att en befintlig behörighet ska kunna omvandlas till ett förarbevis och kompletterande intyg, men att det ska vara möjligt att i enskilda fall kräva prov eller utbildning. I avsnitt 5.3.1 och 5.4.1 har föreslagits vilka grundläggande förutsättningar som ska uppfyllas för att beviljas förarbevis och kompletterande intyg. Det är därför lämpligt att ge regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ett bemyndigande att meddela föreskrifter om att förare, som vid tidpunkterna då kraven ska börja tillämpas, se ovan, redan har behörighet att framföra järnvägsfordon eller har påbörjat utbildning, ska få erhålla förarbevis och kompletterande intyg trots att samtliga krav för att erhålla sådana behörighetshandlingar inte är uppfyllda. Föreskrifterna kan då ange vad som krävs för att den befintliga behörigheten ska omvandlas, men också att vissa tilläggskrav (prov, utbildning, undersökning m.m.) måste göras innan en omvandling kan ske. Det bör dock erinras om att direktivets utgångspunkt är att den tidigare behörigheten att framföra lok och tåg i möjligaste mån ska fortsätta att gälla. Eventuella tilläggskrav ska således i princip vara av undantagskaraktär och övervägas noga.

**Regeringens förslag:** Den som hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten ska genomgå läkarundersökning vid behov.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Yttrar sig inte.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt 2 kap. 4 § första stycket järnvägslagen (2004:519) får en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl. Enligt andra stycket samma lagrum ska den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten regelbundet genomgå läkarundersökning. En säker järnvägsdrift kräver dock att en läkarundersökning kan behöva göras även vid andra tillfällen än vid de planerade regelbundna undersökningarna. Kravet i järnvägslagen att läkarundersökningarna ska vara regelbundna kan då tolkas som att det inte är möjligt att kräva en läkarundersökning vid någon annan tidpunkt om behov uppkommer. En sådan tolkning och tillämpning av bestämmelsen är dock inte tillfredsställande. Enligt 2 kap. 3 § andra stycket järnvägslagen får arbetsuppgifter för säkerheten utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. Dessa krav ska alltid vara uppfyllda. Om det finns omständigheter som pekar på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för säkerheten, måste det finnas en möjlighet att kräva att personen genomgår en läkarundersökning direkt utan att avvakta en kommande planerad regelbunden sådan. Det bör också nämnas att i denna proposition föreslås att de förare som omfattas av den föreslagna lagen om behörighet för lokförare föreslås vara skyldiga att genomgå hälsokontroller, utan någon begränsning till att dessa ska vara regelbundna. Eftersom såväl den föreslagna lagen som järnvägslagen bl.a. har till syfte att värna om säkerheten vid järnvägsverksamhet finns det inga skäl att skyldigheten att genomgå läkarundersökning är olika reglerad i de båda lagarna.

Bestämmelsen i 2 kap. 4 § järnvägslagen bör därför förtydligas genom att det anges uttryckligen att skyldigheten att genomgå läkarundersökningar även omfattar en skyldighet att genomgå sådana vid behov.

Denna lagändring bör träda i kraft den 1 juli 2011.

## 7 Konsekvenser

### 7.1 Dagens reglering av utbildning och behörighet för lokförare

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. Hälsokraven är fastslagna i myndighetsföreskrifter. Kontrollen av att förarna uppfyller dessa kvalifikationskrav sköts i första hand av företagen själva. Transportstyrelsen är dock tillsynsmyndighet. Transportstyrelsen godkänner även företagens utbildningsplaner och kan meddela dispenser från hälsokraven.

Lokförarutbildningar anordnas i dag både internt inom järnvägsföretag och som kvalificerade yrkesutbildningar (KY-utbildningar). En lokförarutbildning tar ca 1–1,5 år (40–60 poäng) att genomgå, men det förekommer även utbildningar som är kortare. Den teoretiska delen av utbildningen bekostas av allmänna medel via Myndigheten för yrkeshögskolan. Praktikdelen, lärande i arbete (LIA), bekostas av företagen i branschen som tar emot elever för LIA. Utbildningen anordnas av enskilda företag som exempelvis TCC AB. De större järnvägsföretagen i branschen som SJ AB och Green Cargo AB har sina egna interna utbildningsfunktioner. Även Trafikverket har järnvägsutbildningar genom Järnvägsskolan.

Det ställs relativt hårda krav för att komma in på KY-utbildningarna. Enligt förordningen (2001:1131) om kvalificerad yrkesutbildning måste eleverna i normalfallet 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 vidare ha fyllt 20 år och med godkänt resultat ha 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 utbildningsinnehållet eller liknande, förutom att det i den nämnda förordningen krävs att Myndigheten för kvalificerad yrkesutbildning, i dag Myndigheten för yrkeshögskolan, vid sin fördelning av statsbidrag eller särskilda medel särskilt ska ta hänsyn till om en utbildning bedöms ha goda förutsättningar att blir genomförd med hög kvalitet och att anordnaren i utbildningsplanen anger hur utbildningen ska kvalitetssäkras. Vidare finns bestämmelser om kvalitetssäkring inom regelverket för yrkeshögskolan. Transportstyrelsen har ingen tillsyn över utbildningarna.

## 7.2 Vad är syftet med den nya regleringen?

Bestämmelserna om behörighet för lokförare varierar i dag mellan de olika medlemsländerna. Syftet med regleringen anges i lokförardirektivet vara att skapa en enhetlig europeisk reglering på området. En gemensam reglering syftar till 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 har erhållit i ett annat medlemsland.

### 7.3 Vilka berörs av den nya regleringen?

Regleringen innebär i huvudsak att det införs krav på ”körkort” på järnväg. Kraven ska styrkas genom en viss utbildning och tillräcklig medicinsk status.

I Sverige finns i dag drygt 100 järnvägsföretag, knappt 500 infrastrukturförvaltare och uppskattningsvis ca 5 000–6 000 lokförare. Branschen domineras dock av ett fåtal större företag, i första hand SJ AB. Infrastruktursidan domineras av myndigheten Trafikverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet.

#### 7.3.1 Företag och förare

Regleringen påverkar i första hand järnvägsföretagen och, i den mån de har egna förare anställda, infrastrukturförvaltare. Dessa företag ska ansvara för viss utbildning och provverksamhet, utfärda intyg och genomföra olika kontroller av förarnas medicinska och yrkesmässiga förutsättningar. Redan i dag har järnvägsföretagen dock 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 den föreslagna nya lagen och formaliseras ytterligare. Företagen ska också se till att register förs över de intyg de utfärdar vilket kan medföra vissa ökade kostnader.

Eftersom utbildningsanordnarna kommer att ställas under tillsynsmyndighetens kontroll, förutom den kontroll som redan i dag utövas av Myndigheten för yrkeshögskolan om det t.ex. är fråga om en kvalificerad yrkesutbildning eller en utbildning inom yrkeshögskolan, bör kraven på järnvägsföretagens interna regelverk minskas i någon mån.

De enskilda lokförarna berörs genom att utbildningen förändras och kontrollerna av att kraven upprätts formaliseras mer än vad som gäller i dag.

#### *Ökad rättssäkerhet för lokförarna*

För lokförarna kan det antas att det nya regelverket innebär ökad rättssäkerhet. Eftersom företagen enligt nuvarande reglering själva sköter en stor del av hanteringen, finns det i dag ingen möjlighet för en lokförare som anser sig orättvist bedömd när det gäller möjligheten att utöva lokföraryrket, 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.

I den föreslagna lagen förekommer regleringar som kan aktualisera frågor om arbetstagares integritet.

I den nya lagen föreslås en skyldighet för förare att genomgå sådan läkarundersökning eller annan motsvarande undersökning som behövs för att bedöma förarens lämplighet att utöva yrket. Vidare åläggs verksamhetsutövare en skyldighet att inrätta kontrollsystem för att bevaka att deras förare under tjänstgöring inte är påverkade av något ämne som kan negativt påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Det ska också inrättas register över förarbevis där det skulle kunna förekomma för de registrerade förarna integritetskänsliga uppgifter.

Det finns i Sverige ingen generell lagstiftning om arbetstagares skyldigheter att underkasta sig en medicinsk undersökning. Saken regleras i flertalet fall i anställnings- och i kollektivavtal. Arbetsgivare har också i vissa fall ansetts kunna kräva medicinsk undersökning direkt med stöd av arbetsledningsrätten. För att sådana krav ska anses förenliga med god sed på arbetsmarknaden, har det ansetts böra ske en avvägning mellan arbetsgivarens intresse av åtgärden och arbetstagarens intresse av skydd för den personliga integriteten. Om syftet med undersökningen är att bedöma tillståndet hos en arbetstagare som har sådana arbetsuppgifter att brister i hälsotillståndet eller alkohol, narkotika- eller annan drog-påverkan medför risk för andra människors liv, personliga säkerhet eller hälsa, har krav på hälsoundersökning ansetts tillåten.

Järnvägen utgör dock exempel på områden där avvägningen mellan integritetsintressen och allmänhetens skyddsintresse redan gjorts och skyldigheten för arbetstagare att genomgå hälsoundersökningar reglerats särskilt i lag. Den grundläggande bestämmelsen om hälsoundersökning och hälsotillstånd för lokförare finns i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen och anger att arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, vilket innefattar framförande av fordon, endast får utföras av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. En verksamhetsutövare får inte tilldelas 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 uppgifter av betydelse för säkerheten ska också genomgå regelbundna läkarundersökningar och verksamhetsutövaren får stänga av den som inte genomgår en sådan undersökning.

Med stöd av bemyndigande i järnvägslagen och vidare i förordning preciseras i myndighetsföreskrifter mer i detalj vilka krav som ställs i dessa avseenden (Järnvägsinspektionens föreskrifter om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, BV-FS 2000:4). Verksamhetsutövaren åläggs att informera den personal som berörs av kraven och personalen har en skyldighet att snarast meddela arbetsledningen om han eller hon är medveten om eller misstänker att det egna hälsotillståndet har försämrats på ett sätt som innebär att kraven inte längre uppfylls (2 §). Verksamhetsutövaren ansvarar för att hälsoundersökningar genomförs och undersökningarna ska genomföras av legitimerad läkare som har god kännedom om förutsättningarna för de aktuella arbetsuppgifterna (3 §). Efter



varje hälsoundersökning eller bedömning ska läkaren upprätta och sända ett intyg till verksamhetsutövaren. Av intyget ska framgå om den undersökte uppfyller de medicinska kraven (4 §). Det föreligger hinder mot att utföra arbetsuppgifterna om hälsoundersökning inte har genomförts, de medicinska kraven inte uppfylls eller om föraren varit inblandad i en olycka eller ett tillbud och därigenom kan ha påverkats på ett sätt som innebär att tjänstgöringen inte kan fortsätta på ett ur trafiksäkerhets-synpunkt tillförlitligt sätt (5 §). Lämpligheten för fortsatt tjänstgöring ska undersökas närmare vid sammanhängande sjukskrivning mer än fyra veckor eller upprepade korttidsfrånvaro som saknar godtagbar förklaring (6 §). I föreskriften finns vidare bestämmelser om i vilka situationer hälsoundersökningar ska genomföras och med vilka intervall. De medicinska kraven anges bl.a. genom ett antal sjukdomar som inte får förekomma listas. Det gäller exempelvis hjärtsjukdomar, diabetes, epilepsi, yrsel, psykiska störningar och demens (12 §). En förarens rörlighet får inte vara så nedsatt att det utgör ett hot mot trafiksäkerheten (13 §). Synen måste vara så god att trafiksäkerhetsmässigt viktig information kan uppfattas utan svårigheter. Detsamma gäller hörseln. När det gäller missbruk framgår av 16 § att den som utför sådana säkerhetskritiska arbetsuppgifter inte får använda narkotika eller vara beroende av eller missbruka alkohol. Påverkan av alkohol får inte förekomma under tjänstgöring. Verksamhetsutövaren åläggs ombesörja att de kontroller utförs som är nödvändiga för att så långt möjligt säkerställa att kraven uppfylls. Verksamhetsutövaren ska också ha egna interna skriftliga bestämmelser om tillämpningen av dessa föreskrifter. Det gäller bl.a. vilka funktioner i den egna organisationen som omfattas av regleringen om personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, var i organisationen ansvaret ligger för att hälsoundersökningar genomförs samt vem som anlitas för att utföra dessa. Av verksamhetsutövarnas interna skriftliga bestämmelser ska även framgå hur de genomförda hälsoundersökningarna dokumenteras och arkiveras samt vilka krav som ur alkohol och drogsynpunkt ställs på personalen och hur verksamhetsutövaren kontrollerar att bestämmelserna efterlevs. Transportstyrelsen får meddela undantag från bestämmelserna i föreskriften genom ett dispensförfarande.

Av den ovan lämnade redovisningen av nuvarande hälsoföreskrifter framgår att i dessa avseenden kommer den nya regleringen inte att medföra några större förändringar. Hälsokraven i sig och skyldigheten att genomgå undersökningar för att konstatera att det inte föreligger hinder för tjänstgöring kommer att bli i allt väsentligt desamma som i dag. En skillnad rent regleringsmässigt kommer dock att vara att en större del kommer att finnas i lag och förordning i stället för i föreskrifter på lägre nivå. Det har exempelvis föreslagits ett uttryckligt och direkt lagstöd för verksamhetsutövarna att genomföra alkohol- och drogtest och för förarna en skyldighet att genomgå dessa test. Det har även föreslagits en möjlighet för arbetstägaren att hänskjuta frågan om ett krav på genomgång av hälsoundersökning är förenligt med lagens krav till tillsynsmyndigheten. Registreringen och dokumentationen av uppgifter föreslås, även om den i vissa avseenden även kan komma att bli mer omfattande, att bli mer reglerad. Personuppgiftslagens (1998:204) bestämmelser är

#### *Undantagsmöjligheterna i lokförardirektivet har utnyttjats*

För att skapa viss flexibilitet i regleringen med en möjlighet att anpassa kravnivåerna efter verksamheten, har de undantagsmöjligheter som ges i lokförardirektivet utnyttjats. Tunnelbana och spårväg, fristående lokala och regionala nät, industrispår och spår inne på områden för underhållsverkstäder föreslås undantas från den nya regleringen. 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 fortsatt gälla för dessa.

#### *Generösa övergångsbestämmelser*

Direktivets förhållandevis generösa övergångsbestämmelser har föreslagits utnyttjas. Detta innebär bl.a. att den som i dag har behörighet att utöva lokföraryrket får fortsätta med detta till 2018 enligt nuvarande bestämmelser. När det väl ska utfärdas förarbevis och kompletterande intyg enligt det nya regelverket ska alla yrkesmässiga kvalifikationer föraren redan har beaktas. De nya behörighetshandlingarna ska så långt möjligt utfärdas direkt på grundval av den tidigare behörigheten. 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.

### **7.3.2 Utbildningsanordnare, examinatorer och läkare**

Utbildningsanordnare samt de läkare och psykologer som utför läkarundersökningar ska ha tillstånd för sin verksamhet. Detta är nytt och innebär att det kommer att ställas högre krav på dessa jämfört med i dag.

### **7.3.3 Det allmänna**

Den nya regleringen innebär i många delar ett helt nytt verksamhetsområde för den ansvariga myndigheten. Närmare ett tiotal olika nya uppgifter tillkommer för myndigheten, bl.a. ska myndigheten utfärda föreskrifter, ansvara för viss provverksamhet, utfärda förarbevis, bevilja olika tillstånd och utöva tillsyn. Eftersom stora delar av den nya verksamheten föreslås avgiftsfinansieras, kommer den nya regleringen att medföra relativt begränsade budgetära nettoeffekter. I initialskedet kommer dock ett mer omfattande föreskriftsarbete att kräva resurser som inte kan avgiftsfinansieras. De ökade kostnader som uppstår ska dock finansieras inom befintliga anslag inom utgiftsområdet.

Regelverket kan även förväntas medföra en viss ökning av överklaganden till förvaltningsdomstol. Eftersom det är fråga om ett nytt regelverk är det svårt att göra en uppskattning av antalet mål. För närvarande finns

dock möjligheter för lokförare att söka om dispens från hälsokraven hos Transportstyrelsen. Det är 2–4 sådana ärenden per år som överklagas till förvaltningsdomstol. Det är då fråga om att Transportstyrelsen avslagit en begäran om dispens eller förenat dispensen med villkor som inte accepteras av föraren. Mot bakgrund härav görs uppskattningen att den nya lagen kan komma att medföra ett relativt begränsat antal mål till förvaltningsdomstol, uppskattningsvis högst ca 20 ytterligare mål per år. Utvecklingen av antalet mål ska dock följas noga och överväganden utifrån dessa resultat ske om ytterligare resurser behöver tillföras domstolarna.

#### 7.4 Övrig påverkan

##### *Konkurrens*

Ett syfte med lokförardirektivet 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.

##### *Miljö- och jämställdhet*

Förslagen förutses inte medföra några effekter ur miljö- eller jämställdhetssynpunkt.

## 8.1 Förslaget till lag om behörighet för lokförare

**1 kap. 1 §**

I paragrafen informeras om det huvudsakliga innehållet i lagen. Bestämmelsen har i huvudsak utformats i enlighet med *Lagrådets* synpunkter. Av första stycket framgår att lagen innehåller bestämmelser om behörighet för att få framföra järnvägsfordon. Behörighetskraven omfattar förarbevis och kompletterande intyg, jfr 2 kap. 1 §. I andra styckets punktuppställning nämns de övriga frågor som regleras av lagen.

Begreppet järnvägsfordon definieras i 3 §.

**1 kap. 2 §**

Tillämpningsområdet som det anges i *första stycket* tillsammans med definitionen på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i 1 kap. 3 § innebär att lagen gäller för förare av järnvägsfordon dels hos järnvägsföretag som ska ha licens och säkerhetsintyg enligt 3 kap. 1–3 §§ järnvägslagen (2004:519), dels hos järnvägsföretag som ska ha särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 § järnvägslagen och dels hos infrastrukturförvaltare som ska ha säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen. Bestämmelsen genomför artikel 2.1 i lokförardirektivet.

Undantagen i *andra stycket 1–4* motsvarar undantagen i artikel 2.3 a–d i direktivet.

För de förare som inte omfattas av lagen gäller i stället de allmänna bestämmelserna om kompetens, lämplighet och hälsa i järnvägslagen och i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Det gäller i första hand säkerhetskraven i 2 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen respektive 12 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg samt föreskrifter meddelade i anslutning till dessa bestämmelser. De bestämmelserna är följaktligen också tillämpliga på förare som omfattas av denna nya lag till dess den nya lagens bestämmelser successivt ska börja tillämpas enligt övergångsbestämmelserna.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.2.

**1 kap. 3 §**

Definitionerna av *infrastrukturförvaltare* och *järnvägsföretag* motsvaras av definitionerna i artikel 3 e och f i direktivet och har delvis behandlats i anslutning till 2 § men också i avsnitt 5.2.1. Hänvisningen till järnvägslagen innebär att om de aktuella företagen ska ha sådana tillstånd (säkerhetsintyg, särskilt tillstånd eller säkerhetstillstånd) för att driva verksamhet som krävs enligt 3 kap. järnvägslagen, är företagen att anse som infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag enligt denna lag.

Definitionerna av begreppen *järnvägsfordon* och *järnvägsinfrastruktur* överensstämmer med definitionen av samma begrepp i 1 kap. 4 § järnvägslagen. Det förstnämnda begreppet har behandlats i avsnitt 5.2.3.

**2 kap. 1 §**

Genom paragrafen fastslås de allmänna behörighetskraven i enlighet med artikel 4.1 i direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.3.

**2 kap. 2 §**

I *första stycket* anges vilka grundläggande krav som sökanden ska uppfylla för att få ett förarbevis. Kraven anges övergripande och preciseras närmare i verkställighetsföreskrifter. Bestämmelsen genomför artikel 10 och 11 i direktivet.

I *första punkten* genomförs kraven i artikel 10 i direktivet om minsta tillåtna ålder. Bestämmelsen har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

I *andra punkten* genomförs kraven i artikel 11.1 i direktivet om avslutad och godkänd nioårig skolutbildning, samt godkänd grundutbildning som motsvarar nivå 3 enligt rådets beslut 85/368/EEG av den 16 juli 1985 om jämförbarhet av yrkesutbildningsmeriter mellan medlemsstaterna inom EG. Detta innebär en svensk gymnasieutbildning eller likvärdig utbildning. I den svenska bestämmelsen är endast gymnasieutbildningen angiven eftersom det krävs nioårig grundskola eller motsvarande utbildning för att vara behörig till gymnasieskolan. Vilka utbildningar som kan anses motsvara en gymnasieutbildning kan anges i verkställighetsföreskrifter. Det skulle exempelvis kunna gälla vissa utbildningar inom kommunal vuxenutbildning och på folkhögskola. 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 lägst betyget E i samtliga ämnen och kurser som ingår i programmet. Vilka krav som ska ställas för att ha uppnått kraven i lagen preciseras i föreskrift där det anges vilka ämnen och kurser som är av sådan vikt för utövandet av lokföraryrket att det är rimligt att kräva lägst betyget E.

I *tredje och fjärde punkterna* ställs krav på fysisk och psykisk lämplighet i enlighet med artikel 11.2 och 11.3. Av 12 § framgår att den läkarundersökning som krävs för att uppfylla kraven måste göras av en behörig läkare eller psykolog.

I *femte punkten* genomförs artikel 11.4. I 3 kap. 4 § finns bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om utbildningen.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.1.

**2 kap. 3 §**

*Första stycket* som genomför artikel 14.5 i direktivet föreskriver giltighetstid för förarbevis. Enligt 5 kap. 5 § kan förarbeviset dock återkallas under vissa förutsättningar, t.ex. om föraren inte genomgår föreskrivna regelbundna hälsokontroller.

Bestämmelsen i *andra stycket* tar endast sikte på den geografiska begränsningen av ett förarbevis som utfärdats för en person som inte har fyllt 20 år. När personen fyllt tjugo år upphör den geografiska begränsningen att gälla. Något nytt förarbevis behöver inte utfärdas. Stycket har införts i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Bestämmelsen i *tredje stycket* innebär bl.a. att förarbevis som utfärdats i vissa andra stater är giltigt utan någon som helst åtgärd från tillsynsmyndigheten, dvs. något beslut om att erkänna, endossera eller på annat sätt godkänna beviset krävs inte för dess giltighet.

*Andra och tredje stycket* genomför artiklarna 7.1 och 10.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.4.2.

**2 kap. 4 §**

I paragrafens *första stycke* anges vilka krav som ska uppfyllas för att få ett s.k. kompletterande intyg. Till skillnad från förarbeviset krävs ingen ansökan för att få ett intyg.

De kunskaper som erfordras enligt *punkterna 2 och 3* uppfylls genom utbildning, jfr 3 kap. 4 §, och prov, jfr 3 kap. 2 §. Om provresultatet är godkänt är således kraven enligt *punkterna 2 och 3* uppfyllda.

Kravet på utbildning i företagets säkerhetsstyrningssystem i *punkten 4* däremot kräver inte att sökanden har uppnått ett godkänt resultat vid prov. För att bedriva undervisningen i denna del ställs inte heller krav på tillstånd enligt 3 kap. 1 §. Begreppet säkerhetsstyrningssystem definieras i 1 kap. 3 §. Bestämmelsen, som genomför artiklarna 9.1, 12 och 13 i direktivet, har behandlats i avsnitt 5.5.1.

Bestämmelsen i *andra stycket första meningen* innebär att intyget för en förare som är anställd av t.ex. ett personaluthyrningsföretag ska utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren tjänstgör. Detta innebär att en förare, som växelvis framför järnvägsfordon enligt uppdrag åt ett flertal olika järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, ska ha ett intyg från vart och ett av dessa företag. Detta följer av artikel 6.2 i direktivet och förtydligas också i skäl 21 till direktivet. Bestämmelsen i *andra stycket andra meningen* förtydligar vad som anges i artikel 7.2 i direktivet och genomför även indirekt artikel 6.2 andra meningen. Att intyget endast gäller i det utfärdande företagets verksamhet följer också indirekt av första stycket. Bestämmelserna i *andra stycket* har behandlats i avsnitt 5.5.3 och 5.5.5.

**2 kap. 5 §**

Paragrafen genomför artiklarna 15 första och tredje stycket, 17 tredje stycket tredje meningen, 16.2, 18.1 och 25.1.b i direktivet och har behandlats i avsnitt 5.5.3.

Om en förare inte är nöjd med ett beslut som arbetsgivaren eller uppdragsgivaren fattar rörande ett kompletterande intyg, kan tvisten hänskjutas till tillsynsmyndigheten för prövning, se 5 kap. 6 §, och därifrån vidare överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**2 kap. 6 §**

I paragrafen anges giltighetstid för kompletterande intyg. Giltigheten enligt *första stycket* är dock inte ovillkorad, eftersom enligt 10 § ett intyg kan återkallas under vissa förhållanden.

I *andra stycket* genomförs artikel 17 tredje stycket första meningen i direktivet. Bestämmelsen anger för vissa fall vad som händer med ett intyg när föraren slutar sin anställning eller sitt uppdrag. En person som är anställd t.ex. av ett bemanningsföretag men som kör järnvägsfordon åt ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare anses inte ha slutat sitt uppdrag så länge det råder ett avtalsförhållande mellan bemanningsföretaget och företaget eller förvaltaren med en fortsatt möjlighet att avropa tjänster enligt avtalet. Uppdraget slutar inte efter varje enskilt köruppdrag. En förare anställd i ett bemanningsföretag kan alltså ha både enstaka eller frekvent och regelbundet återkommande köruppdrag för ett

företag eller en förvaltare utan att behöva ha ett nytt intyg för varje tillfälle. Prop. 2010/11:122

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.5.

### **2 kap. 7 §**

Paragrafen genomför artikel 6.2 tredje meningen och 17 tredje stycket andra meningen i direktivet. Med anledning av vad *Lagrådet* har föreslagit, har paragrafen ändrats så att det framgår att det är föraren som har rätt att begära ut intyget eller handlingarna och att dessa ska överlämnas till honom eller henne.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.6.

### **2 kap. 8 §**

För att kunna kontrollera att förarna under sin tjänstgöring inte är påverkade av något ämne som kan negativt påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande får järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna beordra t.ex. läkarundersökningar och blodprovstagningar för att se om föraren är påverkad av alkohol eller droger. I 11 § andra stycket anges att en förare är skyldig att genomgå sådan läkarundersökning och annan provtagning. I 13 § finns ett bemyndigande för regeringen eller myndighet att meddela föreskrifter om dessa undersökningar. Bestämmelsen genomför artikel 18.2 andra stycket andra meningen i direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.7.

### **2 kap. 9 §**

I paragrafen föreskrivs hur en situation ska hanteras där förarens lämplighet av hälsoskäl utföra yrket ifrågasätts. Exempel på åtgärder som en verksamhetsutövare kan vidta enligt *första meningen* är att informera tillsynsmyndigheten om en förare på grund av hälsoskäl inte bör få framföra tåg och att kräva läkarundersökning, jfr artikel 18.2 andra stycket första meningen i direktivet. Om arbetsförmågan är längre än tre månader måste tillsynsmyndigheten underrättas enligt *andra stycket andra meningen*, ett krav som genomför artikel 18.2 andra stycket sista meningen i direktivet. Bestämmelsen har därmed utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.7.

### **2 kap. 10 §**

Paragrafen, som genomför artiklarna 16.3, 18.2 andra stycket, 19.1 c och 29.4 i direktivet, har behandlats i avsnitt 5.5.8.

### **2 kap. 11 §**

I paragrafen föreskrivs bl.a. hur föraren ska agera när denne själv anser sig olämplig eller mindre lämpad att utöva yrket. *Första stycket* genomför artikel 18.2 första stycket i direktivet. Det kan både gälla tillfällig nedsättning av förmågan och mer långvariga och kroniska åkommor.

I *andra stycket* anges förarens skyldighet att genomgå sådan läkarundersökning, blodprovstagning eller annan provtagning som kan vara nödvändig för att uppfylla kraven enligt 8 §. En sådan begäran kan framställas av t.ex. det företag som föraren arbetar för eller en behörig

läkare. Om föraren anser att de undersökningar som begärs går utöver vad som kan krävas i enlighet med föreskrifter om sådana undersökningar, kan frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för prövning enligt 5 kap. 6 §. Bestämmelsen genomför artikel 16.1 och 18.2 i direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.3 och 5.6. Se också författningss kommentaren till 8 § och 13 § 2.

## **2 kap. 12 §**

Paragrafen reglerar tillståndskrav för läkare och psykologer för att utöva uppgifter enligt lagen. Kravet på särskilt tillstånd gäller dels den fysiska och psykiska undersökning som krävs för att ett förarbevis ska kunna utfärdas enligt 2 § första stycket, dels alkohol- och drogkontroller enligt 8 § och dels hälsokontroller enligt föreskrifter meddelade med stöd av 13 § 3. Det i paragrafen använda begreppet särskilt tillstånd avser detsamma som begreppet erkännande i artikel 20.2 direktivet.

Vad som menas med att en undersökning utförts ”under överinseende av” en läkare med tillstånd får i normalfallet anses innebära att en läkare med tillstånd i vart fall gått igenom undersökningsresultaten och godkänt slutsatserna av dessa. Det skulle dock även kunna förekomma att läkaren med särskilt tillstånd inte har den specialistkompetens som krävs för att bedöma en sökandes lämplighet i ett visst avseende, t.ex. effekterna av en viss sjukdom eller dylikt. I de fallen får i stället den behöriga läkaren remittera den sökande till en läkare som har erforderliga kunskaper och som har kontakt med den behöriga läkaren som förmedlar resultatet till sökanden eller tillsynsmyndigheten. En sådan specialistläkare behöver då inte ha särskilt tillstånd. I andra stycket har på *Lagrådets* förslag förtydligats att läkaren ska vara oberoende i förhållande till järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren.

Paragrafen, som genomför artiklarna 11.2-3, 16.1, 18.2 och 20.2 har behandlats i avsnitt 5.4.1.

## **2 kap. 13 §**

Bemyndigandet i *första punkten* genomför artikel 4.2 i direktivet och har behandlats i avsnitt 5.5.2.

Bemyndigandet i *andra punkten* är avsett att användas för att precisera innehållet i de undersökningar som får göras enligt 11 § andra stycket och som genomför artikel 18.2 andra stycket i den delen. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.7.

Bemyndigandet i *tredje punkten* ska framför allt användas för att genomföra bestämmelserna i punkt 3.1 och 3.2 i bilaga II till direktivet, dvs. med vilka intervall hälsokontrollerna ska göras och vilket innehåll läkarundersökningarna ska ha. Bestämmelsen har behandlats i avsnitt 5.5.3 och 5.6.

Bemyndigandet i *fjärde punkten* genomför artikel 5 och har behandlats i avsnitt 5.7.

## **3 kap. 1 §**

Tillstånd att bedriva utbildning får ges till såväl fysiska som juridiska personer.



Paragrafen, som genomför artikel 20.2 och 23.5–6 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.8.2. Prop. 2010/11:122

### **3 kap. 2 §**

Att tillsynsmyndigheten respektive järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ska ansvara för proven innebär i praktiken att de ska säkerställa att proven kommer till stånd, fastställa innehållet i proven antingen genom att utarbeta dem eller godkänna innehållet i dem, samt övervaka att förfarandet går rätt till. Även kraven i direktivet att utse examinatoreer ligger inom ramen för detta ansvar. Den praktiska hanteringen av provverksamheten kan skötas av någon annan, men detta görs då i den ansvariges namn. Ansvaret kvarstår alltid hos myndigheten respektive järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna.

Paragrafen genomför artikel 25.1 och 25.6 och har behandlats i avsnitt 5.8.4.

### **3 kap. 3 §**

Genom paragrafen genomförs artiklarna 20.2 och 25.1–4 om tillstånd för examinatoreer. Med examinatoreer avses den som gör den slutgiltiga bedömningen av elevens kunskaper och kvalifikationer vid ett prov. Tillstånd får ges till såväl fysiska som juridiska personer. Examinatoreen får tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget.

Paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.8.5.

### **3 kap. 4 §**

Bemyndigandet i *första punkten* om utbildning har behandlats i avsnitt 5.8.3 och genomför artikel 23.1–5.

Bemyndigandet i *andra punkten* har behandlats i avsnitt 5.8.4.

### **4 kap. 1–5 §§**

I kapitlet finns bestämmelser om tre olika register, vilket också anges i *1 § första stycket*. Paragraferna innehåller allmänna bestämmelser som gäller för samtliga register i kapitlet.

Bestämmelsen i *1 § andra stycket* utgör en upplysning om att bestämmelserna i personuppgiftslagen (1998:204) gäller i den mån det inte finns avvikande bestämmelser i den här lagen eller i förordning meddelad med stöd av den, jfr 2 § personuppgiftslagen.

Bestämmelsen i *5 § andra meningen* om bevarandetiden för uppgifter i förarbevisregistret och register för kompletterande intyg genomför kommissionens beslut (2010/17/EG) om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg. Det bör vidare uppmärksammas att det vid en förundersökning kan behöva inhämtas uppgifter från ett register. Om förundersökning inletts eller det finns uppgifter som tyder på att så kan ske, bör uppgifterna inte gallras. I 25 § finns ett bemyndigande för regeringen att besluta eller meddela föreskrifter om andra gallringstidpunkter.

Paragraferna har behandlats i avsnitt 5.9.5.

**4 kap. 6 §**

Paragrafen, som genomför artikel 22.1 a i direktivet, har behandlats i avsnitt 5.9.6.

**4 kap. 7 och 8 §§**

Paragraferna behandlar för vilka ändamål uppgifter får behandlas i registret. Om uppgifter har begärts ur registret med stöd av 10 §, ger 8 § stöd för att behandla de relevanta personuppgifterna. Behandling av personuppgifterna får också göras för att fullgöra uppgiftslämnande som krävs enligt annan lag eller förordning. Det kan exempelvis gälla skyldigheten enligt tryckfrihetsförordningen att lämna ut uppgifter (om uppgifterna inte omfattas av sekretess).

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.9.6.

**4 kap. 9 §**

I paragrafen anges att känsliga personuppgifter om en persons fysiska och psykiska hälsa får behandlas i förarbevisregistret. Registret ska innehålla dessa uppgifter enligt direktivet och kommissionens beslut (2010/17/EG).

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.9.6.1.

**4 kap. 10 §**

I paragrafen anges att vissa utländska myndigheter ska ha rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret. Bestämmelsen kompletterar den rätt att få ut uppgifter som följer av tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Bestämmelsen genomför delar av artikel 22.1 b i direktivet och avsnitt 4 i bilaga I till kommissionens beslut (2010/17/EG). Uppgifterna ska krävas t.ex. för att genomföra kontroller och tillsyn eller för undersökning av en järnvägsolycka (se kommissionens beslut). Bestämmelsen i punkten 2 har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.10.4.

**4 kap. 11 §**

I paragrafen regleras frågor om direktåtkomst till förarbevisregistret och utlämnande av uppgifter på medium för automatiserad behandling ur det registret. Bestämmelsen i *första stycket* innebär att endast de personer som ska ha rätt att få uppgifter ur registret enligt direktivet och kommissionens beslut kan medges direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur förarbevisregistret. I enlighet med vad *Lagrådet* har föreslagit har i *punkten 1* lagts till villkoret att den som är registrerad i registret endast ska ha rätt att få åtkomst till uppgifter om sig själv. I *andra stycket* informeras om regeringens möjlighet enligt 8 kap. 7 § regeringsformen att meddela föreskrifter om t.ex. villkoren för att få sådan direktåtkomst eller sådant utlämnande. I detta arbete kan beaktas vad *Lagrådet* har efterfrågat om hur direktåtkomst ska kunna förenas med direktivet krav på att uppgifter ska lämnas ut endast på begäran och med kommissionens beslut att skälen för förfrågningar ska kontrolleras innan uppgifterna görs tillgängliga.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.9.6.2.

**4 kap. 12 §**

Paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.9.6.2.

**4 kap. 13 §**

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.9.6.3.

**4 kap. 14 §**

I paragrafen föreskrivs skyldighet att föra register över kompletterande intyg. Paragrafen genomför artikel 22.2 a i direktivet. Intygsregistren behöver, till skillnad från övriga register i lagen, inte föras med hjälp av automatiserad behandling.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.9.7.

**4 kap. 15 och 16 §§**

Paragraferna behandlar för vilka ändamål uppgifter får behandlas i intygsregistren. Om uppgifter har begärts ur registret med stöd av 17 §, ger 16 § stöd för att behandla de relevanta personuppgifterna. I övrigt kan hänvisas till kommentaren till 8 §.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.9.7.

**4 kap. 17 §**

I paragrafen anges vilka som har rätt att få uppgifter ur ett intygsregister utöver vad som följer av tryckfrihetsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Bestämmelsen genomför artiklarna 22.3 och 22.2 b och c i direktivet samt avsnitt 4 i bilaga II till kommissionens beslut (2010/17/EG). I enlighet med vad *Lagrådet* har föreslagit har i *andra stycket punkten 1* lagts till villkoret att den som är registrerad i registret endast ska ha rätt att få åtkomst till uppgifter om sig själv.

Med behörigt olycksutredande organ i annat land kan avses både myndighet och privata objekt, beroende på hur det aktuella landet har valt att organisera uppgiften. Organet ska dock vara behörigt, dvs. på något sätt erkänt, utpekad, godkänt eller på annat sätt accepterat som det organ som sköter utredningar av järnvägsolyckor. Uppgifterna ska krävas t.ex. för att genomföra kontroller och tillsyn eller för undersökning av en järnvägsolycka (se kommissionens beslut).

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.10.5.

**4 kap. 18 §**

Bestämmelsen i *första stycket* innebär att endast de personer som ska ha rätt att få uppgifter ur registret enligt direktivet eller kommissionens beslut (2010/17/EG) kan medges direktåtkomst och utlämnande av personuppgifter på medium för automatiserad behandling ur intygsregistren. I 25 § finns bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om t.ex. villkoren för att få sådan direktåtkomst eller sådant utlämnande när det gäller register som förs av det allmänna.

Paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.9.7.1.

**4 kap. 19 §**

Paragrafen genomför avsnitt 7 i bilaga II till kommissionens beslut (2010/17/EG) och har behandlats i avsnitt 5.9.7.2.

**4 kap. 20–23 §§**

Paragraferna behandlar tillståndsregistret som ska föras av tillsynsmyndigheten. Bestämmelserna i 21 och 22 §§ behandlar för vilka ändamål uppgifter får behandlas i registret. När det gäller 22 § hänvisas till kommentaren till 8 §.

Paragraferna, som genomför artikel 20.3 i direktivet, har behandlats i avsnitt 5.9.8.

**4 kap. 24 och 25 §§**

Bemyndigandet i 24 § *första punkten* har behandlats i avsnitt 5.9.6 respektive 5.9.8.

Bemyndigandet i 24 § *andra punkten* avser att möjliggöra föreskrifter om direktåtkomst m.m. avseende intygsregister som förs av det allmänna för det fall kommissionen beslutar att det ska vara möjligt. Bemyndigandet har behandlats i avsnitt 5.9.7.1.

Bemyndigandet i 25 § *första stycket* omfattar i praktiken de intygsregister som förs av någon annan än det allmänna. För register som förs av det allmänna kan regeringen meddela föreskrifter med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen, vilket det upplyses om i 25 § *andra stycket*. Paragrafen, som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.9.5.

**5 kap. 1 §**

Begreppet tillsyn omfattar all den kontroll som tillsynsmyndigheten utför för att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller kraven i lagen eller i föreskrifter meddelade i anslutning till lagen, jfr prop. 2010/11:30 s. 44 och skr. 2009/10:79. I begreppet tillsyn ligger såväl initiala prövningar som efterföljande kontroller av att kraven fortlöpande är uppfyllda. Även efterföljande åtgärder som t.ex. beslut om föreläggande omfattas. I begreppet tillsyn ingår även ärendehandläggning som t.ex. leder fram till utfärdande av förarbevis och tillstånd och handläggning av t.ex. dispensansökningar. Genom paragrafen genomförs artikel 3 a samt indirekt delar av artiklarna 19, 27 och 29 i direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.11.1.

**5 kap. 2 §**

I paragrafen finns en bestämmelse om rätt för tillsynsmyndigheten att ta del av uppgifter och handlingar och få tillgång till lokaler, anläggningar och fordon. Bestämmelsen är relativt allmänt hållen eftersom det inte går att närmare precisera vilka uppgifter och handlingar som det i varje enskilt fall kan vara nödvändigt att granska.

Paragrafen, som har utformats i sak enligt *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.11.2.

**5 kap. 3 §**

I paragrafen föreskrivs en möjlighet att meddela förelägganden. Någon begränsning av vilka typer av förelägganden som tillsynsmyndigheten kan besluta om anges inte.

För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i lagen (1985:206) om viten. 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.

Det ska erinras om att i 5 § regleras särskilt tillsynsmyndighetens skyldighet att återkalla förarbevis. Ett föreläggande enligt den här paragrafen kan således vara ett alternativ för tillsynsmyndigheten om myndigheten anser att en åtgärd behöver vidtas för att lagen ska efterlevas, men förutsättningarna inte är sådana att de ska föranleda en återkallelse.

Paragrafen, som genomför artikel 29, har behandlats i avsnitt 5.11.3.

**5 kap. 4 §**

I paragrafen finns en bestämmelse som kompletterar möjligheten att besluta om förelägganden enligt 3 §. Skillnaden ligger dock i att bestämmelsen i 4 § inte begränsar vilka åtgärder som får vidtas. För att få besluta om en sådan åtgärd som avses i 4 § krävs dessutom att föraren i sig utgör såväl ett allvarligt som ett akut hot mot järnvägssäkerheten. Det krävs vidare att hotet är akut, dvs. för att en åtgärd ska få vidtas måste det konstaterade hotet mot järnvägssäkerheten övergå till någon slags skada eller åtminstone allvarlig fara för t.ex. passagerare, personal eller allmänheten, om åtgärden inte vidtas. Om dessa två krav inte är uppfyllda kan myndigheten i stället vidta åtgärder enligt 3 §.

Paragrafen, som genomför artikel 29.4 andra stycket i direktivet och som har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.11.3.

**5 kap. 5 §**

Återkallelsegrunderna i *första stycket* är allmänt hållna och det är tillsynsmyndigheten som avgör om överträdelsen är av den karaktären att en återkallelse ska ske. När det gäller förarbevis ska ett sådant bevis återkallas t.ex. om resultatet vid en hälsokontroll visar att de medicinska kraven inte längre är uppfyllda. Förarbeviset ska även återkallas om en sådan hälsokontroll över huvud taget inte har genomgått, eftersom det är en skyldighet att genomgå sådana kontroller.

Av *andra stycket* följer att ett återkallelsebeslut kan gälla tills vidare eller begränsas för viss tid.

Paragrafen, som genomför artikel 19.1 c, 29.4 a och 30, har behandlats i avsnitt 5.11.3.

**5 kap. 6 §**

I paragrafen behandlas rätten att hänskjuta vissa tvister till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens beslut kan i gängse ordning överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Bestämmelsen i den del den avser prövning av intygsfrågor genomför artikel 15 andra stycket i direktivet.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.5.4, 5.5.8 och 5.6.

**5 kap. 7 §**

Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.11.4.

**5 kap. 8 §**

Paragrafen innebär att vissa utbildningsanordnare ska ha ett egenkontrollsystem. Paragrafen lämnar öppet för utbildningsanordnaren att välja hur man vill säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls. Exempelvis kan en ISO-certifiering användas. Utbildningsanordnare som är järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare ska enligt järnvägslagen (2004:519) ha ett säkerhetsstyrningssystem. Eftersom säkerhetsstyrningssystemet syftar till att säkerställa kvaliteten i verksamheten är det därför tillräckligt för de utbildningsanordnare som har ett sådant system att uppfylla kraven på kvalitetssäkring enligt denna paragraf genom att i stället tillämpa bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystem i järnvägslagen.

Paragrafen, som genomför artikel 26 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, har behandlats i avsnitt 5.11.5.

**6 kap. 1 och 2 §§**

Bestämmelsen i 1 §, som har utformats enligt *Lagrådets* förslag, utgör en specialreglering i förhållande till 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen. Till skillnad från vad som gäller enligt järnvägslagen är det tillräckligt för straffansvar att det visas att den förare som har anlitats saknar giltigt förarbevis eller kompletterande intyg när så krävs. Någon utredning om förarens kunskap behöver inte presenteras. Enligt 1 § *andra stycket* ska ansvar inte dömas ut i ringa fall. Det straffria området är avsett för rena undantagssituationer där handlandet inte framstår som straffvärt. Av 2 § framgår bl.a. att ansvaret i 1 § är subsidiärt i förhållande till brottsbalkens och järnvägslagens regler. Det innebär att brottsbalkens regler ska tillämpas i första hand om en gärning kan hänföras till brottskatalogen i den. Om gärningen uppfyller förutsättningarna för straffansvar både i järnvägslagen (2004:519) och lagen om behörighet för lokförare ska järnvägslagens regler ha företräde.

Paragraferna, som genomför artikel 30, har behandlats i avsnitt 5.12.

**7 kap. 1 och 2 §§**

Paragraferna genomför artikel 21.2 och 3 och har behandlats i avsnitt 5.13.

**Ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna**

*Första punkten* anger ikraftträdandetidpunkten, jfr artikel 36.1.

*Andra punkten* genomför artikel 37.2 a.

*Tredje punkten* genomför artikel 37.2 b.

*Fjärde punkten* genomför artikel 37.3 och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag. För en förare i internationell trafik kan möjligheten dock få begränsat värde eftersom en annan stat kan ha högre krav som i så fall måste uppfyllas eftersom den svenska lagen inte ger någon rättighet på annan stats territorium. Bestämmelsen innebär att när en person inte längre vill utnyttja sin rätt att avstå, kommer både bestämmelserna

om förarbevis och kompletterande intyg att börja gälla. Detta följer också indirekt av artikel 15 tredje stycket. Eftersom bestämmelsen är utformad så att det endast är kraven på behörighet i 2 kap. 1 § som får skjutas upp, kan de kontroller som krävs enligt artikel 37.2 a andra stycket och artikel 37.4 börja tillämpas redan vid de tidpunkter då lagen ska tillämpas enligt punkterna 2 och 3.

Bemyndigandet i *femte punkten* genomför artikel 37.2 c (utom första meningen) och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag.

Enligt *sjätte punkten*, som genomför artikel 37.1, ska register upprättas senast den 29 oktober 2011. Med begreppet upprättas avses att registren ska vara färdigutvecklade, testade och färdiga att använda.

Bestämmelserna har behandlats i avsnitt 5.14.

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

### 1 kap. 2 a §

I paragrafen, som är ny och har utformats i enlighet med *Lagrådets* förslag, ges upplysningen att det för förare av järnvägsfordon även finns bestämmelser i den nya lagen om behörighet för lokförare.

### 2 kap. 4 §

I paragrafen föreskrivs krav på bl.a. läkarundersökning för personer med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. I *andra stycket* har gjorts en ändring så att skyldigheten att genomgå läkarundersökningar inte gäller bara regelbundna sådana utan även i övrigt vid behov. Om det finns omständigheter som tyder på att en persons hälsotillstånd inte längre uppfyller kraven för säkerheten, personen har t.ex. varit med om en olycka eller tillbud eller återgår i tjänst efter längre bortovaro, kan detta vara skäl att kräva att personen genomgår en läkarundersökning.

Paragrafen har behandlats i avsnitt 6.

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

### 29 kap. 10 a §

Paragrafen är ny.

Sekretess ska enligt *första stycket* gälla i ärende om prövning av någons lämplighet att ha förarbevis för uppgift om dennes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om denne eller någon närstående till denne kan antas lida betydande men om uppgiften röjs. Eftersom en prövning av lämpligheten att ha förarbevis inte bara sker vid den initiala ansökningen, utan även fortlöpande, se t.ex. författningskommentaren till 5 kap. 1 och 5 §§ lagen om behörighet för lokförare, kan sekretess gälla vid såväl den initiala prövningen som vid efterkommande prövning av att kraven fortfarande är uppfyllda. Det kvalificerat raka skaderekvisitet innebär att det endast är särskilt integritetskänsliga uppgifter som kan hemlighållas, exempelvis uppgifter om psykiska sjukdomar, missbruk och allvarlig brottslighet.

Av *andra stycket* framgår att sekretessen inte gäller beslut i ärende och Prop. 2010/11:122  
av *tredje stycket* att sekretessen gäller i högst 50 år.  
Paragrafen har behandlats i avsnitt 5.10.2.



## 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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 31 juli 2007 <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG <sup>(4)</sup> av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar ska infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta säkerhetsstyrningssystem för att se till att järnvägssystemet åtminstone kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med de nationella säkerhetsbestämmelserna och de säkerhetskrav som fastställs i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna tillämpas. Detta säkerhetsstyrningssystem omfattar bland annat program för utbildning av personal och system som svarar för att personalens kvalifikationer bibehålls och att arbetsuppgifterna utförs på korrekt sätt.
- (2) Enligt direktiv 2004/49/EG måste järnvägsföretag inneha säkerhetsintyg för att få tillträde till järnvägsinfrastruktur.
- (3) Enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(5)</sup> har järnvägsföretag med tillstånd sedan den 15 mars 2003 haft rätt till tillträde till det transeuropeiska godstrafiknätet för att utföra internationella godstransporter och kommer,

senast från och med 2007, att få rätt till tillträde till hela nätet för att utföra inhemska och internationella godstransporter. Denna successiva utvidgning av rätten till tillträde kommer oundvikligen att leda till en ökad rörlighet över de nationella gränserna för lokförare. Detta kommer att medföra en ökande efterfrågan på förare med utbildning och behörighet att utöva sitt yrke i mer än en medlemsstat.

- (4) En studie som kommissionen genomförde 2002 visade att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. För att komma till rätta med dessa skillnader och samtidigt upprätthålla den nuvarande höga säkerheten i järnvägssystemet i gemenskapen bör följaktligen gemenskapsbestämmelser antas om behörighetsprövning av lokförare.
- (5) Sådana gemenskapsbestämmelser bör också bidra till målen för gemenskapens politik i fråga om arbetstagarnas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, samtidigt som all snedvridning av konkurrensen måste undvikas.
- (6) Syftet med dessa gemensamma bestämmelser bör framför allt vara att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater, men också att göra det lättare för dem att flytta mellan olika järnvägsföretag. Bestämmelserna bör också generellt göra det lättare för alla aktörer inom järnvägssektorn att erkänna förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Det är därför väsentligt att det fastställs minimikrav som bör uppfyllas av dem som vill erhålla förarbevis eller harmoniserade kompletterande intyg.
- (7) Detta direktiv är ett resultat av, och i stora delar grundat på, den gemensamma historiska överenskommelsen mellan Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) om vissa aspekter av arbetsvillkoren för mobila arbetstagare sysselsatta i gränsöverskridande driftskompatibel trafik <sup>(6)</sup>.
- (8) Även om en medlemsstat beslutar att direktivet inte ska omfatta förare som uteslutande arbetar inom vissa kategorier av järnvägssystem, järnvägsnät eller infrastruktur bör detta inte på något sätt inskränka denna medlemsstats skyldighet att respektera förarbevisets giltighet inom Europeiska unionens hela territorium eller det harmoniserade kompletterande intygets giltighet inom den berörda infrastrukturen.

<sup>(1)</sup> EUT C 221, 8.9.2005, s. 64.

<sup>(2)</sup> EUT C 71, 22.3.2005, s. 26.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 28 september 2005 (EUT C 227 E, 21.9.2006, s. 464), rådets gemensamma ståndpunkt av den 14 september 2006 (EUT C 289 E, 28.11.2006, s. 42), Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 januari 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT), Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 25 september 2007 och rådets beslut av den 26 september 2007.

<sup>(4)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 44. Rättat i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

<sup>(5)</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

<sup>(6)</sup> EUT L 195, 27.7.2005, s. 18.

- (9) Kraven bör omfatta åtminstone en lägsta ålder för förare, fysisk och yrkesmässig psykisk lämplighet, yrkeserfarenhet, kunskaper om vissa frågor som är av betydelse för framförande av tåg samt kunskaper om den infrastruktur som ska trafikeras och om det språk som används där.
- (10) För att göra den utbildning som lokförare ska genomgå för att erhålla ett harmoniserat kompletterande intyg mer kostnadseffektiv bör den i den utsträckning som detta är möjligt och önskvärt ur säkerhetssynvinkel inriktas på de särskilda arbetsuppgifter som föraren ska utföra, t.ex. växling, underhåll, persontrafik eller godstrafik. När Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad "byrån") utvärderar direktivets genomförande bör den bedöma behovet av att ändra utbildningskraven i bilagan så att de bättre återspeglar marknadens nya framväxande struktur.
- (11) Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som utfärdar harmoniserade kompletterande intyg får själva tillhandahålla utbildning avseende allmänna yrkeskunskaper, språkkunskaper samt kunskaper om rullande materiel och infrastruktur. När det gäller prov bör dock alla intressekonflikter undvikas, utan att utesluta möjligheten att en examinator kan tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar det harmoniserade kompletterande intyget.
- (12) I enlighet med artikel 13.4 i direktiv 2004/49/EG har järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna ansvar för utbildningsnivån hos de lokförare som de har anställt. Järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna bör därför ta hänsyn till den utbildning och den kompetens som dessa lokförare förvärvat tidigare, i enlighet med artikel 13.3 i det direktivet. Det är även viktigt att se till att tillräckligt många lokförare utbildas. I detta sammanhang är det emellertid också nödvändigt att vidta åtgärder för att säkerställa att investeringar som ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare har gjort i en lokförares utbildning, i de fall lokföraren frivilligt lämnar detta järnvägsföretag eller denna infrastrukturförvaltare, inte otillbörligen kommer ett annat järnvägsföretag eller en annan infrastrukturförvaltare till del. Dessa åtgärder kan vara av olika slag, som t.ex. nationell lagstiftning, kollektivavtal, villkor i avtal mellan lokförare och arbetsgivare, eller även avtal som reglerar villkoren för att överföra en lokförare från ett företag till ett annat, under förutsättning att lokförarna är part i dessa avtal.
- (13) Personalens kvalifikationer och villkor avseende hälsa och säkerhet är föremål för utveckling i samband med direktiven om driftskompatibilitet, särskilt som en del av TSD om drift och trafikledning. Det finns ett behov av att se till att dessa TSD och bilagorna till detta direktiv överensstämmer. Kommissionen kommer att uppnå detta genom att ändra eller anpassa de berörda TSD till detta direktiv och dess bilagor genom att använda de förfaranden som anges i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg<sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg<sup>(2)</sup>.
- (14) För att öka arbetstagarnas fria rörlighet och säkerheten på gemenskapens järnvägar, bör särskild uppmärksamhet ägnas åt annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter på lok och tåg. Medlemsstaterna bör därför säkerställa att annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter uppfyller minimikraven i TSD om drift och trafikledning. Med beaktande av de nationella genomförandeplaner som medlemsstaterna ska lämna i samband med genomförandet av dessa TSD bör byrån fastställa möjliga alternativ för behörighetsprövning av sådan annan ombordpersonal och göra en utvärdering av dessa olika alternativ. På grundval av denna rapport bör kommissionen, om det är lämpligt, lägga fram ett förslag om villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av annan ombordpersonal som utför säkerhetskritiska uppgifter.
- (15) De krav som hör till förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg enligt detta direktiv bör endast avse de rättsliga förutsättningarna för att föraren ska få behörighet att framföra ett tåg. Alla övriga lagliga krav som är förenliga med gemenskapens lagstiftning och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt när det gäller järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, infrastruktur och rullande materiel bör också uppfyllas innan en förare får framföra ett tåg på en särskild infrastruktur.
- (16) Detta direktiv bör inte påverka tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>(3)</sup> eller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter<sup>(4)</sup>.

(1) EGT L 235, 17.9.1996, s. 6. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 2.6.2007, s. 63).

(2) EGT L 110, 20.4.2001, s. 1. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2007/32/EG.

(3) EGT L 281, 23.11.1995, s. 31. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 1882/2003 (EUT L 284, 31.10.2003, s. 1).

(4) EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

- (17) För att garantera nödvändig enhetlighet och öppenhet bör gemenskapen fastställa en gemensam modell för förarbevis, som ömsesidigt erkänns av medlemsstaterna, och som styrker att föraren dels uppfyller vissa minimikrav, dels har yrkeskvalifikationer och språkkunskaper. Det bör överlåtas till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att utfärda förarbevis och till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att utfärda harmoniserade kompletterande intyg.
- (18) Byrån bör även undersöka om ett smartkort kan användas i stället för förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Fördelen med ett sådant smartkort är att förarbeviset och intygen skulle kunna kombineras i ett enda kort och samtidigt kunna användas för andra ändamål, antingen på säkerhetsområdet eller för arbetsledning av förare.
- (19) Säkerhetsmyndigheterna bör utnyttja all information i förarbevis, harmoniserade kompletterande intyg och i registren över förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg för att underlätta bedömningen av den behörighetsprövning av personal som föreskrivs i artiklarna 10 och 11 i direktiv 2004/49/EG samt för att påskynda utfärdandet av de säkerhetsintyg som föreskrivs i de artiklarna.
- (20) Anställning av lokförare som behörighetsprovats i enlighet med detta direktiv bör inte befria järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare från skyldigheten att inrätta system för övervakning och intern kontroll av sina lokförares kvalifikationer och uppförande i enlighet med artikel 9 i och bilaga III till direktiv 2004/49/EG och bör ingå i det systemet. Det harmoniserade kompletterande intyget bör inte befria järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare från deras ansvar för säkerheten och särskilt för personalutbildningen.
- (21) Vissa företag tillhandahåller lokförartjänster till järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I dessa fall bör det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren tjänstgör enligt avtal ansvara för att denne har tillstånd och är behörighetsprovad i enlighet med detta direktiv.
- (22) För att järnvägstrafiken ska fortsätta att fungera väl bör lokförare, som redan utövar sitt yrke innan detta direktiv träder i kraft, under en övergångsperiod få behålla de tillstånd de redan har.
- (23) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör undvikas när de tillstånd att framföra fordon som utfärdats för förare innan bestämmelserna i detta direktiv började tillämpas ska ersättas med harmoniserade kompletterande intyg och förarbevis som överensstämmer med detta direktiv. Därför bör tidigare utfärdade tillstånd att framföra fordon i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen bör beakta varje förares eller förargrups kvalifikationer och erfarenhet när dessa tillstånd ska ersättas. Det utfärdande organet bör, på grundval av kvalifikationer och/eller erfarenhet, besluta om föraren eller förargruppen behöver genomgå ytterligare prov och/eller utbildning innan de kan erhålla sina nya förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Det utfärdande organet bör därför avgöra huruvida kvalifikationerna och/eller erfarenheten är tillräckliga för utfärdande av de förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg som krävs, utan att ytterligare prov eller utbildning behövs.
- (24) Onödiga administrativa och ekonomiska bördor bör även undvikas när lokförare byter arbetsgivare. Ett järnvägsföretag som anställer en lokförare bör beakta dennes tidigare kvalifikationer och i största möjliga utsträckning undvika ytterligare prov eller utbildning.
- (25) Detta direktiv bör inte ge rätt till ömsesidigt erkännande av tillstånd att framföra fordon som förare har fått innan detta direktiv började tillämpas, dock utan att det påverkar tillämpningen av den allmänna ordning för ömsesidigt erkännande som fastställs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG av den 7 september 2005 om erkännande av yrkeskvalifikationer <sup>(1)</sup> och som ska fortsätta att gälla tills övergångsperioden löper ut.
- (26) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup>.
- (27) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att fastställa villkor och nödvändiga kriterier för genomförandet av detta direktiv. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv eller komplettera det genom tillägg av nya icke väsentliga delar måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.

<sup>(1)</sup> EUT L 255, 30.9.2005, s. 22. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/100/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 141).

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (28) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iaktta de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för att anta gemenskapskriterier för val av prov och examinatorer enligt bestämmelserna i detta direktiv och för att enligt bestämmelser i direktivet anpassa dess bilagor till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- (29) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning <sup>(1)</sup> uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (30) Medlemsstaterna bör svara för kontroller av att direktivet följs och för att lämpliga åtgärder vidtas om en förare bryter mot villkoren i direktivet.
- (31) Medlemsstaterna bör fastställa lämpliga sanktioner vid överträdelse av nationella bestämmelser för genomförande av direktivet.
- (32) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att upprätta ett gemensamt regelverk för behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg för person- och godsbefordran, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför, på grund av direktivets omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (33) Av kostnadseffektivitetsskäl kan det vara lämpligt att under en begränsad tidsperiod undanta lokförare som uteslutande utövar sitt yrke i en enda medlemsstat från tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv om dessa föräres skyldighet att inneha förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg i överensstämmelse med detta direktiv. De villkor som gäller för dessa undantag bör fastställas klart.
- (34) En medlemsstat som saknar järnvägsnät, och inte avser att skaffa ett sådant inom den närmaste framtiden, skulle åläggas en orimlig och onödig skyldighet om den tvingades införliva och genomföra detta direktiv. Sådana medlemsstater bör därför, så länge som de inte har något järnvägsnät, undantas från skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## KAPITEL I

### MÅL, TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

#### Artikel 1

##### Mål

I detta direktiv fastställs villkoren och förfarandena för behörighetsprövning av lokförare för framförande av lok och tåg på gemenskapens järnvägssystem. I direktivet fastställs de uppgifter som åligger medlemsstaternas behöriga myndigheter, lokförare och andra aktörer inom järnvägssektorn, framför allt järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och utbildningsanstalter.

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

1. Detta direktiv gäller lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet inom gemenskapen och som arbetar för järnvägsföretag som ska inneha säkerhetsintyg eller för infrastrukturförvaltare som ska inneha säkerhetstillstånd.

2. Medlemsstaterna får inte, på grundval av nationella bestämmelser för annan ombordpersonal på godståg, hindra godståg från att passera gränserna eller från att tillhandahålla inhemska transporttjänster på deras territorium.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 7 får medlemsstaterna från de bestämmelser som de inför vid genomförandet av detta direktiv undanta de lokförare som uteslutande arbetar på:

- Tunnelbanor, spårvagnar och andra spårvägssystem i tätorter.
- Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och som enbart är avsedda för person- och godstransport i lokal-, stads- och förortstrafik.
- Privatägd järnvägsinfrastruktur som trafikeras enbart av sina ägare för egen godstransport.
- Banavsnitt som tillfälligt är stängda för normal trafik i syfte att underhålla, modernisera eller förnya järnvägssystemet.

#### Artikel 3

##### Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

- behörig myndighet*: den säkerhetsmyndighet som avses i artikel 16 i direktiv 2004/49/EG.

<sup>(1)</sup> EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

- b) *lokförare* eller *förare*: person som är kapabel och behörig att framföra tåg, inbegripet lok, växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll eller tåg för person- eller godsbefordran på ett självständigt, ansvarsfullt och säkert sätt.
- c) *annan ombordpersonal med säkerhetskritiska uppgifter*: personal ombord på tåget som inte är lokförare, men som hjälper till att säkerställa tågets samt resenärernas och det transporterade godsets säkerhet.
- d) *järnvägssystem*: hela järnvägssystemet bestående av järnvägsinfrastrukturerna, med linjer och fasta installationer, samt rullande materiel av alla kategorier och ursprung som färdas på dessa infrastrukturer enligt definitionen i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- e) *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som framför allt ansvarar för inrättande och underhåll av järnvägsinfrastruktur eller delar av den, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG, vilket även kan omfatta förvaltning av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.
- f) *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur<sup>(1)</sup>, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för dragkraft. Begreppet omfattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft.
- g) *tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)*: specifikationer som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de grundläggande kraven ska uppfyllas och för att driftskompatibiliteten ska tryggas hos de transeuropeiska järnvägssystem för höghastighetståg och för konventionella tåg som definieras i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.
- h) *byrån*: Europeiska järnvägsbyrån som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004<sup>(2)</sup>.
- i) *säkerhetsintyg*: intyg utfärdat åt järnvägsföretag av en behörig myndighet i enlighet med artikel 10 i direktiv 2004/49/EG.
- j) *intyg*: harmoniserat kompletterande intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra.
- k) *säkerhetstillstånd*: tillstånd utfärdat åt infrastrukturförvaltare av en behörig myndighet i enlighet med artikel 11 i direktiv 2004/49/EG.
- l) *utbildningsanstalt*: enhet som är ackrediterad eller som den behöriga myndigheten erkänt för genomförande av kurser.

## KAPITEL II

## BEHÖRIGHETSPRÖVNING AV FÖRARE

## Artikel 4

## Gemenskapsmodell för behörighetsprövning

1. En lokförare ska ha den lämplighet och de kvalifikationer som krävs för att få framföra tåg, och ska inneha följande handlingar:
  - a) Ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller minimikrav i fråga om medicinsk lämplighet, grundläggande skolutbildning och allmänna yrkeskvalifikationer. I förarbeviset ska förarens identitet fastställas och utfärdande myndighet samt bevisets giltighetstid anges. Förarbeviset ska uppfylla kraven i bilaga I, fram till dess att gemenskapsmodellen för behörighetsprövning antas enligt punkt 4.
  - b) Ett eller fler intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra. Varje intyg ska uppfylla kraven i bilaga I.
2. Kravet på att inneha ett intyg för en särskild del av infrastrukturen ska dock inte gälla i nedan uppräknade undantagsfall, under förutsättning att en annan förare som är innehavare av ett giltigt intyg för den berörda infrastrukturen sitter bredvid föraren under framförandet
  - a) när en störning i järnvägstjänsterna nödvändiggör omdirigering av tåg i trafik eller underhåll av spår, enligt infrastrukturförvaltarens specifikationer,
  - b) vid speciella, enstaka tjänster där historiska tåg används,
  - c) vid speciella, enstaka godstjänster, förutsatt att detta godkänns av infrastrukturförvaltaren,
  - d) vid leverans eller demonstration av ett nytt tåg eller lok,
  - e) under förarutbildning och förarprov.

<sup>(1)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/49/EG.

<sup>(2)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 1. Rättad version i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

Järnvägsföretaget ska självt besluta om användningen av denna möjlighet och denna får inte påtvingas vare sig av den berörda infrastrukturförvaltaren eller av den behöriga myndigheten.

Om en extra förare används i enlighet med ovanstående ska infrastrukturförvaltaren ha informerats i förväg.

3. Intyget ska ge behörighet till framförande i en eller flera av följande kategorier:

- a) A: växellok, arbetståg, järnvägsfordon för underhåll och lok när de används för växling.
- b) B: befördran av passagerare och/eller gods.

Ett intyg får innehålla ett tillstånd för alla kategorier och omfatta alla koder som avses i punkt 4.

4. Senast den 4 december 2008 ska kommissionen, på grundval av ett utkast som utarbetats av byrån, anta en gemenskapsmodell för förarbeviset, intyget och den bestyrkta kopian av intyget, och även besluta om dessas fysiska utformning, med beaktande av åtgärder mot förfalskning. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

Senast den 4 december 2008 ska kommissionen anta de åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det med avseende på gemenskapskoderna för de olika typerna i kategorierna A och B enligt punkt 3 i denna artikel i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3, på grundval av en rekommendation från byrån..

#### Artikel 5

### Bestämmelser om bedrägeribekämpning

De behöriga myndigheterna och de utfärdande organen ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra risker för förfalskning av förarbevis och intyg samt manipulering av det register som avses i artikel 22.

#### Artikel 6

### Äganderätt, språk och utfärdande organ

1. Ett förarbevis ska vara innehavarens egendom och ska utfärdas av den behöriga myndighet som definieras i artikel 3 a. Om den behöriga myndigheten eller dess representant utfärdar ett förarbevis på ett nationellt språk som inte är ett gemenskapspråk ska en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av myndigheten/representanten och därvid använda ett av gemenskapspråken.

2. Ett intyg ska utfärdas av det järnvägsföretag eller av den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Intyget ska vara det utfärdande företagens eller den utfärdande förvaltarens egendom. Förare ska emellertid i

enlighet med artikel 13.3 i direktiv 2004/49/EG ha rätt att erhålla en bestyrkt kopia. Om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare utfärdar ett förarbevis på ett nationellt språk som inte är ett gemenskapspråk ska en tvåspråkig version av förarbeviset avfattas av företaget/förvaltaren, där ett av gemenskapspråken används.

#### Artikel 7

### Geografisk giltighet

1. Ett förarbevis ska gälla inom gemenskapens hela territorium.

2. Ett intyg ska gälla endast för den infrastruktur och den rullande materiel som fastställs i detta.

#### Artikel 8

### Erkännande av intyg som innehas av lokförare från tredjeland

Intyg som innehas av lokförare från tredjeland som uteslutande framför tåg på banavsnitt som passerar en medlemsstats gräns får erkännas av denna medlemsstat i enlighet med bilaterala avtal med detta tredjeland.

#### KAPITEL III

### VILLKOR FÖR ERHÅLLANDE AV FÖRARBEVIS OCH INTYG

#### Artikel 9

### Minimikrav

1. För erhållande av förarbevis måste minimikraven i artiklarna 10 och 11 vara uppfyllda. För erhållande av intyg och för att detta intyg fortsättningsvis ska vara giltigt måste förarbevis innehas och minimikraven i artiklarna 12 och 13 vara uppfyllda.

2. En medlemsstat får tillämpa strängare krav för utfärdande av förarbevis på sitt eget territorium. Den ska dock i enlighet med artikel 7 erkänna förarbevis som utfärdats av andra medlemsstater.

#### Avsnitt I

### Förarbevis

#### Artikel 10

### Minimiålder

Medlemsstaterna ska fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. Medlemsstaterna får dock utfärda förarbevis till sökande som fyllt 18 år, men giltigheten ska då vara begränsad till den utfärdande medlemsstatens territorium.

*Artikel 11***Grundläggande krav**

1. Utöver en avslutad och godkänd nioårig utbildning (primär och sekundär) ska de som ansöker om förarbevis ha genomgått och blivit godkända i 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 (1).

2. Den fysiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Undersökningen ska omfatta minst de kriterier som anges i avsnitt 1.1, 1.2, 1.3 och 2.1 i bilaga II.

3. Den yrkesmässiga psykiska lämpligheten hos den som ansöker om förarbevis ska styrkas genom en undersökning utförd av eller under överinseende av (beslutas av medlemsstaten) en psykolog eller en läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Undersökningen ska omfatta minst de punkter som anges i avsnitt 2.2 i bilaga II.

4. Den sökande ska styrka sina allmänna yrkeskvalifikationer genom att ha blivit godkänd i ett prov som omfattar minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga IV.

## Avsnitt II

**Intyg***Artikel 12***Språkkunskaper**

Kravet på språkkunskaper enligt bilaga VI ska vara uppfyllt för den infrastruktur för vilken intyget gäller.

*Artikel 13***Krav för yrkesbehörighet**

1. Sökanden ska ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den rullande materiel som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga V.

2. Sökanden ska ha erhållit godkänt resultat på prov i yrkeskunskaper och kvalifikationer som rör den infrastruktur som ansökan om intyget gäller. Provet ska omfatta minst de allmänna ämnen som förtecknas i bilaga VI. I tillämpliga fall ska provet även omfatta språkkunskaper i enlighet med avsnitt 8 i bilaga VI.

(1) EGT L 199, 31.7.1985, s. 56.

3. Sökanden ska delta i utbildning som ges av järnvägsföretaget eller av infrastrukturförvaltaren i det säkerhetsstyrningssystem som föreskrivs i direktiv 2004/49/EG.

## KAPITEL IV

**FÖRFARANDE FÖR ERHÅLLANDE AV FÖRARBEVIS OCH INTYG***Artikel 14***Erhållande av förarbevis**

1. Den behöriga myndigheten ska offentliggöra vilket förfarande som ska följas för erhållande av förarbevis.

2. Varje ansökan om förarbevis ska tillställas den behöriga myndigheten av sökanden själv eller av någon enhet för dennes räkning.

3. En ansökan till den behöriga myndigheten får avse utfärdande av ett nytt bevis, en uppdatering av uppgifterna i beviset, en förnyelse eller en dubblett.

4. Den behöriga myndigheten ska utfärda beviset snarast möjligt och senast inom en månad efter att den mottagit samtliga erforderliga handlingar.

5. Ett bevis ska vara giltigt i 10 år, om inte annat följer av artikel 16.1.

6. Ett bevis ska utfärdas i ett enda exemplar. Dubletter av ett bevis får bara utfärdas av den behöriga myndigheten efter ansökan.

*Artikel 15***Erhållande av ett intyg**

Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska fastställa sina egna förfaranden för att utfärda eller uppdatera intyg i enlighet med detta direktiv, som en del av dess säkerhetsstyrningssystem samt förfaranden för överklagande som gör att förare kan begära omprövning av ett beslut om utfärdande, uppdatering, tillfälligt återkallande eller återkallande av ett intyg.

Om parterna inte kommer överens får de begära prövning av den behöriga myndigheten eller oberoende överklagandorgan.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltaren ska utan dröjsmål uppdatera intyget så snart intygsinnehavaren har fått ytterligare behörighet för rullande materiel eller infrastruktur.

## Artikel 16

**Regelbundna kontroller**

1. För att ett förarbevis ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artikel 11.2 och 11.3. Beträffande medicinska krav ska minimiintervallen iakttas i enlighet med bestämmelserna i avsnitt 3.1 i bilaga II. Dessa hälsokontroller ska utföras av, eller under överinseende av, läkare som har ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20. Beträffande allmänna yrkeskunskaper ska bestämmelserna i artikel 23.8 tillämpas.

När ett förarbevis förnyas ska den behöriga myndigheten kontrollera i det register som avses i artikel 22.1 a att föraren uppfyller de krav som avses i det första stycket i denna punkt.

2. För att ett intyg ska förbli giltigt ska innehavaren genomgå regelbundna prov och/eller kontroller avseende kraven i artiklarna 12 och 13. Frekvensen av dessa prov och/eller kontroller ska fastställas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare där föraren är anställd eller tjänstgör enligt annat avtal i enlighet med dess eget säkerhetsstyrningssystem, och överensstämmer med de minimiintervaller som anges i bilaga VII.

För var och en av dessa kontroller ska det utfärdande organet – genom en anteckning i intyget och i det register som avses i artikel 22.2 a – bestyrka att föraren uppfyller de krav som avses i det första stycket i denna punkt.

3. Vid utebliven kontroll eller negativt resultat ska förfarandet i artikel 18 tillämpas.

## Artikel 17

**Upphörande av anställning**

När en förare slutar arbeta hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ska detta eller denna utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten.

Förarbeviset ska fortsätta att gälla förutsatt att villkoren i artikel 16.1 uppfylls.

Ett intyg ska upphöra att gälla när innehavaren slutar sin anställning som förare. Innehavaren ska emellertid få en bestyrkt kopia av detta intyg och alla handlingar som styrker utbildning, yrkeskvalifikationer, erfarenhet och yrkesbehörighet. När ett järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare utfärdar ett intyg till föraren ska dessa handlingar beaktas.

## Artikel 18

**Järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares övervakning av förare**

1. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att se till och kontrollera att de förare de anställer eller kontrakterar har giltiga förarbevis och intyg.

De ska inrätta ett system för övervakning av sina förare. Om utfallet av en sådan övervakning blir att en förares kvalifikationer och giltigheten i hans eller hennes förarbevis eller intyg ifrågasätts, ska järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare omedelbart vidta erforderliga åtgärder.

2. Om en förare anser att hans eller hennes hälsotillstånd inte lämpar sig för att utföra arbetet ska han eller hon omedelbart meddela, beroende på vilket som är lämpligt, järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren om detta.

Så snart ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare inser eller informeras av en läkare om att en förares hälsotillstånd har försämrats till den grad att hans eller hennes lämplighet ifrågasätts ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, inbegripet den undersökning som anges i avsnitt 3.1 i bilaga II, och om nödvändigt återkalla intyget och uppdatera registret som anges i artikel 22.2. Dessutom ska järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren säkerställa att förarna inte vid någon tidpunkt under sin tjänstgöring är under inflytande av något ämne som kan påverka deras koncentration, vaksamhet eller uppträdande. Den behöriga myndigheten ska omedelbart informeras om arbetsoförmåga som varar längre än tre månader.

## KAPITEL V

**BEHÖRIG MYNDIGHET – UPPGIFTER OCH BESLUT**

## Artikel 19

**Den behöriga myndighetens uppgifter**

1. Den behöriga myndigheten ska fullgöra följande uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt:

- a) Utfärda och uppdatera förarbevis och tillhandahålla dubblett-exemplar i enlighet med artiklarna 6 och 14.
- b) Säkerställa regelbundna prov och/eller kontroller i enlighet med artikel 16.1.
- c) Tillfälligt återkalla och återkalla förarbevis och tillstålla det utfärdande organet en motiverad begäran om tillfälligt återkallande av intyg i enlighet med artikel 29.
- d) Om den utsetts härtill av medlemsstaten, erkänna personer eller organ enligt artiklarna 23 och 25.



- e) Se till att ett register över personer och organ som ackrediterats eller erkänts enligt artikel 20 offentliggörs och uppdateras.
- f) Se till att ett register över förarbevis i enlighet med artiklarna 16.1 och 22.1 förs och uppdateras.
- g) Övervaka processen för kvalitetssäkring av förarna i enlighet med artikel 26.
- h) Utföra inspektioner i enlighet med artikel 29.
- i) Fastställa nationella kriterier för examinatorer i enlighet med artikel 25.5.

Den behöriga myndigheten ska snabbt besvara förfrågningar och utan dröjsmål meddela sina framställningar om kompletterande uppgifter i samband med handläggningen av ansökningar om förarbevis.

2. Den behöriga myndigheten får inte delegera de uppgifter som avses i punkt 1 c, g och i till tredje part.

3. Uppgifterna ska delegeras på ett öppet redovisat och icke-diskriminerande sätt och detta får inte ge upphov till intressekonflikter.

4. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut de uppgifter som avses i punkt 1 a eller b till ett järnvägsföretag, ska minst ett av följande villkor iakttas:

- a) Järnvägsföretaget utfärdar förarbevis enbart till sina egna förare.
- b) Järnvägsföretaget åtnjuter inte ensamrätt inom det berörda territoriet för någon av de uppgifter som delegerats eller lagts ut på entreprenad.

5. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad, är den som uppgifterna delegerats till eller entreprenören vid utförandet av sina uppgifter förpliktigad att fullgöra de skyldigheter som enligt detta direktiv åligger den behöriga myndigheten.

6. Om den behöriga myndigheten delegerar eller lägger ut uppgifter på entreprenad, ska den inrätta ett system för kontroll av hur uppgifterna har utförts och se till att villkoren i punkterna 2, 4 och 5 uppfylls.

#### Artikel 20

### Ackreditering och erkännande

1. Personer eller organ som ackrediterats enligt detta direktiv ska ackrediteras av ett ackrediteringsorgan som utsetts av den berörda medlemsstaten. Ackrediteringen ska ske på grundval av kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet, till

exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45 000-serien samt utifrån en bedömning av underlag som sökandena lagt fram och som på vedertaget sätt styrker deras kvalifikationer inom det aktuella området.

2. Som ett alternativ till ackreditering enligt punkt 1 får en medlemsstat föreskriva att personer eller organ som har erkänts enligt direktivet ska erkännas av den behöriga myndigheten eller ett organ som har utsetts av den berörda medlemsstaten. Erkännande ska grundas på kriterier om oberoende, kvalifikationer och opartiskhet. Om de särskilda kvalifikationer som söks är synnerligen sällsynta ska dock ett undantag från denna regel få göras efter ett positivt yttrande från kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2.

Kriteriet om oberoende ska inte gälla den utbildning som avses i artikel 23.5 och 23.6.

3. Den behöriga myndigheten ska svara för offentliggörande och uppdatering av ett register över personer och organ som har ackrediterats eller erkänts inom ramen för detta direktiv.

#### Artikel 21

### Den behöriga myndighetens beslut

1. Den behöriga myndigheten ska motivera sina beslut.

2. Den behöriga myndigheten ska sörja för att det inrättas ett förfarande för överklagande som gör att arbetsgivare och förare kan begära omprövning av beslut avseende ansökningar enligt detta direktiv.

3. Medlemsstaterna ska vidta erforderliga åtgärder för att sörja för att de beslut som fattas av den behöriga myndigheten får prövas av domstol.

#### Artikel 22

### Register och utbyte av data

1. Behöriga myndigheter är skyldiga att utföra följande uppgifter:

a) Att föra ett register över alla förarbevis som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, återkallats eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla förarbevis, vilka ska vara åtkomliga med hjälp av det nationella nummer som tilldelats varje förare. Registret ska uppdateras regelbundet.

b) Att på motiverad begäran lämna uppgifter om status för sådana förarbevis till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, till byrån eller till förarnas arbetsgivare.

2. Alla järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är skyldiga att utföra följande uppgifter:

- a) Att föra ett register, eller se till att ett register förs, över alla intyg som utfärdats, uppdaterats, förnyats, ändrats, löpt ut, tillfälligt återkallats, upphävts eller anmälts som förlorade, stulna eller förstörda. Registret ska innehålla de uppgifter som föreskrivs i avsnitt 4 i bilaga I för alla intyg, samt uppgifter om de regelbundna kontroller som ska utföras enligt artikel 16. Registret ska uppdateras regelbundet.
- b) Att samarbeta med den behöriga myndigheten i den medlemsstat där de har sin hemvist för att utbyta information med myndigheten och ge den tillgång till erforderliga uppgifter.
- c) Att på begäran tillhandahålla uppgifter om innehållet i sådana intyg till behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, när så krävs på grund av deras internationella verksamhet.

3. Lokförarna ska ha tillgång till uppgifterna om sig själva, vilka förvaras i den behöriga myndighetens och i järnvägsföretagets register, och de ska på begäran kunna få en kopia av dessa uppgifter.

4. De behöriga myndigheterna ska samarbeta med byrån för att sörja för driftskompatibilitet mellan de register som föreskrivs i punkterna 1 och 2.

För detta ändamål ska kommissionen senast den 4 december 2008 på grundval av ett förslag från byrån besluta om de grundläggande föreskrifterna för registren, t.ex. vilka uppgifter som ska registreras, deras dataformat, protokollet för datautbyte, rätt till tillträde, hur länge uppgifterna ska förvaras och de förfaranden som ska följas vid konkurs. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

5. De behöriga myndigheterna, infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ska sörja för att de register som föreskrivs i punkterna 1 och 2 och de sätt på vilka registren används följer bestämmelserna i direktiv 95/46/EG.

6. Byrån ska sörja för att det system som inrättats enligt punkt 2 a och 2 b följer bestämmelserna i förordning (EG) nr 45/2001.

## KAPITEL VI

### UTBILDNING OCH PRÖVNING AV FÖRARE

#### Artikel 23

#### Utbildning

1. Utbildningen av förare ska innehålla en del som avser förarbeviset och som avspeglar allmänna yrkeskunskaper enligt bilaga IV och en del som avser intyget och som avspeglar särskilda yrkeskunskaper enligt bilagorna V och VI.

2. Utbildningsmetoden ska uppfylla kriterierna i bilaga III.

3. De detaljerade utbildningsmålen är fastlagda i bilaga IV i fråga om förarbeviset och i bilagorna V och VI i fråga om intyget. De detaljerade utbildningsmålen får kompletteras antingen

a) med tillämpliga TSD, som antagits i enlighet med direktiv 96/48/EG eller direktiv 2001/16/EG. I detta fall ska kommissionen sörja för samstämmighet mellan TSD och bilagorna IV, V och VI till detta direktiv, eller

b) med de kriterier som byrån föreslår enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 881/2004. Dessa kriterier, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

4. Enligt artikel 13 i direktiv 2004/49/EG ska medlemsstaterna sörja för att sökandena har rättvist och icke-diskriminerande tillträde till den utbildning som erfordras för att de ska uppfylla kraven för erhållande av förarbevis och intyg.

5. Den utbildning som avser allmänna yrkeskunskaper i enlighet med artikel 11.4, språkkunskaper i enlighet med artikel 12 och yrkeskunskaper som rör den rullande materielen i enlighet med artikel 13.1 ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20.

6. Utbildning som avser kunskaper om infrastruktur enligt artikel 13.2, inklusive linjekännedom, trafikregler och förfaranden, ska ges av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen finns.

7. I fråga om förarbevis ska den allmänna ordning för erkännande av yrkesbehörighet som fastställs i direktiv 2005/36/EG fortsätta att gälla för erkännande av yrkesbehörighet hos förare som är medborgare i en medlemsstat och som fått sitt utbildningsbevis i ett tredjeland.

8. Ett fortbildningssystem ska inrättas för att säkerställa att personalens kvalifikationer upprätthålls i enlighet med punkt 2 e i bilaga III till direktiv 2004/49/EG.

#### Artikel 24

#### Kostnader för utbildning

1. 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 detta järnvägsföretag eller denna infrastrukturförvaltare, otillbörligen kommer ett annat järnvägsföretag eller en annan infrastrukturförvaltare till del.

2. Genomförandet av denna artikel ska särskilt beaktas i den rapport som avses i artikel 33, speciellt när det gäller artikel 33 f.

#### Artikel 25

##### Prov

1. Proven för kontroll av kvalifikationerna ska fastställas och examinatorerna utses

- a) för den del som avser förarbeviset, av den behöriga myndigheten när den fastställer det förfarande som ska följas för att erhålla förarbeviset i enlighet med artikel 14.1, och
- b) för den del som avser intyget, av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren vid fastställandet av det förfarande som ska följas för att erhålla intyget enligt artikel 15.

2. De prov som avses i punkt 1 ska genomföras av kvalificerade examinatorer som har ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 och de ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks.

3. Bedömning av kunskaper om infrastruktur, inbegripet linjekännedom och trafikregler, ska göras av personer eller organ som har ackrediterats eller erkänts av den medlemsstat där infrastrukturen befinner sig.

4. De prov som avses i punkt 1 ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks, utan att möjligheten för examinatorn att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget åsidosätts.

5. Val av prov och examinatorer får ske utifrån gemenskapskriterier fastställda på grundval av ett utkast från byrån. Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 32.4.

Om gemenskapskriterier saknas ska de behöriga myndigheterna fastställa nationella kriterier.

6. Kursen ska avslutas med teoretiska och praktiska prov. Skickligheten att framföra fordon ska bedömas vid körprov på järnvägsnätet. Simulatorer får också användas för att kontrollera tillämpningen av trafikregler och förarens prestationsförmåga i särskilt svåra situationer.

#### KAPITEL VII

##### BEDÖMNING

#### Artikel 26

##### Kvalitetsnormer

De behöriga myndigheterna ska 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. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamheter som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG.

#### Artikel 27

##### Oberoende utvärderingar

1. I varje medlemsstat ska med intervall på högst fem år genomföras en oberoende utvärdering av förfarandena för förvärvande och bedömning av yrkeskunskaper och kvalifikationer, samt av systemet för utfärdande av förarbevis och intyg. Detta ska inte vara tillämpligt på verksamhet som redan omfattas av det säkerhetsstyrningssystem som inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med direktiv 2004/49/EG. Utvärderingen ska göras av kvalificerade personer som inte själva utövar de aktuella verksamheterna.

2. Resultaten från de oberoende utvärderingarna, åtföljda av underlag som styrker dem, ska tillställas de berörda behöriga myndigheterna. Vid behov ska medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att avhjälpa brister som uppdragats genom de oberoende utvärderingarna.

#### KAPITEL VIII

##### ÖVRIG OMBORDPERSONAL

#### Artikel 28

##### Rapport om övrig ombordpersonal

1. Byrån ska, i en rapport som ska läggas fram senast den 4 juni 2009, med beaktande av de TSD om drift och trafikledning som utarbetats enligt direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG, fastställa kompetensprofil och uppgifter för övrig ombordpersonal vilka utför säkerhetskritiska uppgifter och vars yrkeskvalifikationer därigenom bidrar till järnvägssäkerheten och bör regleras på gemenskapsnivå, genom ett system med förarbevis och/eller intyg som kan likna det system som fastställs genom detta direktiv.

2. På grundval av denna rapport ska kommissionen senast den 4 juni 2010 lägga fram en rapport och om så är lämpligt föreslå lagstiftning om ett system för behörighetsprövning av den övriga personal som avses i punkt 1.

#### KAPITEL IX

##### KONTROLLER OCH SANKTIONER

#### Artikel 29

##### Kontroller som genomförs av den behöriga myndigheten

1. Den behöriga myndigheten får när som helst genomföra kontroller på tåg inom sitt behörighetsområde för att se efter huruvida lokföraren innehar de handlingar som utfärdats i enlighet med detta direktiv.

2. Utan hinder av kontrollen enligt punkt 1 får den behöriga myndigheten vid fall av försummelse på arbetsplatsen kontrollera att föraren uppfyller kraven enligt artikel 13.

3. Den behöriga myndigheten får undersöka huruvida de förare, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, examinatore och utbildningsanstalter som bedriver verksamhet inom myndighetens behörighetsområde uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.

4. Om en behörig myndighet anser att en förare inte längre uppfyller ett eller flera nödvändiga villkor, ska den vidta följande åtgärder:

a) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av den behöriga myndigheten ska denna återkalla beviset. Återkallandet ska vara tidsbegränsat eller slutgiltigt beroende på omfattningen av den fara för järnvägssäkerheten som föraren gett upphov till. Myndigheten ska omedelbart meddela den berörda föraren och hans eller hennes arbetsgivare om sitt motiverade beslut utan att detta påverkar rätten till omprövning enligt artikel 21. Myndigheten ska ange det förfarande som ska följas för att återfå beviset.

b) Om det gäller ett förarbevis som har utfärdats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat, ska den behöriga myndigheten vända sig till den myndigheten och lämna en motiverad begäran om antingen en kompletterande kontroll eller ett tillfälligt återkallande av förarbeviset. Den begärande behöriga myndigheten ska informera kommissionen och övriga behöriga myndigheter om sin begäran. Den myndighet som har utfärdat det aktuella förarbeviset ska pröva begäran inom fyra veckor och meddela sitt beslut till den andra myndigheten. Den myndighet som utfärdade förarbeviset ska även informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet. Varje behörig myndighet får förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på meddelande om den utfärdande myndighetens beslut.

c) Om det gäller ett intyg ska den behöriga myndigheten vända sig till det utfärdande organet och antingen begära en kompletterande kontroll eller tillfälligt återkallande av intyget. Det utfärdande organet ska vidta lämpliga åtgärder och rapportera tillbaka till den behöriga myndigheten inom fyra veckor. Den behöriga myndigheten får förbjuda lokförare att arbeta inom dess behörighetsområde i avvaktan på rapporten från det utfärdande organet och ska informera kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om detta.

Om den behöriga myndigheten anser att en viss förare utgör ett allvarligt hot mot järnvägssäkerheten ska den under alla förhållanden omedelbart vidta nödvändiga åtgärder, till exempel anmoda infrastrukturförvaltaren att stoppa tåget och förbjuda föraren att arbeta inom dess behörighetsområde under den tid som krävs. Myndigheten ska meddela kommissionen och de andra behöriga myndigheterna om beslutet.

Under alla förhållanden ska den behöriga myndigheten eller det organ som utses för detta uppdatera det register som avses i artikel 22.

5. Om en behörig myndighet anser att ett beslut som enligt punkt 4 fattats av en behörig myndighet i en annan medlemsstat inte uppfyller tillämpliga krav, ska frågan hänskjutas till kommissionen som ska avge sitt yttrande inom tre månader. Vid behov ska förslag till åtgärder lämnas till den berörda medlemsstaten för en lösning av frågan. Vid fall av meningsskiljaktigheter eller tvister ska frågan hänskjutas till den kommitté som avses i artikel 32.1, och kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2. En medlemsstat får vidmakthålla förbudet för föraren att köra på dess territorium i enlighet med punkt 4 fram till dess att ärendet är avslutat i enlighet med denna punkt.

#### Artikel 30

### Sanktioner

Utän att detta påverkar andra sanktioner eller förfaranden som fastställs genom direktivet ska medlemsstaterna fastställa sanktioner för överträdelse av nationella bestämmelser som har utfärdats med tillämpning av detta direktiv och ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den dag som anges i artikel 36.1, och utan dröjsmål meddela eventuella senare ändringar som påverkar dem.

#### KAPITEL X

### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 31

### Anpassning av bilagor

1. Åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att anpassa bilagorna till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3. När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 32.4.

2. Om anpassningarna av bilagan avser hälsa, arbetskydd eller yrkeskvalifikationer, ska kommissionen se till att arbetsmarknadens parter får yttra sig innan dessa anpassningar utarbetas.

#### Artikel 32

### Kommitté

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När hänvisning görs till denna punkt, ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

4. När hänvisning görs till denna punkt ska artikel 5a.1, 2, 4 och 6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

#### Artikel 33

### Rapportering

Byrån ska utvärdera utvecklingen av den behörighetsprövning av förare som ska göras i enlighet med detta direktiv. Byrån ska senast fyra år efter det att kommissionen enligt artikel 22.4 fattat beslut om de grundläggande föreskrifterna för registren till kommissionen inlämna en rapport, eventuellt med rekommendationer om förbättringar av systemet när det gäller

- a) beviljande av förarbevis och intyg,
- b) ackrediteringen av utbildningsanstalter och examinatorer,
- c) det kvalitetssäkringssystem som införts av de behöriga myndigheterna,
- d) det ömsesidiga erkännandet av förarbevis,
- e) utbildningskraven enligt bilagorna IV, V och VI mot bakgrund av den marknadsstruktur och de kategorier som anges i artikel 4.2 a,
- f) sammanlänkningsregister och rörligheten på arbetsmarknaden.

Byrån får dessutom, om så behövs, i rapporten rekommendera åtgärder avseende den teoretiska och praktiska prövningen av yrkeskunskaperna för dem som ansöker om det harmoniserade intyget gällande rullande materiel och berörd infrastruktur.

Kommissionen ska vidta erforderliga åtgärder utifrån rekommendationerna och vid behov föreslå ändringar av detta direktiv.

#### Artikel 34

### Användning av smartkort

Byrån ska senast den 4 december 2012 undersöka möjligheten att använda ett smartkort för både det förarbevis och de intyg som avses i artikel 4 och även göra en kostnadsnyttoanalys av detta.

De åtgärder som är avsedda att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv och som rör tekniska och funktionsmässiga specifikationer för sådana smartkort ska antas på grundval av ett utkast som utformas av byrån och i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 32.3.

Om införandet av smartkortet inte föranleder några ändringar av detta direktiv eller bilagorna till detsamma ska specifikationerna för smartkortet antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2.

#### Artikel 35

### Samarbete

Medlemsstaterna ska bistå varandra vid genomförandet av detta direktiv. De behöriga myndigheterna ska samarbeta under denna genomförandeperiod.

Byrån ska bistå vid detta samarbete och anordna lämpliga möten med företrädare för de behöriga myndigheterna.

#### Artikel 36

### Genomförande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 4 december 2009. De ska genast informera kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv. Kommissionen ska underrätta de övriga medlemsstaterna om detta.

3. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Cypern och Malta så länge som inget järnvägssystem har upprättats inom deras territorium.

#### Artikel 37

### Successivt genomförande och övergångsperioder

Detta direktiv ska genomföras successivt enligt följande:

1. De register som föreskrivs i artikel 22 ska läggas upp inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.4 har antagits.
2. a) Inom två år efter det att de grundläggande föreskrifterna för dessa register enligt artikel 22.4 har antagits ska förarbevis och intyg utfärdas i enlighet med detta direktiv till förare som utför internationell trafik, cabotagetjänster eller godstransporter i en annan medlemsstat eller som arbetar i minst två medlemsstater, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.

- Från och med samma datum ska alla förare som utför ovanstående tjänster, inbegripet sådana förare som ännu inte har erhållit förarbevis eller intyg i enlighet med detta direktiv, genomgå de regelbundna kontroller som föreskrivs i artikel 16.
- b) Inom två år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp ska alla nya förarbevis och intyg utfärdas i enlighet med detta direktiv, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3.
- c) Inom sju år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp ska samtliga förare inneha förarbevis och intyg som överensstämmer med detta direktiv. De utfärdande organen ska beakta alla yrkesmässiga kvalifikationer som varje förare redan har förvärvat så att detta krav inte föranleder onödiga administrativa och ekonomiska bördor. Behörighet att framföra lok och tåg som tidigare utfärdats till förare ska i möjligaste mån fortsätta att gälla. De utfärdande organen får dock i förekommande fall för enskilda förare eller för grupper av förare besluta att ytterligare prov och/eller utbildning är nödvändig för att kunna erhålla förarbevis och/eller intyg i enlighet med detta direktiv.
3. Förare med behörighet att framföra lok och tåg i enlighet med de bestämmelser som gällde före tillämpningen av punkt 2 a eller 2 b får fortsätta att utöva sitt yrke på grundval av sin behörighet och utan att bestämmelserna i detta direktiv tillämpas under upp till sju år från den dag de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp.

När det gäller lärlingar som hade påbörjat en godkänd utbildning eller en godkänd yrkeskurs före tillämpningen av punkt 2 a eller 2 b får medlemsstaterna behörighetspröva dessa lärlingar i enlighet med befintliga nationella bestämmelser.

För de förare och lärlingar som avses i denna punkt får den eller de berörda behöriga myndigheterna i undantagsfall bevilja undantag från de medicinska krav som fastställs i bilaga II. Förarbevisets giltighet ska i detta fall begränsas till den berörda medlemsstatens territorium.

4. Behöriga myndigheter, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska se till att regelbundna kontroller som motsvarar de kontroller som anges i artikel 16 successivt tillämpas för förare som inte innehar förarbevis och intyg i överensstämmelse med detta direktiv.
5. Om en medlemsstat begär det ska kommissionen i samråd med denna medlemsstat begära att byrån utför en kostnadsnyttoanalys av tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv på lokförare som endast utövar sitt yrke på denna medlemsstats territorium. Kostnadsnyttoanalysen ska omfatta en tidsperiod på tio år. Denna kostnadsnyttoanalys ska överlämnas till kommissionen inom två år efter den dag de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp.

Om denna kostnadsnyttoanalys visar att vinsterna med en tillämpning av bestämmelserna i detta direktiv på dessa lokförare inte uppväger kostnaderna ska kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 anta ett beslut inom sex månader efter överlämnandet av resultatet av denna kostnadsnyttoanalys. Beslutet kan innebära att bestämmelserna i punkt 2 b och 2 c i denna artikel inte behöver tillämpas på sådana lokförare under en tidsperiod på högst tio år på den berörda medlemsstatens territorium.

Senast 24 månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut får kommissionen, med beaktande av den aktuella utvecklingen inom järnvägssektorn i den berörda medlemsstaten, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 begära att byrån utför en ny kostnadsnyttoanalys som ska överlämnas till kommissionen senast tolv månader innan denna tillfälliga undantagsperiod löper ut. Kommissionen ska fatta ett beslut i enlighet med det förfarande som avses i andra stycket i denna punkt.

#### Artikel 38

#### **Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

#### Artikel 39

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar  
H.-G. PÖTTERING  
Ordförande

På rådets vägnar  
M. LOBO ANTUNES  
Ordförande

## BILAGA I

## GEMENSKAPSMODELL FÖR FÖRARBEVIS OCH HARMONISERAT KOMPLETTERANDE INTYG

## 1. FÖRARBEVISETS UTFORMNING

Förarbevisets fysiska utformning ska överensstämma med standarderna ISO 7810 och ISO 7816-1.

Kortet ska bestå av polykarbonat.

De metoder som används för att kontrollera förarbevisens utformning så att de följer internationella normer ska vara förenliga med standarden ISO 10373.

## 2. FÖRARBEVISETS INNEHÅLL

Förarbevisets framsida ska innehålla följande uppgifter:

- a) Ordet "lokförarbevis" i stort typsnitt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar förarbeviset.
- b) Namnet på den medlemsstat som utfärdar förarbeviset.
- c) Nationalitetsbeteckning enligt ISO 3166 för den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, inlagd i vitt i en blå rektangel och omgiven av tolv gula stjärnor.
- d) Uppgifter som är särskiljande för förarbeviset, numrerade enligt följande:
  - i) Innehavarens efternamn.
  - ii) Innehavarens förnamn.
  - iii) Innehavarens födelsedatum och födelseort.
  - iv) — Datum för utfärdande av förarbeviset.  
— Datum då förarbeviset upphör att gälla.  
— Namn på utfärdande myndighet.  
— Det referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde (frivilligt).
  - v) Förarbevisets nummer i det nationella registret.
  - vi) Ett fotografi av innehavaren.
  - vii) Innehavarens namnteckning.
  - viii) Innehavarens permanenta bostättningsort eller postadress (frivillig uppgift).
- e) Orden "Europeiska gemenskapernas modell" tryckt på det eller de språk som används i den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, och ordet "lokförarbevis" på gemenskapens övriga språk tryckt i gult som bakgrund på förarbeviset.
- f) Färganvisningar:
  - blå: Pantone Reflex Blue
  - gul: Pantone Yellow.

- g) Kompletterande uppgifter eller medicinskt grundade giltighetsvillkor som fastställts av en behörig myndighet i enlighet med bilaga II, i kodifierad form.

Koderna ska fastställas av kommissionen i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 32.2 på grundval av en rekommendation från byrån.

### 3. INTYG

Intyget ska innehålla följande:

- a) Innehavarens efternamn.
- b) Innehavarens förnamn.
- c) Innehavarens födelsedatum och födelseort.
- d) — Datum för utfärdande av intyget.  
— Datum då intyget upphör att gälla.  
— Namn på utfärdande myndighet.  
— Det referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde (frivilligt).
- e) Intygets nummer i det nationella registret.
- f) Ett fotografi av innehavaren.
- g) Innehavarens namnteckning.
- h) Innehavarens permanenta bosättningsort eller postadress (frivillig uppgift).
- i) Namn och adress för det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare för vars räkning föraren bemyndigats att framföra tåg.
- j) Den fordonskategori som innehavaren har rätt att framföra.
- k) Den typ eller de typer av rullande materiel som innehavaren har rätt att framföra.
- l) De infrastrukturer på vilka innehavaren har rätt att framföra fordon.
- m) Ytterligare upplysningar eller eventuella begränsningar.
- n) Språkkunskaper.

### 4. MINSTA ANTAL UPPGIFTER I NATIONELLA REGISTER

- a) Uppgifter avseende förarbeviset

Alla uppgifter som framgår av förarbeviset samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 11 och 16.

- b) Uppgifter avseende intyget

Alla uppgifter som framgår av intyget samt uppgifter om kontrollkrav enligt artiklarna 12, 13 och 16.



## BILAGA II

## MEDICINSKA KRAV

## 1. ALLMÄNNA KRAV

## 1.1 En förare får inte ha hälsoproblem eller ta medicin, droger eller ämnen som kan orsaka

- plötslig medvetslöshet,
- nedsatt uppmärksamhet eller koncentration,
- plötslig arbetsförmåga,
- förlust av balans eller koordination,
- en betydande begränsning av rörligheten.

## 1.2 Syn

I fråga om synförmåga ska följande krav uppfyllas:

- Synskärpa på avstånd med eller utan korrigering: 1,0; minst 0,5 på det sämsta ögat.
- Maximala korrektionsvärden linser: hyperopi +5/myopi -8. Undantag medges i exceptionella fall och efter utlåtande från en ögonspecialist. Beslutet fattas av läkaren.
- Synskärpa på nära håll och på mellanavstånd: tillräcklig, med eller utan korrektion.
- Kontaktlinser och glasögon får användas, om de kontrolleras med jämna mellanrum av en specialist.
- Normalt färgseende: användning av ett erkänt test, t.ex. Ishihara, vid behov kompletterat med ett annat erkänt test.
- Synfält: fullt.
- Syn på båda ögonen: effektiv. Inget krav om personen har tillräcklig adaptation och kompensationserfarenhet. Endast om personen förlorat binokulärseendet sedan han eller hon började arbeta.
- Binokulärseende: effektivt.
- Förmåga att uppfatta färgsignaler: Testet ska bygga på uppfattningen av enskilda färger och inte på relativa skillnader.
- Kontrastkänslighet: god.
- Ingen progressiv ögonsjukdom.
- Ögonimplantat, keratomi och keratektomi är tillåtna endast under förutsättning att de kontrolleras årligen eller med ett intervall som fastställs av läkaren.
- Förmåga att motstå bländning.
- Färgade kontaktlinser och fotokromatiska linser är inte tillåtna. Linser med UV-filter är tillåtna.

### 1.3 Hörsel och tal

Tillfredsställande hörsel som bekräftas av ett audiogram, dvs.

- tillräcklig hörsel för att kunna föra ett samtal per telefon och för att kunna höra varningssignaler och radiomeddelanden.

Följande värden ska betraktas som riktvärden:

- Hörselnedsättningen får inte överstiga 40 dB vid 500 och 1 000 Hz.
- Hörselnedsättningen får inte överstiga 45 dB vid 2 000 Hz för det öra som har sämst luftledning.
- Ingen anomali i vestibulära systemet.
- Inga kroniska talsvårigheter (med tanke på nödvändigheten att högt och tydligt utbyta meddelanden).
- Hörapparater tillåts i särskilda fall.

### 1.4 Graviditet

Vid låg tolerans eller patologiskt tillstånd ska graviditet betraktas som ett skäl för att tillfälligt ta förare ur tjänst. Rättsliga föreskrifter som skyddar gravida förare måste tillämpas.

## 2. MINIMIINNEHÅLL I DE UNDERSÖKNINGAR SOM SKA GENOMFÖRAS FÖRE ANSTÄLLNING

### 2.1 Läkarundersökningar

- Allmän hälsokontroll.
- Undersökning av sensoriska funktioner (syn, hörsel, färgseende).
- Blod- eller urinprov, bland annat test för diabetes mellitus, om detta krävs för en bedömning av kandidatens fysiska lämplighet.
- Elektrokardiogram vid vila.
- Test för psykotropa ämnen, till exempel olagliga droger eller psykotropa läkemedel och alkoholmissbruk som kan innebära minskad lämplighet för arbetet.
- Kognitiv: uppmärksamhet och koncentration; minne, uppfattningsförmåga, slutledningsförmåga.
- Kommunikation.
- Psykomotorisk: reaktionssnabbhet, koordination av handrörelser.

### 2.2 Yrkespsykologiska undersökningar

Syftet med yrkespsykologiska undersökningar är att dessa ska vara till hjälp vid anställning och ledning av personal. Innehållet i den psykologiska bedömningen måste utformas så att man i undersökningen kan bedöma huruvida den sökande föraren har några konstaterade yrkespsykologiska brister, särskilt vad gäller funktionell förmåga, eller uppvisar några relevanta faktorer avseende personligheten, som sannolikt kan påverka förmågan att utföra arbetsuppgifterna på ett säkert sätt.

## 3. REGELBUNDNA KONTROLLER EFTER ANSTÄLLNING

### 3.1 Intervall

Läkarundersökningar (fysisk lämplighet) ska göras minst vart tredje år upp till 55 års ålder, därefter varje år.

Dessutom måste den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 genomföra undersökningar med kortare intervall om den anställdes hälsotillstånd kräver detta.

Om inte annat föreskrivs i artikel 16.1 ska en lämplig läkarundersökning genomföras om det finns anledning att anta att innehavaren av ett förarbevis eller intyg inte längre uppfyller de medicinska kraven i avsnitt 1 i bilaga II.

Den fysiska lämpligheten ska kontrolleras regelbundet och efter eventuella arbetsolyckor samt vid frånvaro efter en personolycka. Den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 får besluta att genomföra en lämplig kompletterande läkarundersökning, särskilt efter minst 30 dagars sjukfrånvaro. Arbetsgivaren ska anmoda den läkare som ackrediterats eller erkänts i enlighet med artikel 20 att kontrollera förarens fysiska lämplighet om arbetsgivaren av säkerhetsskäl har varit nödsakad att ta föraren ur tjänst.

### 3.2 Minimiinnehåll i regelbundna läkarundersökningar

Om föraren uppfyller kraven för den undersökning som genomförs före anställningen, måste de regelbundna kontrollerna omfatta minst följande:

- Allmän hälsokontroll.
- Undersökning av sensoriska funktioner (syn, hörsel, färgseende).
- Analys av blod eller urin för upptäckt av diabetes mellitus och andra hälsoproblem på grundval av den kliniska undersökningen.
- Test för droger efter klinisk indikering.

Dessutom krävs ett vilo-EKG för förare som är äldre än 40 år.

---

*BILAGA III***UTBILDNINGSMETOD**

Det ska råda god balans mellan teoretisk utbildning (klassundervisning och demonstrationer) och praktisk utbildning (arbetsplatspraktik, körning med och utan övervakning på spår som är avstängda för utbildningsändamål).

Datorstödd utbildning ska godtas för individuell inläring av trafikregler, signaleringssituationer etc.

Användning av simulatorer, även om den inte är obligatorisk, kan vara till nytta för en effektiv förarutbildning; de används framför allt för träning i onormala situationer eller för regler som tillämpas sällan. De har en särskild fördel i att de erbjuder "learning-by-doing" (att lära genom att göra) för händelser som inte kan tränas i verkliga förhållanden. I princip ska den senaste generationen av simulatorer användas.

Vad gäller förvärvande av linjekännedom måste den viktigaste utbildningsmetoden vara att den förare som utbildas följer med en annan förare under ett lämpligt antal resor längs linjen, både i dagsljus och på natten. Videoinspelningar som visar linjerna från förarhytten får användas bland andra metoder som en alternativ utbildningsmetod.

---

## BILAGA IV

## ALLMÄNNA YRKESKUNSKAPER OCH KRAV FÖR FÖRARBEISET

Den allmänna utbildningen har följande mål:

- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om järnvägsteknik, däribland säkerhetsprinciper och resonemangen bakom driftsbestämmelserna.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om de risker som är förbundna med järnvägstrafik samt de olika medel som kan användas för att bemästra dessa risker.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om principerna för ett eller flera trafikeringsformer.
- Förvärvande av teoretisk och praktisk kunskap om tåg, tågsammansättning och tekniska krav för dragfordon, gods- och personvagnar och rullande materiel av annat slag.

Föraren ska särskilt

- kunna förstå de konkreta villkor som gäller för utövandet av föraryrket, dess betydelse och de yrkesmässiga och personliga krav det ställer (långa arbetsperioder, frånvaro från hemmet etc.),
  - kunna tillämpa säkerhetsbestämmelser som gäller för personalen,
  - kunna känna igen olika typer av rullande materiel,
  - känna till och tillämpa en arbetsmetod på ett korrekt sätt,
  - känna till olika referens- och tillämpningsdokument ("förarinstruktion" och "linjebok" enligt definitionerna i TSD för delsystemet "Drift", förarhandbok, reparationshandbok osv.),
  - kunna lära in beteenden som är förenliga med ansvaret för säkerhetskritiska uppgifter,
  - känna till de förfaranden som är tillämpliga vid personolyckor,
  - känna till de risker som är förbundna med järnvägstrafik i allmänhet,
  - känna till de principer som gäller för trafiksäkerheten,
  - tillämpa de grundläggande principerna i elektroteknik.
-

## BILAGA V

## YRKESKUNSKAPER OM RULLANDE MATERIEL OCH KRAV FÖR INTYGET

Efter den särskilda utbildningen i rullande materiel ska föraren kunna utföra följande uppgifter:

## 1. FÖRESKRIVNA TEST OCH KONTROLLER FÖRE AVGÅNG

Föraren ska

- kunna införskaffa erforderlig dokumentation och utrustning,
- kunna kontrollera dragfordonets kapacitet,
- kunna kontrollera de uppgifter som införts i dokumenten ombord på dragfordonet,
- genom att utföra föreskrivna kontroller och test kunna försäkra sig om att dragfordonet ger erforderlig dragkraft för tåget och att säkerhetsanordningarna fungerar,
- vid överlämnandet av ett lok eller när en resa inleds kunna kontrollera att föreskriven skydds- och säkerhetsutrustning finns och att den fungerar,
- kunna utföra löpande förebyggande underhåll.

## 2. KUNSKAP OM RULLANDE MATERIEL

För att framföra ett dragfordon ska föraren känna till samtliga manöverorgan och instrument som står till förfogande, särskilt vad gäller

- dragkraft,
- bromsning,
- anordningar som är av betydelse för trafiksäkerheten.

För att kunna upptäcka och lokalisera fel hos den rullande materielen, rapportera dem och avgöra vad som krävs för att komma tillrätta med dem och, i vissa fall, vidta åtgärder, ska föraren känna till följande:

- Mekanisk uppbyggnad.
- Hjulupphängning och kopplingsanordningar.
- Löpverk.
- Säkerhetsutrustning.
- Bränsletankar, system för bränsletillförsel, avgassystem.
- Märkning som förekommer inuti och utanpå den rullande materielen, framför allt symboler som används vid transport av farligt gods.
- System för färddataregistrering.
- Elektriska och pneumatiska system.
- Strömvtagare och högspänningsledning.
- Kommunikationsutrustning (tågradio osv.).
- Förekomst och placering av säkerhetsbrytare.

- De olika delarna i den rullande materielen, deras roll och vagnarnas särskilda anordningar, i synnerhet det system som gör det möjligt att stoppa tåget genom att tömma huvudledningen.
- Bromssystem.
- De delar som är specifika för dragfordon.
- Drivmekanism, motorer och kraftöverföring.

### 3. BROMSPROV

Föraren ska kunna

- kontrollera och beräkna att tågets bromstal före avgång motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumentationen,
- kontrollera att de olika delarna i bromssystemet i dragfordonet och tåget fungerar tillfredsställande innan tåget sätts i rörelse, vid start och under gång.

### 4. KÖRSÄTT OCH MAXIMAL HASTIGHET FÖR TÅGET I FÖRHÅLLANDE TILL LINJENS EGENSKAPER

Föraren ska kunna

- tillägna sig den information som han eller hon får före avgång,
- bestämma körsätt och maxhastighet för sitt tåg på grundval av variabler såsom hastighetsbegränsningar, väderförhållanden och eventuella ändringar i fråga om signalering.

### 5. FÖRMÅGA ATT KÖRA TÅGET PÅ ETT SÅDANT SÄTT ATT ANLÄGGNINGAR OCH MATERIEL INTE SKADAS

Föraren ska kunna

- utnyttja alla tillgängliga kontrollsystem i enlighet med tillämpliga regler,
- starta tåget med beaktande av adhesions- och kraftbegränsningar,
- använda bromsen för att minska farten samt för att stanna tåget med hänsyn till den rullande materielen och till anläggningarna.

### 6. FEL

Föraren ska

- kunna vara uppmärksam på ovanliga händelser som har betydelse för framförandet av tåget,
- kunna inspektera tåget och se tecken på fel, göra åtskillnad mellan dem och vidta åtgärder på grundval av deras relativa betydelse och försöka att åtgärda dem, varvid säkerheten för järnvägstrafik och personer alltid ska prioriteras,
- känna till tillgängliga skydds- och kommunikationsmedel.

### 7. INCIDENTER OCH OLYCKOR VID DRIFT; BRÄNDER; OLYCKOR MED PERSONSKADOR

Föraren ska

- kunna vidta skydds- och larmåtgärder vid olyckor med personskador ombord på tåget,
- kunna avgöra om tåget transporterar farliga ämnen och identifiera dem på grundval av tågdokument och vagnlistor.
- känna till förfarandena för evakuering av tåget i nödsituationer.

8. VILLKOR FÖR ÅTERUPPTAGANDE AV DRIFT EFTER ETT TILLBUD SOM INBEGRIPER RULLANDE MATERIEL

Efter ett tillbud ska föraren kunna bedöma om man kan köra vidare med materielen och i så fall under vilka förhållanden, så att han snarast möjligt kan upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa förhållanden.

Föraren måste kunna avgöra om ett expertutlåtande är nödvändigt innan tåget kan fortsätta.

9. AVSTÄLLNING AV TÅGET

Föraren måste kunna vidta åtgärder så att tåget eller delar av det inte startar eller sätts i rörelse oväntat, även under de svåraste förhållanden.

Föraren måste vidare ha kunskap om vilka åtgärder som kan vidtas för att stoppa ett tåg eller delar av det om det oväntat har satt sig i rörelse.

---



## BILAGA VI

## YRKESKUNSKAPER OM INFRASTRUKTUR OCH KRAV AVSEENDE INTYG

## Ämnen med anknytning till infrastruktur

## 1. BROMSPROV

Föraren ska kunna kontrollera och beräkna att tågets bromstal före avgång motsvarar det bromstal som föreskrivs för linjen i fordonsdokumenten.

## 2. KÖRSÄTT OCH MAXIMAL HASTIGHET FÖR TÅGET I FÖRHÅLLANDE TILL LINJENS EGENSKAPER

Föraren ska kunna

- tillägna sig den information som han eller hon får, exempelvis avseende hastighetsbegränsningar eller eventuella ändringar i fråga om signalering,
- bestämma körsätt och maxhastighet för sitt tåg på grundval av linjens egenskaper.

## 3. LINJEKÄNNEDOM

Föraren måste kunna förutse eventuella problem och vidta erforderliga åtgärder ur säkerhets- och andra prestandasynpunkter, som punktlighet och ekonomiska aspekter. Därför måste han eller hon ha god kännedom om linjer och järnvägsanläggningar på den linje som trafikeras samt om eventuella alternativa färdvägar som man kommit överens om.

Följande aspekter är viktiga:

- Driftsvillkor (spårbyten, enkelriktad trafik osv.).
- Genomförande av en linjekontroll och användande av relevant dokumentation.
- Fastställande av spår som kan användas för den aktuella trafiktypen.
- Tillämpliga trafikregler och innebörden av signalsystemet.
- Driftsystemet.
- Typ av linjeblockering med tillhörande regelverk.
- Namn, position och distansmarkeringar för stationer och ställverk så att körningen kan anpassas därefter.
- Signalering som anger övergång mellan olika drift- eller kraftförsörjningssystem.
- Hastighetsgränser för de olika kategorier av tåg som framförs.
- Topografiska profiler.
- Särskilda bromsvillkor, exempelvis för sträckor med stark lutning.
- Särskilda drifförhållanden: särskilda signaler eller skyltar, avgångsvillkor etc.

#### 4. SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Föraren ska kunna

- sätta tåget i rörelse först när alla föreskrivna villkor är uppfyllda (tidtabell, klartecken för avgång eller startsignal, grönt ljus i tillämpliga fall osv.),
- se signalerna (längs sträckan och i hytten), tyda dem utan tvekan eller fel samt vidta åtgärder enligt instruktion,
- framföra tåget säkert i enlighet med de särskilda trafikeringsätten: använda särskilda driftsätt om order ges, tillfälliga hastighetsbegränsningar, körning i motsatt riktning, tillstånd att passera varningssignaler, växling, vändning, körning på byggarbetsplatser osv.,
- göra tidtabellsenliga eller beordrade stopp och eventuellt betjäna resenärerna under dessa stopp, t.ex. genom att öppna och stänga dörrarna.

#### 5. FRAMFÖRANDE AV TÅGET

Föraren ska kunna

- känna till sin position på den aktuella linjen vid varje tidpunkt,
- använda bromsen för att minska farten samt för att stanna tåget med hänsyn till den rullande materielen och till anläggningarna,
- justera framförandet av tågsättet i enlighet med tidtabellen och i enlighet med eventuella anvisningar om energibesparingar, varvid hänsyn ska tas till egenskaperna hos dragfordonet, tåget, linjen och miljön.

#### 6. FEL

Föraren ska

- kunna vara uppmärksam, i den mån som körningen av tåget medger detta, på onormala händelser avseende infrastrukturen och omgivningarna: signaler, spår, kraftförsörjning, plankorsningar, omgivningarna längs spåren, annan trafik,
- kunna känna till avståndet till hinder,
- snarast möjligt kunna underrätta infrastrukturförvaltaren om plats och beskaffenhet för konstaterade fel och försäkra sig om att informationen har uppfattats,
- med beaktande av infrastrukturen kunna sörja för trafiksäkerheten och säkerheten för personer, eller låta sörja för sådan säkerhet, närhelst det är nödvändigt.

#### 7. INCIDENTER OCH OLYCKOR VID DRIFT; BRÄNDER; OLYCKOR MED PERSONSKADOR

Föraren ska kunna

- vidta skydds- och larmåtgärder vid olyckor med personskador,
- bestämma var tåget ska stoppas om en brand uppstår och vid behov underlätta evakueringen av passagerarna,
- ge praktisk information snarast möjligt om branden, om föraren inte själv kan få kontroll över den,
- upplysa infrastrukturförvaltaren om dessa förhållanden snarast möjligt,
- bedöma huruvida infrastrukturen tillåter att man kör vidare med fordonet och i så fall under vilka förhållanden.

## 8. SPRÅKTEST

Förare som måste kommunicera med infrastrukturförvaltaren om kritiska säkerhetsfrågor ska ha kunskaper i det språk som bestäms av berörd infrastrukturförvaltare. Språkkunskaperna måste vara sådana att personalen kan kommunicera aktivt och effektivt i normala lägen, under avvikelser och i nödsituationer.

De ska kunna använda sig av de meddelanden och den kommunikationsmetod som specificeras i TSD "Drift". Förare ska kunna kommunicera enligt nivå 3 i följande tabell.

Språk- och kommunikationsnivå

De muntliga färdigheterna i ett språk kan indelas i fem nivåer:

Nivå	Beskrivning
5	<ul style="list-style-type: none"><li>— Kan anpassa det sätt han/hon talar på till samtalspartnern.</li><li>— Kan framföra en åsikt.</li><li>— Kan förhandla.</li><li>— Kan övertyga.</li><li>— Kan ge råd.</li></ul>
4	<ul style="list-style-type: none"><li>— Kan hantera helt oförutsedda situationer.</li><li>— Kan göra antaganden.</li><li>— Kan framföra en motiverad åsikt.</li></ul>
3	<ul style="list-style-type: none"><li>— Kan hantera praktiska situationer med oförutsedda inslag.</li><li>— Kan beskriva.</li><li>— Kan hålla en enkel konversation vid liv.</li></ul>
2	<ul style="list-style-type: none"><li>— Kan hantera enkla praktiska situationer.</li><li>— Kan ställa frågor.</li><li>— Kan besvara frågor.</li></ul>
1	<ul style="list-style-type: none"><li>— Kan tala med hjälp av memorerade meningar.</li></ul>

*BILAGA VII***PROVFREKVENNS**

De regelbundna kontrollerna ska genomföras med iakttagande av följande minimiintervall:

- a) Språkkunskaper (endast för personer som inte har språket som modersmål): vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år.
  - b) Kunskaper om infrastruktur (inbegripet linjekännedom och kännedom om trafikregler): vart tredje år eller efter varje frånvaro på mer än ett år från den berörda linjen.
  - c) Kunskaper om rullande materiel: Vart tredje år.
-

## KOMMISSIONENS BESLUT

av den 29 oktober 2009

## om antagandet av grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG

[delgivet med nr K(2009) 8278]

(Text av betydelse för EES)

(2010/17/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT  
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av 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 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 22,

med beaktande av Europeiska järnvägsbyråns rekommendation om grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis och kompletterande intyg (ERA/REC/SAF/05-2008) av den 19 december 2008, och

av följande skäl:

- (1) I enlighet med artikel 22.1 i direktiv 2007/59/EG bör behöriga myndigheter föra ett nationellt register över lokförarbevis eller se till att ett sådant register förs.
- (2) I enlighet med artikel 22.2 i direktiv 2007/59/EG bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare föra ett företagsregister för kompletterande intyg eller se till att ett sådant register förs.
- (3) Enligt artikel 22.4 i direktiv 2007/59/EG ska Europeiska järnvägsbyrån utarbeta ett förslag till grundläggande föreskrifter för register över lokförarbevis, som ska inrättas av behöriga myndigheter, och register över kompletterande intyg som ska inrättas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare där förare är anställda eller tjänstgör enligt avtal. En medlemsstats nationella register över lokförarbevis bör innehålla alla lokförarbevis som utfärdats i den medlemsstaten.

Ett standardiserat ansökningsformulär bör användas för ansökningar om lokförarbevis, för registrering av förarbevis och registrering av uppdateringar, ändringar, utbyten, förnyelser, tillfälliga återkallanden och återkallanden.

- (4) Registren över lokförarbevis och kompletterande intyg bör vara åtkomliga för läsning för bemyndigade företrä-

dare för behöriga myndigheter och berörda aktörer. De olika registren bör vara enhetliga i fråga om de uppgifter de innehåller samt formatet för dessa. Gemensamma driftsrelaterade och tekniska specifikationer bör därför användas när registren inrättas.

- (5) Säkerhetsmyndigheterna bör utnyttja all information i förarbevis, harmoniserade kompletterande intyg och register över förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg för att underlätta bedömningen av den behörighetsprövning av personal som föreskrivs i artiklarna 10 och 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) <sup>(2)</sup> samt för att påskynda utfärdandet av de säkerhetsintyg som föreskrivs i de artiklarna.
- (6) I enlighet med artikel 19.1 f i direktiv 2007/59/EG bör registret över lokförarbevis föras och uppdateras av de behöriga myndigheterna eller av organ som dessa uppgifter delegerats till. Medlemsstaterna bör informera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om vilket organ de har utsett för detta ändamål, delvis för att göra det möjligt för dessa organ att utbyta information.
- (7) Varje medlemsstat bör företrädesvis inrätta ett datorbaseerat register över förarbevis i syfte att uppnå full interoperabilitet mellan registren och göra det möjligt för behöriga myndigheter och andra som har tillträdesrätt att erhålla information. Av ekonomiska och tekniska skäl kan denna typ av gränssnitt emellertid inte antas utan ytterligare undersökningar. För det första är det nödvändigt att enas om metoder för att säkerställa att tillträde beviljas på vissa villkor, i enlighet med kraven i direktiv 2007/59/EG. För det andra är det nödvändigt att undersöka hur många transaktioner det handlar om för att man ska kunna göra en kostnadsnyttoanalys och föreslå en genomförbar lösning som inte medför administrativa kostnader som kan vara illa avvägda i förhållande till verkliga behov. Europeiska järnvägsbyrån föreslog därför att man skulle genomföra en tillfällig lösning, med förenklat informationsutbyte, och ta itu med utvecklingen av ett elektroniskt gränssnitt i ett senare skede.

<sup>(1)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 51.

<sup>(2)</sup> EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

- (8) I enlighet med artikel 36.3 i direktiv 2007/59/EG gäller det direktivet inte Cypern och Malta. Därför bör detta beslut inte gälla Cypern och Malta så länge dessa medlemsstater inte har något järnvägssystem.
- (9) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet för järnvägar som inrättats i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

De grundläggande föreskrifterna för det nationella registret över lokförarbevis (nedan kallat NRL), vilka fastställs i bilaga I, antas härmed.

#### Artikel 2

De grundläggande föreskrifterna för registret över kompletterande intyg (nedan kallat RKI), vilka fastställs i bilaga II, antas härmed.

#### Artikel 3

1. Inom 24 månader från dagen för ikraftträdandet av detta beslut ska Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) utföra en genomförbarhetsstudie för en datorbaserad tillämpning som uppfyller de grundläggande föreskrifterna för NRL och RKI och som underlättar utbytet av information mellan behöriga myndigheter, järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

Genomförbarhetsstudien ska i synnerhet omfatta den funktionella och tekniska arkitekturen, driftsätt samt regler för inmatning och läsning av uppgifter.

Genomförbarhetsstudien ska diskuteras och godkännas inom ramen för det samarbete som ska organiseras mellan företrä-

darna för de behöriga myndigheterna och som avses i artikel 35 i direktiv 2007/59/EG.

2. När det är lämpligt, på grundval av resultaten från den studie som nämns i punkt 1, ska byrån utveckla en pilottillämpning för ett nätverk med minst tre NRL och nio RKI.

Byrån ska övervaka pilottillämpningen under minst ett år och avge en rapport till kommissionen, eventuellt med en rekommendation om att ändra detta beslut.

#### Artikel 4

Inom ett år efter ikraftträdandet av detta beslut ska medlemsstaterna informera kommissionen och övriga medlemsstater om

- a) vilket organ som utsetts att utfärda lokförarbevis i överensstämmelse med artikel 19.1 a i direktiv 2007/59/EG,
- b) vilket organ som utsetts föra och uppdatera NRL i överensstämmelse med artikel 19.1 f i direktiv 2007/59/EG.

#### Artikel 5

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Det ska inte gälla Cypern och Malta så länge det inte finns något järnvägssystem på dessa länders territorier.

Utfärdat i Bryssel den 29 oktober 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

## BILAGA I

**GRUNDLÄGGANDE FÖRESKRIFTER FÖR NATIONELLA REGISTER ÖVER LOKFÖRARBEVIS (NRL)****1. Grundläggande föreskrifter**

De grundläggande föreskrifterna för nationella register över lokförarbevis, som fastställs i överensstämmelse med artikel 22.4 i direktiv 2007/59/EG, är följande:

- Uppgifter som ska samlas in (kapitel 2).
- Dataformat (kapitel 3).
- Tillträdesrätt (kapitel 4).
- Datautbyte (kapitel 5).
- Bevarandetid för data (kapitel 6).

**2. Uppgifter som ska samlas in**

NRL ska bestå av fyra delar.

Del 1 ska innehålla information om aktuell status för förarbeviset.

Del 2 ska innehålla information om det utfärdade förarbeviset, i linje med förteckningen över krav i avsnitt 2 i bilaga I till direktiv 2007/59/EG.

Del 3 ska innehålla historisk information om lokförarbeviset.

Del 4 ska innehålla information om grundläggande krav och inledande kontroller som krävs för utfärdande av lokförarbeviset och efterföljande kontroller som krävs för att förarbeviset ska förbli giltigt.

De uppgifter som ska samlas in anges i tabellen i kapitel 3.

**3. Dataformat**

Nedan följer en lista över krav för dataformatet i NRL.

Listan är uppbyggd enligt följande:

Nr	Rubrik		
	Innehåll	Format	Kravets status

*Del 1: Förarbevisets aktuella status*

1	<b>Förarbevisets nummer</b>		
1.1	Förarbevisets nummer	EIN (12 siffror)	Obligatoriskt
2	<b>Förarbevisets aktuella status</b>		
2.1	Uppgifter om förarbevisets aktuella status. — Giltigt — Tillfälligt återkallat (beslut ännu ej fattat) — Återkallat	Text	Obligatoriskt
2.2	Skäl för tillfälligt återkallande eller återkallande	Text	Obligatoriskt

Del 2: Information om förarbevis som utfärdats i överensstämmelse med avsnitt 2 i bilaga I till direktiv 2007/59/EG

3	<b>Innehavarens efternamn (ett eller flera)</b>		
3.1	Efternamn enligt pass, nationellt identitetskort eller annan erkänd handling som styrker identiteten. Flera efternamn är tillåtna, beroende på nationell praxis.	Text	Obligatoriskt
4	<b>Innehavarens förnamn (ett eller flera)</b>		
4.1	Förnamn enligt pass, nationellt identitetskort eller annan erkänd handling som styrker identiteten. Flera förnamn är tillåtna, beroende på nationell praxis.	Text	Obligatoriskt
5	<b>Innehavarens födelsedatum</b>		
5.1	Innehavarens födelsedatum	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
6	<b>Innehavarens födelseort</b>		
6.1	Innehavarens födelseort	Text	Obligatoriskt
6.2	Nationalitet	Text	Valfritt
7	<b>Datum för utfärdandet av förarbeviset</b>		
7.1	Det datum då förarbevisets utfärdades	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
8	<b>Datum då förarbeviset upphör att gälla</b>		
8.1	Det datum då det giltiga förarbeviset formellt förväntas upphöra	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
9	<b>Namn på utfärdande myndighet</b>		
9.1	Namnet på den myndighet som utfärdat förarbeviset (behörig myndighet, utsedd enhet, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare)	Text	Obligatoriskt
10	<b>Referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde</b>		
10.1	Företagsreferens för lokföraren	Text	Valfritt
11	<b>Fotografi av innehavaren</b>		
11.1	Fotografi	Original eller elektronisk skanning	Obligatoriskt
12	<b>Innehavarens namnteckning</b>		
12.1	Namnteckning	Original/fotokopia/elektronisk skanning	Obligatoriskt
13	<b>Innehavarens permanenta boställningsort eller postadress</b>		



13.1	Innehavarens adress	Gata och nummer	Text	Valfritt
13.2		Ort	Text	Valfritt
13.3		Land	Text	Valfritt
13.4		Postnummer	Alfanumerisk kod	Valfritt
13.5		Telefonnummer	Text	Valfritt
13.6		E-postadress	Text	Valfritt
14	<b>Ytterligare upplysningar</b>			
14.1	Information som krävs av en behörig myndighet i överensstämmelse med bilaga II till direktiv 2007/59/EG	Kodad information		Obligatoriskt
	Fält 9.a.1 – Förarens modersmål (ett eller flera)	Text		
	Fält 9.a.2 – Utrymme reserverat för den medlemsstat som utfärdar förarbeviset, för upplysningar som kan erfordras enligt nationell lagstiftning	Text		
15	<b>Medicinsk restriktion</b>			
15.1	Information som krävs av en behörig myndighet i överensstämmelse med bilaga II till direktiv 2007/59/EG	Kodad information		Obligatoriskt
	Obligatorisk användning av glasögon/kontaktlinser	(kod b.1)		
	Obligatorisk användning av hörapparat(er)	(kod b.2)		

*Del 3: Historisk information om förarbevisets status och om resultaten av regelbundna kontroller*

16	<b>Första utfärdandedatum</b>			
16.1	Datum för det första utfärdandet	ÅÅÅÅ-MM-DD		Obligatoriskt
17	<b>Sista giltighetsdag</b>			
17.1	Sista giltighetsdag (och datum för förväntad formell förnyelse)	ÅÅÅÅ-MM-DD		Obligatoriskt
18	<b>Uppdatering(ar)</b> (flera poster möjliga)			
18.1	Datum för uppdatering	ÅÅÅÅ-MM-DD		Obligatoriskt
18.2	Skäl för uppdatering	Text		Obligatoriskt
19	<b>Ändring(ar)</b> (flera poster möjliga)			
19.1	Datum för ändring	ÅÅÅÅ-MM-DD		Obligatoriskt
19.2	Skäl för ändring	Text		Obligatoriskt

20	<b>Tillfälligt återkallande</b> (flera poster möjliga)		
20.1	Återkallandeperiodens längd	Från (datum) till (datum)	Obligatoriskt
20.2	Skäl för tillfälligt återkallande	Text	Obligatoriskt
21	<b>Återkallande(n)</b> (flera poster möjliga)		
21.1	Datum för återkallande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
21.2	Skäl för återkallande	Text	Obligatoriskt
22	<b>Förarbeviset anmält som förlorat</b>		
22.1	Datum för meddelande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
22.2	Datum för utfärdande av dubblett	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
23	<b>Förarbeviset anmält som stulet</b>		
23.1	Datum för meddelande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
23.2	Datum för utfärdande av dubblett	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
24	<b>Förarbeviset anmält som förstört</b>		
24.1	Datum för meddelande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
24.2	Datum för utfärdande av dubblett	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

Del 4: Information om grundläggande krav för utfärdande av ett förarbevis och om resultaten av regelbundna kontroller

25	<b>Utbildning</b>			
25.1	Grundläggande krav	Högsta uppnådda certifieringsnivå	Text	Obligatoriskt
26	<b>Fysisk lämplighet</b>			
26.1	Grundläggande krav	Förklaring om uppfyllande av kriterier i direktiv 2007/59/EG, bilaga II (avsnitten 1.1, 1.2, 1.3 och 2)	Text	Obligatoriskt
26.2	Kontrolldatum		ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
26.3	Efterföljande regelbunden kontroll	Bekräftat/ej bekräftat	Text	Obligatoriskt
26.4	(flera poster möjliga)	Datum för senaste kontroll	ÅÅÅÅ-MM-DD	v
26.5	Nästa kontroll	Datum för nästa formellt förväntade kontroll	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

26.6	Anmärkingar	Specificera anmärkningarna: — Normalt tidsschema — Planerat tidsschema (enligt läkarintyg) — Ändring av information (fält 9.a.2) om nödvändigt — Ändring av restriktionskod — Övrigt + fält som kan anges senare	Text	Obligatoriskt
27	<b>Yrkesmässig psykisk lämplighet</b>			
27.1	Grundläggande krav	Förklaring om uppfyllande av kriterier i bilaga II till direktiv 2007/59/EG (avsnitt 2.2)	Text	Obligatoriskt
27.2	Kontrolldatum		ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
27.3	Följande kontroll(er)	Endast om nödvändigt (flera poster möjliga)	Förklaring	Obligatoriskt
27.4		Datum för eventuella efterföljande kontroller	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
28	<b>Allmänna yrkeskunskaper</b>			
28.1	Grundläggande krav	Förklaring om uppfyllande av kriterier i bilaga IV till direktiv 2007/59/EG	Text	Obligatoriskt
28.2	Kontrolldatum		ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
28.3	Efterföljande kontroll	(endast om det krävs på nationell nivå)	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

#### 4. Tillträdesrätt

Tillträde till den information som finns i NRL ska beviljas följande berörda parter för följande ändamål:

- Behöriga myndigheter i övriga medlemsstater, efter en motiverad begäran, för
  - kontroll av tåg inom deras behörighetsområde,
  - undersökningar om huruvida alla som är verksamma inom deras behörighetsområde uppfyller direktiv 2007/59/EG.
- Byrån, efter en motiverad begäran, för utvärdering av utvecklingen av behörighetsprövning av lokförare i överensstämmelse med artikel 33 i direktiv 2007/59/EG, i synnerhet avseende sammanlänkning av register.
- Förarnas arbetsgivare, så att de kan få uppgift om status för förarbevisen i överensstämmelse med artikel 22.1 b i direktiv 2007/59/EG.
- Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare där lokförare är anställda eller tjänstgör enligt avtal, så att de kan få uppgift om status för förarbevis i överensstämmelse med artikel 22.1 b i direktiv 2007/59/EG.
- Lokförare, på begäran, så att de kan få tillgång till de uppgifter som berör dem själva.

- Utredningsorgan, som inrättats i överensstämmelse med artikel 21 i direktiv 2004/49/EG, för utredning av olyckor, i synnerhet i enlighet med artikel 20.2 e och g i det direktivet.

#### **5. Datautbyte**

Tillträde till relevanta uppgifter ska beviljas efter en formell begäran. Den behöriga myndigheten ska tillhandahålla dessa uppgifter, utan dröjsmål, på ett sätt som garanterar säker överföring av information och skydd av personuppgifter.

Behöriga myndigheter får tillhandahålla inloggningsfunktioner på sina webbplatser för alla som har tillträdesrätt, under förutsättning att de säkerställer att skälen för förfrågningar kontrolleras.

#### **6. Bevarandetid för data**

Alla uppgifter i NRL ska bevaras i minst 10 år efter den dag lokförarbeviset upphör att gälla. Om det någon gång under denna tioårsperiod inleds en undersökning som berör föraren, ska uppgifter som rör föraren bevaras utöver tioårsperioden om så krävs.

Alla ändringar i NRL ska registreras.

---

## BILAGA II

**GRUNDLÄGGANDE FÖRESKRIFTER FÖR REGISTER ÖVER LOKFÖRARENS KOMPLETTERANDE INTYG (RKI)****1. Grundläggande föreskrifter**

De grundläggande föreskrifterna för register över kompletterande intyg, som fastställs i överensstämmelse med artikel 22.4 i direktiv 2007/59/EG, är följande:

- Uppgifter som ska samlas in (kapitel 2).
- Dataformat (kapitel 3).
- Tillträdesrätt (kapitel 4).
- Datautbyte (kapitel 5).
- Bevarandetid för data (kapitel 6).
- Förfaranden i händelse av konkurs (kapitel 7).

**2. Uppgifter som ska samlas in**

RKI ska bestå av fyra delar.

Del 1 ska innehålla information om aktuell status för lokförarens förarbevis.

Del 2 ska innehålla information om det utfärdade kompletterande intyget, enligt förteckningen i avsnitt 3 i bilaga I till direktiv 2007/59/EG.

Del 3 ska innehålla historisk information om det kompletterande intyget.

Del 4 ska innehålla information om grundläggande krav och inledande kontroller som krävs för utfärdande av det kompletterande intyget och om efterföljande kontroller som ska registreras för att det kompletterande intyget ska förbli giltigt.

De uppgifter som ska samlas in anges i tabellen i kapitel 3.

Upplysningar om aktuella kunskaper om rullande materiel, kunskaper om infrastruktur och språkkunskaper, vilka bedömts i överensstämmelse med relevant del i direktiv 2007/59/EG, ska ges i del 2. Datum för följande förväntade kontroller ska också anges i den delen. Den nya "aktuella statusen" börjar gälla den dag efterföljande kontroller genomförs, och tidigare upplysningar kommer att flyttas till del 4, som innehåller historisk information.

**3. Dataformat**

I följande lista anges dataformatet för RKI.

Listan är uppbyggd enligt följande:

Nr	Rubrik		
	Innehåll	Format	Kravets status

Del 1: Hänvisning till förarbeviset

1	<b>Förarbevisets nummer</b>		
1.1	Förarbevisets nummer, som ger tillträde till uppgifter i det nationella registret.	EIN (12 siffror)	Obligatoriskt

2	<b>Förarbevisets aktuella status</b>		
2.1	Uppgifter om förarbevisets aktuella status — Giltigt — Tillfälligt återkallat — Återkallat	Text	Obligatoriskt

Del 2: Information om kompletterande intyg som utfärdats i enlighet med förteckningen i avsnitt 3 i bilaga I till direktiv 2007/59/EG

3	<b>Innehavarens efternamn (ett eller flera) (samma som i förarbeviset)</b>		
3.1	Efternamn enligt pass, nationellt identitetskort eller annan erkänd handling som styrker identiteten. Flera efternamn är tillåtna, beroende på nationell praxis.	Text	Obligatoriskt
4	<b>Innehavarens förnamn (ett eller flera) (samma som i förarbeviset)</b>		
4.1	Förnamn enligt pass, nationellt identitetskort eller annan erkänd handling som styrker identiteten. Flera förnamn är tillåtna, beroende på nationell praxis.	Text	Obligatoriskt
5	<b>Innehavarens födelsedatum</b>		
5.1	Innehavarens födelsedatum	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
6	<b>Innehavarens födelseort</b>		
6.1	Innehavarens födelseort	Text	Obligatoriskt
7	<b>Datum för utfärdande av intyget</b>		
7.1	Utfärdandedatum för intyget	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
8	<b>Datum då intyget upphör att gälla</b>		
8.1	Det datum då intyget formellt förväntas upphöra. Detta datum fastställs av företaget i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 15 i direktiv 2007/59/EG.	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
9	<b>Namn på utfärdande enhet</b>		
9.1	Namnet på den enhet som utfärdar intyget (järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare etc.).	Text	Obligatoriskt
10	<b>Referensnummer som arbetsgivaren har tilldelat den anställde</b>		
10.1	Företagsreferens för lokföraren	Text	Valfritt
11	<b>Fotografi av innehavaren</b>		
11.1	Fotografi	Original eller elektronisk skanning	Obligatoriskt

12	<b>Innehavarens namnteckning</b>			
12.1	Namnteckning	Original/fotokopia/ elektronisk skanning		Obligatoriskt
13	<b>Innehavarens permanenta bosättningsort eller postadress</b>			
13.1	Innehavarens adress	Gata och nummer	Text	Valfritt
13.2		Ort	Text	Valfritt
13.3		Land	Text	Valfritt
13.4		Postnummer	Alfanumerisk kod	Valfritt
13.5		Telefonnummer		
13.6		E-postadress		
14	<b>Adress för det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare för vars räkning föraren har tillstånd att köra</b>			
14.1	Järnvägsföretagets/infrastrukturförvaltarens adress	Gata och nummer	Text	Obligatoriskt
14.2		Ort	Text	Obligatoriskt
14.3		Land	Text	Obligatoriskt
14.4		Postnummer	Alfanumerisk kod	Obligatoriskt
14.5		Kontaktperson	Text	Valfritt
14.6		Telefonnummer	Text	Obligatoriskt
14.7		Faxnummer	Text	Obligatoriskt
14.8		E-postadress	Text	Obligatoriskt
15	<b>Kategori i vilken föraren har tillstånd att köra</b>			
15.1	Relevant kod (en eller flera)		Text	Obligatoriskt
16	<b>Rullande materiel som föraren har tillstånd att framföra</b>			
16.1	(förteckning, flera poster möjliga)		Text	Obligatoriskt
16.2	För varje post ska datum för nästa förväntade kontroll anges.		ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
17	<b>Infrastruktur på vilken föraren har tillstånd att köra</b>			
17.1	(förteckning, flera poster möjliga)		Text	Obligatoriskt
17.2	För varje post ska datum för nästa förväntade kontroll anges.		ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

18	<b>Språkkunskaper</b>		
18.1	(förteckning, flera poster möjliga)	Text	Obligatoriskt
18.2	För varje post ska datum för nästa förväntade kontroll anges.	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
19	<b>Ytterligare upplysningar</b>		
19.1	(förteckning, flera poster möjliga)	Text	Obligatoriskt
20	<b>Ytterligare restriktioner</b>		
20.1	(förteckning, flera poster möjliga)	Text	Obligatoriskt

*Del 3: Historiska uppgifter om status för det kompletterande intyget*

21	<b>Första utfärdandedatum</b>		
21.1	Datum för det första utfärdandet av intyget.	ÅÅÅÅ-MM-DD	Valfritt
22	<b>Uppdatering(ar)</b> (flera poster möjliga)		
22.1	Datum för uppdatering	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
22.2	Närmare upplysningar om och skäl för uppdatering (rättelse av en eller flera uppgifter som visas på det kompletterande intyget, t.ex. förarens hemadress).	Text	Obligatoriskt
23	<b>Ändring(ar)</b> (flera poster möjliga)		
23.1	Datum för ändring	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
	Skäl för ändringar, med hänvisning till specifika delar av intyget: — Ändringar i fält 3: "Körkategorier" — Ändringar i fält 4: "Ytterligare upplysningar" — Ändringar i fält 5: nyförvärvade språkkunskaper eller regelbunden kontroll av kunskaper — Ändringar i fält 6: "Restriktioner" — Ändringar i kolumn 7: nyförvärvade kunskaper om rullande materiel eller regelbunden kontroll av kunskaper — Ändringar i kolumn 8: nyförvärvade kunskaper om infrastruktur eller regelbunden kontroll av kunskaper	Text	Obligatoriskt
24	<b>Tillfälligt återkallande (ett eller flera)</b> (flera poster möjliga)		
24.1	Återkallandeperiodens längd	Från (datum) till (datum)	Obligatoriskt
24.2	Skäl för tillfälligt återkallande	Text	Obligatoriskt



25	<b>Återkallande(n)</b> (flera poster möjliga)		
25.1	Datum för återkallande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
25.2	Skäl för återkallande	Text	Obligatoriskt
26	<b>Intyget anmält som förlorat</b>		
26.1	Datum för meddelande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
26.2	Om ja, datum för utfärdande av dubblett	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
27	<b>Intyget anmält som stulet</b>		
27.1	Datum för meddelande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
27.2	Datum för utfärdande av dubblett	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
28	<b>Intyget anmält som förstört</b>		
28.1	Datum för meddelande	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
28.2	Datum för utfärdande av dubblett	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

*Del 4: Historiska uppgifter avseende de grundläggande kraven för utfärdande av ett kompletterande intyg och resultaten från regelbundna kontroller*

29	<b>Språklig kompetens</b>			
29.1	Grundläggande krav	Arbetspråk (ett eller flera) för vilka det har utfärdats en förklaring om att kriterierna i bilaga VI.8 till direktiv 2007/59/EG var uppfyllda.	Text	Obligatoriskt
29.2	Regelbunden kontroll	Datum för kunskapsintyg (avklarad examen) för varje språk. Flera poster möjliga.	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt
30	<b>Kunskap om rullande materiel</b>			
30.1	Grundläggande krav	Rullande materiel för vilken det har utfärdats en förklaring om att kriterierna i bilaga V till direktiv 2007/59/EG var uppfyllda.	Text	Obligatoriskt
30.2	Regelbunden kontroll	Datum för kontroll (kunskapsintyg). Flera poster möjliga.	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

31	<b>Kunskap om infrastruktur</b>			
31.1	Grundläggande krav	Infrastruktur för vilken det har utfärdats en förklaring om att kriterierna i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG var uppfyllda.	Text	Obligatoriskt
31.2	Regelbunden kontroll	Datum för kontroll (kunskapsintyg). Flera poster möjliga.	ÅÅÅÅ-MM-DD	Obligatoriskt

#### 4. Tillträdesrätt

Tillträde till den information som finns i RKI ska beviljas följande berörda parter för följande ändamål:

- Den behöriga myndigheten i medlemsstaten i överensstämmelse med artikel 22.2 b i direktiv 2007/59/EG.
- De behöriga myndigheterna i medlemsstater där järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren bedriver verksamhet, och där föraren har tillstånd att köra på minst en linje i nätet
  - för deras uppgift att övervaka utvecklingen av processen för kvalitetssäkring, enligt artikel 19.1 g och artikel 26 i direktiv 2007/59/EG,
  - för deras inspektionsuppgifter enligt artikel 19.1 h, artikel 19.2 och artikel 29.1 i direktiv 2007/59/EG (denna uppgift får delegeras till en annan enhet).
- Lokförare, för de uppgifter som berör dem själva, i överensstämmelse med artikel 22.3 i direktiv 2007/59/EG.
- Utredningsorgan, som inrättats i överensstämmelse med artikel 21 i direktiv 2004/49/EG, för utredning av olyckor, i synnerhet i enligt artikel 20.2 e och g i det direktivet.

Företag får bevilja tillträde för andra användare, under förutsättning att personuppgifter är skyddade.

#### 5. Datautbyte

I överensstämmelse med direktiv 2007/59/EG ska tillträde till relevanta uppgifter beviljas

- a) de behöriga myndigheterna där järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har sin hemvist, i överensstämmelse med artikel 22.2 b i direktiv 2007/59/EG,
- b) behöriga myndigheter i andra medlemsstater, på begäran, i överensstämmelse med artikel 22.2 c i direktiv 2007/59/EG,
- c) förare, på begäran, i överensstämmelse med artikel 22.3 i direktiv 2007/59/EG.

Järnvägsföretaget, infrastrukturförvaltaren eller den enhet som arbetsuppgifterna delegerats till ska tillhandahålla dessa uppgifter, utan dröjsmål, på ett sätt som garanterar säker överföring av information och skydd av personuppgifter.

Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare får tillhandahålla inloggningsfunktioner på sina webbplatser för alla som har tillträdesrätt, under förutsättning att de säkerställer att skälen för förfrågningar kontrolleras.

#### 6. Bevarandetid för data

Alla uppgifter i RKI ska bevaras i minst 10 år efter den senast angivna sista giltighetsdagen i intyget.

Om det någon gång under denna tioårsperiod inleds en undersökning som berör föraren, ska uppgifter som rör föraren bevaras utöver tioårsperioden om så krävs.

Alla ändringar i RKI ska registreras.

#### 7. Förfarande i händelse av konkurs

Om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare går i konkurs ska det företag som tar över driften av verksamheten ha ansvaret för de uppgifter som finns i registret över kompletterande intyg.

Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren har sin etablering ska ha ansvaret för förvaringen av uppgifter som finns i registret över kompletterande intyg om verksamheten inte övertas av ett annat företag.

---

## Sammanfattning av förslagen i promemorian Behörighet för lokförare (Ds 2009:54)

Prop. 2010/11:122  
Bilaga 3

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet lämnas förslag till genomförande i svensk lagstiftning av direktivet 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen.

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 på och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Förarbeviset ska utfärdas av tillsynsmyndigheten (Transportstyrelsen) och intyget av arbetsgivaren. Förarbeviset ska tillhöra föraren själv medan det kompletterande intyget tillhör arbetsgivaren och är giltigt endast under anställningstiden.

För att beviljas förarbevis ska krävas att den sökande har fyllt 20 år, med godkänt resultat slutfört utbildning på ett nationellt program i gymnasieskolan eller likvärdig utbildning, av behörig läkare befunnits fysiskt lämplig att utöva lokföraryrket samt av behörig läkare eller psykolog befunnits psykiskt lämplig att utöva yrket. Avslutningsvis krävs också att den sökande ska kunna styrka erforderliga yrkeskvalifikationer. Det föreslås även en dispensmöjlighet genom vilken den som fyllt 18 kan beviljas förarbevis om det bedöms föreligga särskilda skäl.

För att beviljas kompletterande intyg ska krävas att sökanden med godkänt resultat genomgått erforderlig utbildning för den rullande materiel och den järnvägsinfrastruktur intyget avser, har tillräckliga språkkunskaper (gäller dock endast i de fall infrastrukturen är belägen i ett land vars språk den sökande inte har som modersmål) samt deltagit i intern utbildning avseende företagets säkerhetsstyrningssystem.

Både för att behålla förarbeviset och det kompletterande intyg ska krävas att föraren genomgår *regelbundna kontroller*. Kontrollerna för förarbevis avser i första hand hälsokrav, medan kontrollerna för det kompletterande intyget avser kunskapskrav i de avseenden som krävs för att beviljas ett intyg. *Förarbeviset och det kompletterande intyget ska kunna återkallas* av den som utfärdat det om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda eller om erforderliga kontroller inte genomgåts eller genomgåts utan godkänt resultat.

För att bedriva utbildning, fullgöra uppgift som examinator vid prov, samt utföra kontroller av förarens fysiska och psykiska lämplighet att utöva lokföraryrket ska krävas *tillstånd av tillsynsmyndigheten*. Ett tillstånd ska kunna återkallas om förutsättningar för beviljandet inte längre är uppfyllda.

Det föreslås i promemorian att det ska införas *tre typer av register*. Ett över förarbevis som ska föras av tillsynsmyndigheten, ett intygsregister som ska föras av den arbetsgivare som utfärdar kompletterande intyg samt ett över dem som har tillstånd att utföra olika typer av uppgifter som utbildningsanordnare, examinator, läkare eller psykolog, vilket också ska föras av tillsynsmyndigheten.

Den som, utan att inneha ett säkerhetssystem, tillhandahåller lokförarutbildning, bedömer kvalifikationer eller uppdaterar kompletterande

intyg ska ha ett *internt system för kvalitetsnormer* för att säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls.

Den förare som inte är nöjd med sin arbetsgivares beslut rörande ett kompletterande intyg, t.ex. att föraren inte beviljats ett kompletterande intyg eller att behörigheten är snävare än vad föraren bedömer riktig, ska efter en omprövning hos arbetsgivaren kunna *hänskjuta tvisten till tillsynsmyndigheten* för prövning.

Det föreslås två nya *sekretessbestämmelser*. Den ena gäller uppgifter om enskilda personers hälsa, missbruk och andra personliga förhållanden i ärenden om förarbevis och den andra motsvarande bestämmelser i förarbevisregistret.

Det ska vara straffbelagt anlita någon som förare i sin verksamhet som saknar behörighet i form av ett förarbevis och ett kompletterande intyg.

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

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2010. Det föreslås dock även omfattande övergångsbestämmelser som bland annat innebär att den som vid lagens ikraftträdande redan är lokförare och enbart framför tåg i Sverige får fortsätta med detta utan att inneha nya behörighetshandlingar till 2018.

Författningsförslag

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,
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.

<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).

## 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.

**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 förarens lämplighet att utöva yrket kan ifrågasättas, ska genast vidta nödvändiga åtgärder för att klargöra situationen och säkerställa att säkerhetsnivån i järnvägssystemet upprätthålls.

Prop. 2010/11:122  
Bilaga 4

#### *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 examinörer. 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.

*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 förarbevis, 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 Euro-

peiska järnvägsbyrån (ERA) lämna sådana uppgifter ur registret som myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag.

Prop. 2010/11:122  
Bilaga 4

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, exami-

natorer, 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. Prop. 2010/11:122  
Bilaga 4

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.

**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.

Prop. 2010/11:122  
Bilaga 4

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.



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 avstänga 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 avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

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.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2010.

Svea hovrätt, Kammarrätten i Sundsvall, Arbetsdomstolen, Länsrätten i Gävleborgs län, Justitiekanslern, Socialstyrelsen, Myndigheten för yrkeshögskolan, Banverket, Järnvägsskolan, Transportstyrelsens järnvägsavdelning, Trafikregistret, Vägverket, Sjöfartsverket, Konkurrensverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Datainspektionen, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Regelrådet, Statens haverikommission, Rikstrafiken, Arbetsmiljöverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Sveriges Kommuner och Landsting, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sacoförbundet Trafik och Järnväg, Landsorganisationen i Sverige (LO), SEKO Trafik, Almega, Branschföreningen Tågoperatörerna, SWEDAC, Transportindustriförbundet, Svensk kollektivtrafik, Svenskt Näringsliv, Företagarna, SJ AB, Green Cargo AB, Veolia Transport AB, TCC Holding AB, Euro-maint AB och Järnvägshistoriska Riksförbundet.

## Lagtext

## Förslag till lag om behörighet för lokförare

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

**1 kap. Allmänna bestämmelser****Lagens innehåll**

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

Lagen innehåller även bestämmelser om att

1. anlita förare,
2. anordna förarutbildning, och
3. bedöma förares lämplighet och kvalifikationer.

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

**Tillämpningsområde**

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

Lagen gäller inte förare som framför järnvägsfordon uteslutande på

1. tunnelbana eller spårväg,
2. fristående lokala eller regionala järnvägsnät,
3. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som används enbart av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods,
4. banavsnitt som tillfälligt är avstängda för normal trafik i syfte att utföra banarbete, eller
5. spårområde för underhållsverkstäder, uppställningsspår eller lokstallar.

**Definitioner**

**3 §** I denna lag betyder

*EES*: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

*järnvägsfordon*: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

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

<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).

*järnvägsinfrastruktur*: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

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

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

## **2 kap. Förarbehörighet**

### **Allmänna behörighetskrav**

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

### **Förarbevis**

#### *Grundläggande krav*

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

#### *Giltighet*

- 3 §** Ett förarbevis är giltigt i tio år från dagen för utfärdandet.  
Ett förarbevis som har utfärdats i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller även i Sverige om föraren har fyllt 20 år.

### **Kompletterande intyg**

#### *Grundläggande krav*

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

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

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

*Giltighet*

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

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

*Skyldighet att tillhandahålla kopia av intyget*

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

*Undersökningar av förare m.m.*

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

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

*Återkallelse av kompletterande intyg*

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

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

## **Förarens skyldigheter**

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

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

## **Tillståndskrav för läkare och psykologer**

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

För att få särskilt tillstånd ska sökanden vara oberoende och opartisk och ha tillräckliga yrkeskvalifikationer.

Tillstånd utfärdas av tillsynsmyndigheten.

## **Bemyndigande**

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

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

## **3 kap. Utbildning**

### **Tillstånd att bedriva utbildning**

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

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

### **Prov**

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

Tillsynsmyndigheten ansvarar för prov för förarbevis.



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

Prop. 2010/11:122  
Bilaga 6

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

För att få tillstånd som examinator ska den sökande ha tillräckliga yrkeskvalifikationer och uppfylla krav på oberoende och opartiskhet vid utförandet av uppgiften.

### **Bemyndigande**

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

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

### **4 kap. Register**

#### **Allmänna bestämmelser**

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

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

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

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

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

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

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

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för förarbevisregistret.

#### *Förarbevisregistrets ändamål*

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

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

#### *Känsliga personuppgifter om hälsa får behandlas*

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

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

#### *Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret*

**10 §** Rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret har på begäran

1. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörig olycksutredande myndighet i annat land inom EES eller i Schweiz samt Europeiska järnvägsbyrån, i samtliga fall när det gäller uppgifter som den mottagande myndigheten behöver för att fullgöra sitt uppdrag enligt bestämmelser som genomför direktiv 2007/59/EG<sup>2</sup>, och

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

#### *Direktåtkomst*

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

1. den som är registrerad i förarbevisregistret,
2. olycksutredande myndighet i Sverige,

<sup>2</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 51 (Celex 32007L0059).

3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz,

4. Europeiska järnvägsbyrån, och

5. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare i vars verksamhet föraren är anställd eller anlitad.

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

#### *Tillsynsmyndighetens åtkomst till uppgifter*

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

#### *Begränsning av sökbegreppen*

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

#### **Intygsregister**

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

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

#### *Intygsregistrens ändamål*

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

**16 §** Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i 15 § får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med 18 §, annan lag eller förordning. I övrigt gäller 9 § första stycket d) och andra stycket personuppgiftslagen (1998:204).

#### *Känsliga personuppgifter om hälsa får behandlas*

**17 §** Känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa får behandlas i intygsregistren om det krävs enligt sådant beslut från kommissionen som fattas med stöd av artikel 22.4 i direktiv 2007/59/EG.

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

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

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

#### *Direktåtkomst*

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

1. den som är registrerad i samma register,
2. tillsynsmyndigheten och olycksutredande myndighet i Sverige, samt
3. behörig järnvägssäkerhetsmyndighet och behörigt olycksutredande organ i annat land inom EES eller i Schweiz.

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

#### *Begränsning av sökbegreppen*

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

#### *Förfaranden i händelse av konkurs m.m.*

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

#### **Tillståndsregistret**

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

Tillsynsmyndigheten är personuppgiftsansvarig för tillståndsregistret.

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

**24 §** Personuppgifter som behandlas för ändamål som anges i 23 § får också behandlas för att fullgöra uppgiftslämnande som sker i överensstämmelse med annan lag eller förordning. I övrigt gäller 9 § första stycket d) och andra stycket personuppgiftslagen (1998:204).

#### *Direktåtkomst*

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

#### **Bemyndiganden**

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

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

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

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

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

### **5 kap. Tillsyn, kontroll och tvistlösning**

#### **Tillsyn**

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

**2 §** Tillsynsmyndigheten har rätt att på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen. Om det behövs för tillsynen har tillsynsmyndigheten också rätt att på begäran få tillträde till de lokaler, anläggningar och fordon som tillsynen gäller.

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

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

**Säkerhetsåtgärder**

**4 §** Om tillsynsmyndigheten anser att en förare utgör ett allvarligt och akut hot mot järnvägssäkerheten ska myndigheten omedelbart vidta 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.

**Återkallelse**

**5 §** Tillsynsmyndigheten ska återkalla förarbevis som avses i 2 kap. 2 §, särskilt tillstånd som avses i 2 kap. 12 § samt tillstånd som avses i 3 kap. 1 och 4 §§, om

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

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

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

**Prövning av tvister om kompletterande intyg**

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

**Avgifter**

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

**8 §** Den som har tillstånd att bedriva utbildning enligt 3 kap. 1 § ska säkerställa att kvaliteten i verksamheten upprätthålls. Detta gäller inte för den som har ett säkerhetsstyrningssystem.

## **6 kap. Straff**

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

I ringa fall döms inte till ansvar.

**2 §** Den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller som överträtt ett vitesförbud ska inte dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. Till ansvar enligt 1 § ska inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller om ansvar för gärningen kan dömas ut enligt 10 kap. 1 § 2 järnvägslagen (1994:519).

## **7 kap. Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätt.

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

---

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

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

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

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

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)  
*dels* att 2 kap. 4 § ska ha följande lydelse,  
*dels* att det i lagen ska införas en ny paragraf, 1 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

*2 a §*

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

**2 kap.**

*4 §*

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.



Härigenom föreskrivs<sup>1</sup> att det i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska införas en ny paragraf, 29 kap. 10 a §, samt närmast före 29 kap. 10 a § en ny rubrik av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**29 kap.**

***Järnväg***

*10 a §*

*Sekretess gäller i ärende om prövning av någons lämplighet att få eller ha förarbevis enligt lagen (2010:000) om behörighet för lokförare för uppgift om den enskildes hälsotillstånd eller andra personliga förhållanden, om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till denne lider betydande men om uppgiften röjs.*

*Sekretessen gäller inte beslut i ärende.*

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011.

<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).

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2011-03-17

**Närvarande:** F.d. justitierådet Bo Svensson, f.d. regeringsrådet Leif Lindstam och justitierådet Ann-Christine Lindeblad.

## Behörighet för lokförare

Enligt en lagrådsremiss den 17 februari 2011 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om behörighet för lokförare,
2. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
3. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Per Håvik.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

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

Förare av järnvägsfordon (eller "lokförare") ska dels ha ett förarbevis som styrker att föraren uppfyller vissa minimikrav när det gäller lämplighet, utbildning och allmänna yrkeskvalifikationer, dels ett eller flera kompletterande intyg som anger på vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Förarbeviset ska utfärdas av tillsynsmyndigheten och intyget av verksamhetsutövaren, dvs. det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren arbetar. Förarbeviset och det kompletterande intyget ska kunna återkallas om kraven inte längre uppfylls. Utbildningsanordnare, examinatorer samt läkare och psykologer som bedömer den fysiska och psykiska lämpligheten att utöva lokföraryrket ska ha tillstånd av tillsynsmyndigheten. Register ska föras över förarbevis, kompletterande intyg och tillstånd.

### *Förslaget till lag om behörighet för lokförare*

#### 1 kap. 1 §

I andra stycket 1 anges att lagen innehåller bestämmelser om att anlita förare. Några sådana bestämmelser finns emellertid inte i lagen. Lagrådet föreslår att punkten i stället ges följande lydelse:

1. förarbevis, kompletterande intyg och tillstånd

2 kap. 2 §

Lagrådet föreslår att första stycket 1 förtydligas genom att orden ”för det” fogas till ”skäl”.

2 kap. 3 §

I artikel 10 i direktivet anges att medlemsstaterna får utfärda förarbevis till sökande som fyllt 18 år, men om sökanden är under 20 år ska giltigheten vara begränsad till den utfärdande medlemsstatens territorium. Denna territoriella begränsning har inte upptagits i det remitterade lagförslaget. Lagrådet föreslår att begränsningen förs in som ett nytt tredje stycke i förevarande paragraf och att stycket ges följande lydelse:

Ett förarbevis som utfärdats i Sverige för någon som fyllt 18 men inte 20 år gäller till dess han eller hon fyllt 20 år bara här i landet.

Rubriken närmast före 2 kap. 5 §

Lagrådet föreslår att rubriken närmast före 5 § förenklas genom att orden ”förfarandet för” utgår.

Rubriken närmast före 2 kap. 6 §

Lagrådet föreslår att rubriken närmast före 6 § ändras till ”Giltighetstid” så att det tydligare framgår vad paragrafen handlar om.

2 kap. 7 §

Lagrådet föreslår att paragrafen förtydligas genom att ordet ”av” byts mot ”till”.

Rubriken närmast före 2 kap. 8 §

Lagrådet föreslår att rubriken närmast före 8 § ändras till ”Undersökningar av förarens hälsa m.m.” så att det tydligare framgår vad 8 och 9 §§ handlar om.

2 kap. 9 §

Lagrådet föreslår att paragrafen ges en lydelse som överensstämmer med ordalagen i artikel 18.2 sista meningen genom att ordet ”minst” byts mot ”längre än”.

2 kap. 12 §

Lagrådet noterar att hänvisningen i första stycket till 13 § 2 rätteligen ska vara 13 § 3.

Andra stycket genomför kravet i artikel 20.2 på att personer eller organ som ska erkännas av en myndighet eller ett organ ska vara oberoende och

opartiska. Det är i viss mån oklart vad direktivets krav på oberoende innebär. I artikel 25.4 – som genomförs i 3 kap. 3 § – anges att proven för kontroll av kvalifikationerna för bl.a. förarbevis ska organiseras på så sätt att intressekonflikter undviks, *utan att möjligheten för examinatoren att tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som utfärdar intyget åsidosätts* (Lagrådets kursivering). Examinatören kan alltså vara anställd av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som anlitar honom eller henne. Motsatsvis framgår att läkare och psykologer som ska erkännas enligt artikel 20.2 inte får vara anställda i eller på annat sätt tillhöra det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare som anlitar honom eller henne. Lagrådet menar att ett krav på oberoende måste ha samma innebörd varhelst det förekommer i lagen. Mot denna bakgrund föreslår Lagrådet att det i förevarande paragraf tas in ett krav på oberoende medan något motsvarande krav inte ska förekomma i 3 kap. 3 §.

På grund härav och i syfte att underlätta läsningen föreslår Lagrådet att andra stycket ges följande lydelse:

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

#### 3 kap. 1 §

Lagrrådet föreslår att paragrafen förtydligas genom att orden ”uppfylla krav på opartiskhet” byts mot ”vara opartisk”.

#### 3 kap. 3 §

Av skäl som anförts ovan under 2 kap. 12 § och 3 kap. 1 § föreslår Lagrådet att andra stycket ges följande lydelse:

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

#### Rubriken närmast före 4 kap. 9 §

Lagrrådet föreslår att orden ”får behandlas” utgår ur rubriken.

#### 4 kap. 10 §

Lagrrådet föreslår att punkt 2 förtydligas genom att orden ”utländsk offentlig” infogas omedelbart före ”infrastrukturförvaltare”.

#### 4 kap. 11 §

I paragrafen förskrivs direktåtkomst till förarbevisregistret samtidigt som direktivet anger att uppgifter ur registret ska lämnas ut endast på begäran och att skälen för förfrågningar ska kontrolleras innan uppgifterna görs tillgängliga, se kommissionens beslut 2010/17/EG Bilaga I punkt 5

Datautbyte. Det bör i den fortsatta beredningen klargöras hur detta kommer att lösas i praktiken.

Enligt första stycket 1 får direktåtkomst till förarbevisregistret m.m. medges den som är registrerad i registret. Som bestämmelsen är utformad begränsar den inte tillgången till sådana uppgifter som rör den registrerade själv. Enligt artikel 22.3 i direktivet ska lokförarna ha tillgång till uppgifterna om sig själva. Begränsningen bör införas i punkt 1 som kan ges följande lydelse:

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

Rubriken närmast före 4 kap. 12 §

Lagrådet föreslår att ordet ”Tillsynsmyndighetens” utgår ur rubriken.

4 kap. 12 §

Enligt paragrafen ska åtkomst till personuppgifter i förarbevisregistret vara förbehållen de tjänstemän som på grund av sina arbetsuppgifter behöver ha tillgång till uppgifterna.

Bestämmelsen kan läsas så att det, med uteslutande av dem som enligt 10 och 11 §§ har rätt att få uppgifter ur förarbevisregistret, endast är vissa av myndighetens tjänstemän som har denna rätt. Det får dock antas att syftet med bestämmelsen endast är att begränsa kretsen av tjänstemän hos tillsynsmyndigheten som får ha tillgång till uppgifterna i registret.

Lagrådet förordar därför att paragrafen ges följande lydelse:

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

Rubriken närmast före 4 kap. 17 §

Lagrådet föreslår att orden ”får behandlas” utgår ur rubriken.

4 kap. 17 §

Enligt paragrafen får känsliga personuppgifter som rör den registrerades hälsa under viss förutsättning behandlas i intygsregistren.

I remissens författningskommentar anges att intygsregister ska innehålla uppgifter om en persons fysiska och psykiska hälsa. Till stöd för denna uppfattning hänvisas till avsnitt 4 i bilaga I till direktivet. Av det angivna avsnittet framgår i olika punkter vad förarbevisregistret och intygsregistren ska innehålla för uppgifter. När det gäller intygsregistren ska uppgifter om kontrollkrav enligt bl.a. artikel 16 ingå. Artikel 16.1 behandlar förarbevis och artikel 16.2 intyg. Det får antas att hänvisningen till artikel 16 avser 16.1 när det gäller förarbevis och 16.2 när det gäller intyg. Det kan då konstateras att något krav på att uppgifter om en registrerads hälsa ska finnas i ett intygsregister inte ställts upp. Det fram-

går också av bilaga II till kommissionens beslut 2010/17/EG att hälso-uppgifter inte ingår bland de uppgifter registret ska innehålla.

Prop. 2010/11:122  
Bilaga 7

Lagrådet förordar därför att paragrafen utgår.

#### 4 kap. 19 §

Med hänvisning till vad Lagrådet anfört i fråga om 4 kap. 11 § förordar Lagrådet att första stycket 1 ges följande lydelse:

1. den som är registrerad i ett intygsregister, när det gäller uppgifter om den registrerade själv i samma register,

Rubriken närmast före 4 kap. 21 §

Lagrådet föreslår att orden ”Förfaranden i händelse av” utgår ur rubriken.

#### 4 kap. 27 §

Enligt sista stycket meddelar regeringen föreskrifter om ”det som avses i första stycket 1 och 2” för övriga register. Lagrådet föreslår att de citerade orden byts mot ”bevarande och gallring som avses i första stycket 1 och 2”.

#### 5 kap. 2 §

Lagrådet föreslår att paragrafen förtydligas genom att ges följande lydelse:

Tillsynsmyndigheten har, om det behövs för tillsynen, rätt att på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar och tillträde till de lokaler, anläggningar och fordon som tillsynen gäller.

#### 5 kap. 4 §

Lagrådet föreslår att paragrafen förtydligas genom att ges följande lydelse:

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

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

#### 5 kap. 6 §

Paragrafen behandlar förares, järnvägsföretags och infrastrukturförvaltares rätt att hänskjuta tvister rörande intyg och skyldighet att genomgå läkarundersökning till tillsynsmyndigheten. I fråga om tvister rörande intyg genomför paragrafen artikel 15 i direktivet. I författnings-

kommentaren anges att tillsynsmyndighetens prövning är begränsad till huruvida förfarandet angående intyg och krav på läkarundersökning är förenligt med lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen och att, för det fall det finns utrymme för skönmässiga bedömningar, sådana inte bör ingå i tillsynsmyndighetens prövning. Någon sådan begränsning av prövningen framgår inte av lagtexten och finns inte heller i direktivet. Lagrådet föreslår att andra meningen i författningskommentarens första stycke utgår.

#### 5 kap. 8 §

Lagrådet föreslår att paragrafen förtydligas genom att ges följande lydelse:

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

#### 6 kap. 1 §

Lagrådet föreslår att första stycket förtydligas genom att ges följande lydelse:

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

#### 6 kap. 2 §

Paragrafen reglerar bl.a. förhållandet mellan straff enligt 1 § och vite. Det anges att den som inte har rättat sig efter ett vitesföreläggande eller överträtt ett vitesförbud inte ska dömas till ansvar enligt 1 § för den gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet. I den allmänna motiveringen anges att det är först om vitet har dömts ut som straff inte längre bör kunna vara aktuellt. Även om utformningen av lagtexten har förebilder i flera lagar, t.ex. 10 kap. 1 § andra stycket järnvägslagen (2004:519) och 38 b § skogsvårdslagen (1979:429) och regeringen avser att i annat sammanhang se över hur bestämmelser som reglerar förhållandet mellan vite och straff ska utformas anser Lagrådet att i förevarande paragraf orden ”om vitet har dömts ut” bör läggas till sist i första meningen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

#### Punkt 4

Enligt punkt 4 får den som före den 29 oktober 2011 har behörighet att framföra järnvägsfordon även i andra stater än Sverige och den som före den 29 oktober 2013 har behörighet att framföra järnvägsfordon enbart i Sverige fortsätta med det till och med den 28 oktober 2018 utan att

uppfylla de allmänna behörighetskraven i 2 kap. 1 §. Det är i viss mån oklart vad orden ”fortsätta med det” innebär. Enligt en tolkning får båda förarkategorierna fortsätta som tidigare att framföra järnvägsfordon även i andra stater än Sverige respektive enbart i Sverige. Alternativt får båda kategorierna av förare fortsätta att framföra järnvägsfordon i Sverige. Det bör i den fortsatta beredningen klarläggas vilken innebörd som är åsyftad. Lagrådet finner att den förstnämnda tolkningen ligger närmast till hands och föreslår att den kommer till uttryck i lagtexten på följande sätt:

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

#### Punkt 5

Lagrådet föreslår att orden ”trots att” byts mot ”även om”.

#### *Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen*

##### 1 kap. 2 a §

Lagrådet föreslår att paragrafen förtydligas genom att ges följande lydelse:

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

#### *Övrigt lagförslag*

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 2011.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Ask, Olofsson, Larsson, Carlgren, Hägglund, Borg, Sabuni, Billström, Adelsohn Liljeroth, Tolgfors, Ohlsson, Norman, Attefall, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Hatt.

Föredragande: Statsrådet Elmsäter-Svärd.

---

Regeringen beslutar proposition 2010/11:122 Behörighet för lokförare.

---

<b>Författningsrubrik</b>	<b>Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande</b>	<b>Celexnummer för bakomliggande EU-regler</b>
Lag (2011:000) om behörighet för lokförare	2 kap. 13 § 3 kap. 4 § 4 kap. 24 och 25 §§	32007L0059
Lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)		32007L0059