

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Ds 2009:54 Behörighet för lokförare

Transportstyrelsen har ombetts att yttra sig över nämnda promemoria. Ärendet har sänts till järnvägsavdelningen och trafikregistret, detta är myndighetens samlade svar. Transportstyrelsen anser att promemorian i väsentliga delar beskriver direktiv 2007/59/EG men har uppmärksammat en del oklarheter i förslaget hur direktivet ska införas i svensk lagstiftning.

### 2 Författningsförslag

#### 1 kap

1 § Transportstyrelsen anser att ”lokförarutbildning” och ”lokförare” i paragrafens andra stycke bör ändras till ”förarutbildning” respektive ”förare”, då dessa inte alltid framför lok. Denna kommentar bör beaktas i resten av författningsförslaget och bör om möjligt ensas.

I 1 § är tillämpningsområdet begränsat till krav på förare, förarutbildning och register. Den föreslagna lagen gäller emellertid inte bara för förare utan även för den som anlitar förare (järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare), examinatorer, utbildningsföretag samt läkare och psykologer (jfr t.ex. 2 kap 8 – 9 §§). I ett vidare perspektiv så är rubriken till lagförslaget delvis missvisande då lagen inte enbart rör behörighet för lokförare utan även tar sikte på att ge tillstånd till några av ovan angivna kategorier.

2 § I författningsförslaget är lydelsen följande; ”Lagen gäller dock inte för lokförare som framför 1. tunnelbana eller spårvagn,...”. Eftersom den föreslagna lydelsen blandar begrepp för fordon och infrastruktur bör den ändras till: Lagen gäller dock inte för förare som framför 1. fordon på tunnelbana eller spårväg. I sista stycket bör inte specifika lagrum anges utan endast hänvisningar till järnvägslagen och lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg samt föreskrifter meddelade i anslutning till de lagarna. Den föreslagna uppräknigen

utelämnar vissa tillämpliga paragrafer, till exempel 10 kap. 2 § järnvägslagen och komplicerar eventuella framtida ändringar.

4 § Transportstyrelsen föreslår att ”järnvägsfordon” får samma definition som i järnvägslagen (1 kap 4 §). I lagförslaget är ”järnvägsinfrastruktur” definierat som en järnvägslinje inklusive signal- och säkerhetsanläggningar m.m.. Ett kompletterande intyg kan utfärdas för framförande av växellok, som även kan framföras på en bangård. Den definition som finns i järnvägslagen täcker behovet även för denna lag varför Transportstyrelsen anser att järnvägslagens definition ska användas.

#### 2 kap.

2 § Ändra till lydelse ”Förarbevis **får** beviljas den som...” eftersom en bedömning måste ske utifrån varje enskilt fall.

Till punkterna om grundläggande krav bör läggas ytterligare en punkt med krav på lämplighet i övrigt. På så sätt kan tillsynsmyndigheten närmare beskriva kraven i föreskrift t.ex. om vederbörande har straffats för rattonykterhet.

I andra stycket kan ”...men inte 20...” strykas. Åldersgränsen framgår redan av första stycket första punkten.

7 § Transportstyrelsen anser att det vore lämpligt att bestämmelsen inleds med följande mening ” Det kompletterande intyget är giltigt tills vidare.”. Den nuvarande formuleringen reglerar endast när intyget upphör att vara giltigt.

#### 4 kap.

9 § Bör ändras till ”Den som är registrerad i förarbevisregistret...”. Uppgifter om personen i fråga kan finnas i registret innan ett förarbevis har utfärdats.

14 § Bör omformuleras eftersom det är uppgifter som finns om utbildningsanordnare, examinatorer, läkare och psykologer som ska ges offentlighet åt och inte registret i sig.

#### Övriga allmänna frågeställningar

Transportstyrelsen vill också peka på två andra mer allmänna frågeställningar.

- 1) Hur ska uppgifter ur folkbokföringsregistret hanteras? Ska förarbevisregistret vid varje tillfälle hämta information från Skatteverket? Behövs det motsvarande reglering i denna lag som finns i motsvarande bestämmelser i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister?
- 2) Hur ska personer som inte har ett svenskt personnummer behandlas, ska personnumret i så fall ersättas med samordningsnummer enligt de bestämmelser som gäller för detta?

### 6 kap

1 § Transportstyrelsen anser att förslaget bör ha följande lydelse, ”...anlitar någon som lokförare, enligt 1 kap 2, §...”, eftersom straffansvaret enbart gäller en viss förarkategori.

### 7 kap

2§ I bestämmelsen finns de generella reglerna för när återkallelse (för alla slag) träder i kraft. Återkallelsen av förarbevis gäller inte förrän beslut har vunnit laga kraft om inte annat har angetts i beslutet. I kommentaren hänvisas till att bestämmelsen motsvaras av 11 kap. 2 § i järnvägslagen. Däremot anges i körkortslagen (1998:488) att återkallelse gäller omedelbart. Återkallelsen av förarbevis avser att värna om säkerheten på järnvägen. Att återkallelsen gäller omedelbart bör därför vara huvudregel. Det är inte rimligt att en förare ska kunna fortsätta att köra i väntan på domstolsprövning i kanske flera instanser.

### Övergångsbestämmelser

I p.2 anges att behörighet ska prövas och behörighetshandlingar ska utfärdas enligt den föreslagna lagen från den 1 november 2011. Detta gäller förare i internationell trafik, som föreskrivs i p.4. För förare i nationell trafik gäller dock en senare tidpunkt, vilket också framgår av texten i rutan på sidan 135. Den tidpunkten infaller enligt direktivets artikel 37 2b inom två år efter det att de register som föreskrivs i punkt 1 har lagts upp. Det är alltså inget bestämt datum utan beroende av när registren lagts upp, dock senast den 1 november 2013 (eller 29 oktober 2013, se kommentar till kapitel 10 nedan).

I förslaget saknas övergångsregler om hur förare som är behöriga enligt nu gällande regler ska erhålla/förvärva ett förarbevis efter 1 november 2018. Direktivets artikel 37, 2c saknas i de svenska övergångsbestämmelserna. Däremot redogörs för den bestämmelsen i texten på sidan 136, där det anges att i möjligaste mån ska de nya behörighetshandlingarna utfärdas direkt på grundval av de kvalifikationer föraren redan har. Detta måste anges i lagens övergångsbestämmelser. Transportstyrelsen anser att det är orimligt att behörighetspröva befintliga förare enligt 2 kap 2 §. Enligt direktivet får dock de utfärdande organen besluta om ytterligare prov och/eller utbildning. Detta bör regleras av tillsynsmyndigheten i föreskrift. Mandatet i 2 kap 12 § p1 täcker inte detta.

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

6 § Andra meningen bör strykas då förarbevisets utformning styrs av EG-rätten. Beträffande innehållet i beviset kan i stället för en uppräknings hänvisning till bilaga 1 i direktivet göras.

9 § ”utfående” kan ändras till ”utfärdande”

19 § ”förarbevis” ska ändras till ”kompletterande intyg”

20 § ”sitter bredvid” kan ändras till ”finns bredvid”.

22 § Oklart varför ett kompletterande intyg måste utfärdas på mer än svenska. Kravet lägger onödig administrativ börda på järnvägsföretaget. De företag som avser att köra i andra länder kan visa upp intyget som är standardiserat till format och innehåll enligt EG-rättsakt. Jfr artikel 6 i direktiv 2007/59/EG.

## 4 Förarbevis och kompletterande intyg

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

Förslagsrutan på sidan 44 överensstämmer inte med författningsförslaget (1 kap. 2 §). I förslagsrutan gäller behörighetskraven inte för förare som enbart framför järnvägsfordon på lokala eller regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik. Den sistnämnda begränsningen för person- eller museitrafik återfinns inte i författningsförslaget och bör tas bort från förslagsrutan.

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

Transportstyrelsen anser att lydelsen i förslaget bör ändras enligt följande, ”Förarbevis **får** beviljas den som...”. På så sätt kan tillsynsmyndigheten närmare beskriva kraven i föreskrift t.ex. om vederbörande har straffats för rattonykterhet. I andra stycket i förslaget kan ”men inte 20” strykas.

### 4.2.4 Återkallelse av förarbevis

(sid 56) En återkallelsegrund av förarbevis p.g.a. drog- och onykterhet för körkort och sjöfylleri bör även vara ett motsvarande grundkrav vid beslut om utfärdande av förarbevis. Transportstyrelsen föreslår att styrelsen får mandat att i föreskrifter närmare beskriva vilka typer av brott som ska utgöra hinder för få förarbevis.

### 4.3.2 Krav för att beviljas ett kompletterande intyg

I punkten 3 i förslagsrutan föreslår Transportstyrelsen att man stryker, ”med godkänt resultat”. Säkerhetsstyrningssystemet ska ombesörja att utbildningen är tillräcklig. I författningsförslaget (2 kap. 6 §) anges endast att man ska ha deltagit i den interna utbildningen.

#### 4.3.6 Giltighetstid och regelbundna kontroller

Transportstyrelsen anser att förslaget bör ha en formulering om att det kompletterande intyget är giltigt tills vidare. Enligt nuvarande lydelsen upphör ett kompletterande intyg att gälla när föraren slutar sin anställning eller uppdrag hos den som utfärdat intyget. Transportstyrelsen anser att det bör förtydligas att ett uppdrag kan avse återkommande enstaka uppdrag under en längre period, vilket ofta är fallet när bemanningsföretag hyr ut förare.

#### 4.3.9 Återkallelse av kompletterande intyg

I lagförslagets 2 kap. 6 § finns de grundläggande krav för kompletterande intyg. Transportstyrelsen anser att det är tveksamt om återkallelse av intyg kan vara grundat på hälsoskäl eller vägran att underkasta sig hälsoundersökning, eftersom detta skäl inte är grundläggande krav för att bevilja intyget. Däremot bör det finnas en skyldighet för arbetsgivare vid sådana tillfällen att rapportera detta till tillsynsmyndigheten så att grunden för utfärdade av förarbeviset kan prövas och ett eventuellt återkallandeförfarande kan inledas.

## 5 Utbildning och prov

#### 5.2.2 Oberoende utvärderingar

Transportstyrelsen finner det svårt att se att det inte skulle vara en kostnad om tillsynsmyndigheten sköter utvärderingen istället för konsulter till aktörerna. Om järnvägsavdelningen vid Transportstyrelsen ska avgiftsfinansieras bör även detta avgiftsbeläggas. Bemyndigande för detta saknas i lagförslaget.

## 6 Register

#### 6.2.2 Gallring av personuppgifter

Enligt förslaget ska personuppgifter gallras när de inte längre är nödvändiga för de ändamål med registret som anges i lagen. Sedan sägs också att personuppgifter ska bevaras för statistiska eller historiska ändamål, samt att gallring av personuppgifter ska ske senast vid en viss tidpunkt. Bemyndigande om att föreskriva detta för behörig myndighet saknas i förslag till förordning.

#### 6.3 Register över förarbevis

Enligt förslaget sägs bl a att ”Innehavaren av ett förarbevis...”. På samma sätt som kommentar tidigare i detta yttrande så kommer uppgifter om den enskilde att finnas i registret innan denne är innehavare av ett förarbevis och därför torde denna skrivning behöva ändras för att möjliggöra detta.

## 7 Offentlighet och sekretess

### 7.2 Sekretess i ärenden om förarbevis och kompletterande intyg

I förslaget föreslås sekretess på 70 år för ärenden som gäller prövning av lämplighet att ha förarbevis eller kompletterande intyg i ny bestämmelse i 29 kap 7 a § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). För luftfartscertifikat och körkort gäller 50 års sekretess enligt 29 kap 5 och 8 §§. Borde vara likalydande.

## 9 Straffansvar

Förslaget bör justeras för att tydligare visa att enbart lokförare enligt 1 kap. 2 § i lagförslaget avses.

I 10 kap. 2 järnvägslagen finns straffbestämmelser kring drog- och alkoholpåverkan. Motsvarande bör finnas med i straffbestämmelserna (6 kap.) i denna lag. Ändra även i 1 kap 2 § sista stycket genom att stryka paragrafhänvisningar till järnvägslagen och lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg så att övriga förare fortfarande kommer att omfattas av järnvägslagens straffbestämmelser vid alkohol och drogpåverkan.

I 5 kap. förordning (2001:650) om vägtrafikregister finns en så kallad brottskatalog över polisens underrättelseskyldighet avseende olika former av brott. Behövs en sådan katalog också i lagen om förarbevis för lokförare. Eventuella behov av samkörning av register kräver en ändring av lag (2001:558) om vägtrafikregister.

## 10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Ikraftträdandet ska vara senast två år efter beslut av EU-kommissionen enligt artikel i 37 i direktivet. Enligt betänkandet (sidan 107) fattade kommissionen beslut den 29 oktober 2009. Senaste dag för ikraftträdande bör därför ändras till 29 oktober 2011 för förare som kör internationell trafik istället för 1 november 2011.

Beträffande förare i nationell trafik anges i rutan på sidan 135 den 1 november 2013 som sista datum för när nya bevis och intyg ska utfärdas enligt den nya lagen. Tidpunkten bestäms dock inte av det ovan nämnda beslutet utan av när de register som omfattas av beslutet är upplagda. Se även kommentar till författningsförslaget ovan.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog järnvägsdirektören Rune Lindberg och direktören vid trafikregistret Birger Höök, enhetscheferna Åsa Tysklind och Stig Brahn, den senare föredragande, samt handläggarna Ulrik Bergman, Åke Lewerentz, Emma Bengtsson, Susanne Karlsson och Kjell-Åke Sjödin.

Staffan Widlert  
Generaldirektör