

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås en lag om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Samtidigt föreslås den gällande lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet bli upphävd.

Genom revideringen av lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet genomförs det så kallade lokförardirektivet som ingår i EU:s tredje järnvägspaket. Berörande behörighetsvillkoren genomförs samtidigt genom lagen och förordningar som utfärdas med stöd av kommissionens beslut om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Propositionen föreskriver också om behörighetsvillkoren och de medicinska kraven för andra med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än förare av rullande materiel. Största delen av de uppskattningsvis 7 000 personer som berörs av lagens tillämpningsområde är anställda inom VR-koncernen.

Lagen ska tillämpas på privata spåranslagningar som är knutna till statens bannät, när trafiksäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på dem direkt påverkar trafiken på statens bannät.

I dagsläget är det Järnvägsverket som svarar för säkerheten på järnvägarna. Från och med 2010 kommer Järnvägsverkets uppgifter att ingå i Trafiksäkerhetsverket.

Syftet med lokförardirektivet är att göra det lättare för lokförare att flytta mellan olika medlemsstater, men också att göra det lättare för dem att flytta mellan olika järnvägsföre-

tag. Bestämmelserna förpliktar aktörerna inom järnvägssektorn att ömsesidigt erkänna förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg för förare av rullande materiel. Direktivet fastställer minimikrav som måste uppfyllas av dem som vill erhålla förarbevis eller harmoniserade kompletterande intyg.

Den föreslagna lagen bemyndigar Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om medicinska krav personer som utför trafiksäkerhetsuppgifter och om bedömningen av dem, medicinska kriterier för bedömning av hälsotillståndet, psykologisk bedömning och lämplighetstestning för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Dessutom bemyndigas verket att också meddela närmare föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammen vid de läroanstalter som ordnar trafiksäkerhetsutbildning och om innehållet i och längden på den repetitionsutbildning som avses i lagen.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar förarbevis för förare av rullande materiel och behörighetsbevis för personer med andra trafiksäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Verksamhetsutövarna utfärdar kompletterande intyg för förare av rullande materiel. Intyget anger vilken typ av rullande materiel föraren har rätt att framföra och på vilken del av bannätet. Trafiksäkerhetsverket ska dessutom föra ett behörighetsregister över personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och verksamhetsutövarna är skyldiga att registrera de kompletterande intyg som de utfärdar.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning och praxis.....	4
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU	5
Allmänt	5
Sverige.....	5
Norge	6
Danmark	6
Tyskland	7
Förenade Konungariket	7
Nederländerna	7
Frankrike	8
Spanien	8
Europeiska unionen	8
2.3 Bedömning av nuläget	9
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	9
3.1 Målsättning och metoder för att nå dem.....	9
3.2 Alternativ för genomförande	10
3.3 De viktigaste förslagen.....	10
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	11
4.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och samhället	11
4.2 Konsekvenser för näringsverksamheten och personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter	11
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	11
5.1 Beredningsfaser och beredningsmaterial	11
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	12
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	12
DETALJMOTIVERING	13
1 LAGFÖRSLAG	13
1 kap. Allmänna bestämmelser	13
2 kap. Behörighetsvillkor för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter	14
3 kap. Förrarbevis och kompletterande intyg	15
4 kap. Behörighetsbevis	18
5 kap. Medicinska krav och bedömning av hälsotillståndet	19
6 kap. Utbildning	22
7 kap. Bedömning av hälsotillståndet och bedömningsförfarande	23
8 kap. Dispens och allmänna bestämmelser	25
9 kap. Behörighetsregister	25
10 kap. Register över kompletterande intyg	26
11 kap. Tillsyn	26
12 kap. Straffbestämmelser	27
13 kap. Särskilda bestämmelser	28
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	29

3	IKRAFTTRÄDANDE	30
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING	30
	LAGFÖRSLAG	31
	om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet.....	31

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Det har länge varit betecknande för järnvägssektorn att staten spelar en framträdande roll. Statsjärnvägarna var ett budgetanknutet affärsverk fram till 1990 då det blev ett statligt affärsverk enligt lagen om statens affärsverk (627/1987). Järnvägssektorn fick sin nuvarande uppbyggnad 1995, när banhållningen överfördes på Banförvaltningscentralen (BFC) och järnvägstrafiken övertogs av VR Aktiebolag som är ett dotterbolag till statsägda VR-Koncernen Ab. År 2006 avskiljdes den nationella säkerhetsmyndigheten Järnvägsverket från Banförvaltningscentralen och 2010 uppgår Järnvägsverket i Trafiksäkerhetsverket.

VR Aktiebolag är fortfarande det enda järnvägsföretaget som bedriver järnvägstrafik på järnvägsinfrastruktur i Finland. Lagen om säkerhetsuppgifter i järnvägssystemet kommer att vara tillämplig på personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter både i VR Aktiebolag och i andra bolag inom VR-koncernen. Nedan kallas VR-koncernen VR.

På senare år har järnvägstrafiken omvärderats och omorganiserats ute i Europa. En orsak till detta är oron på grund av att järnvägarnas andel av transportererna i Europeiska gemenskapen fortlöpande har minskat. Ända sedan början av 1990-talet har EU-institutionerna med lagstiftningsåtgärder och andra insatser försökt stödja järnvägstrafiken.

Europaparlamentet och rådet har antagit fyra lagstiftningspaket med det centrala målet att ytterligare öppna järnvägstrafiken för konkurrens, förbättra säkerheten i järnvägstrafiken och harmonisera reglerna om järnvägssäkerhet. Ett annat prioriterat område är att vidareutveckla driftskompatibiliteten för järnvägssystemen och järnvägstrafiken för att skapa ett transeuropeiskt järnvägssystem. Ett annat lagstiftningsmål är att samordna undersökningarna av olyckor och incidenter på järnvägarna.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Bestämmelser om åtgärder för att främja trafiksäkerheten i järnvägssystemet och behörighetsvillkor för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ingår i lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004). Lagen bygger på nationella krav.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen, i detaljmotiveringen direktivet och i lagförslaget lokförardirektivet, sägs det att det råder avsevärda skillnader mellan de olika medlemsstaternas lagstiftning om villkoren för behörighetsprövning av lokförare. Gemenskapsbestämmelserna ska bidra till målen för en säker järnvägstrafik, arbetstagarnas fria rörlighet, etableringsfriheten och friheten att tillhandahålla tjänster, samtidigt som all snedvridning av konkurrensen måste undvikas.

Syftet med direktivet är 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 ska också generellt göra det lättare för alla aktörer inom järnvägssektorn att erkänna förarbevis och harmoniserade kompletterande intyg. Kraven omfattar en lägsta ålder för förare, fysisk och yrkesmässig psykisk lämplighet, utbildning, 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.

Enligt den gällande lagen utfärdar VR, banhållningsföretagen och de som bedriver museitrafik behörighet för sin personal. Enligt lagförslaget ska Trafiksäkerhetsverket utfärda förarbevis för förare av rullande materiel och behörighetsbevis för andra med tra-

fiksäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Vidare är det verksamhetsutövaren som ska utfärda kompletterande intyg för förare. Intyget anger vilken typ av materiel föraren har rätt att framföra och på vilka delar av infrastrukturen. I dagsläget avsätter inte VR särskilda bansträckor för förarna. Syftet är inte att ändra denna praxis eftersom verksamhetsutövaren också i fortsättningen ska kunna utfärda kompletterande intyg för hela järnvägsinfrastrukturen. I förekommande fall får verksamhetsutövaren utfärda intyg bara för en viss del av infrastrukturen.

Trafiksäkerhetsverket ska föra ett register över person- och behörighetsuppgifter för de som arbetar med trafiksäkerhet på järnväg. Bestämmelsen grundar sig på bestämmelserna om ett register över behörighet som ingår i direktivet. Av nationella skäl kommer registret att också ha uppgifter om andra än de som framför rullande materiel.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Allmänt

I Finland bedrivs järnvägstrafik än så länge bara av ett järnvägsföretag, vilket är ovanligt i dagens Europa. I många länder finns det ett flertal järnvägsföretag på samma bannät. Företagen konkurrerar inte alltid nödvändigtvis med varandra, utan de kan ha monopol på till exempel trafiken inom ett visst område.

Omorganiseringen och konkurrensutsättningen av järnvägarna har fortskridit i mycket varierande takt i olika länder och i många länder håller konkurrensreglerna först nu på att utformas. De länder som öppnat bannätet för konkurrens har gynnat öppen konkurrens, det vill säga fritt tillträde till bannätet inom godstrafiken. Den lönsamma kommersiella fjärrpersontrafiken har i många fall avsatts för ett företag. I den olönsamma persontrafiken har köparen getts möjlighet att konkurrensutsätta järnvägsföretagen.

Direktivet trädde i kraft den 4 december 2007 och medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 4 december 2009.

Direktivet avser att undanröja skillnaderna mellan medlemsstaterna i behörighetsvillkoren och förarbevisen för förare av rullande materiel. Genom bestämmelserna införs en gemenskapsmodell för behörighetsprövning som bygger på principen för ömsesidigt erkännande. Modellen är uppdelad på två delar, allmänna och särskilda förarkunskaper. Den allmänna delen (förarbevis) utfärdas av den nationella säkerhetsmyndigheten och den särskilda delen (kompletterande intyg) av det järnvägsföretag som är arbetsgivare. Förarbevis utfärdas för sökande som uppfyller kvalifikationerna. Det kompletterande intyget utfärdas under förutsättning att föraren har fått kompletterande utbildning i järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem.

I direktivet ingår det bestämmelser om minimikrav (lägsta ålder, utbildning, hälsa), förfarandet för att utfärda förarbevis, utbildning och den nationella säkerhetsmyndighetens, infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens uppgifter och ansvar gentemot förare av rullande materiel. För att förbättra järnvägs säkerheten föreslår kommissionen att behörighetsregistret över personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägstrafiken ska innehålla dels uppgifter om förarna, dels om andra med liknande arbetsuppgifter. Enligt den gällande lagstiftningen är verksamhetsutövaren skyldig att föra ett liknande register över sina anställda. Det har lett till att Järnvägsverket inte kan övervaka att behörighetsvillkoren uppfylls.

Direktivet är nära knutet till ändringarna av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (direktivet om järnvägssäkerhet) och Europaparlamentets och till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska järnvägsbyrån (ERA-förordningen). Förarbevisen befriar inte järnvägsföretagen eller infrastrukturförvaltarna från skyldigheterna och ansvaret i säkerhetsdirektivet.

Sverige

Järnvägsstyrelsen, som är den svenska säkerhetsmyndigheten, godkänner utbildnings-

programmen för all utbildning i trafiksäkerhet. Den rapporterar brister till departementet, till exempel bristande utbildningsresurser. Det hör till departementet att besluta om nödvändiga åtgärder för att undanröja bristerna.

Sverige har en särskild myndighet för att finansiera yrkesutbildning som är nödvändig för samhället och bland annat lokförarutbildningen subventioneras av myndigheten. En betydande del av dagens lokförarutbildning är kvalificerad yrkesutbildning (KY) som berättigar till bidrag från myndigheten. Omkring 120 lokförare avlägger examen årligen och förareleverna får anställning efter utbildningen.

Ett järnvägsföretag kan anhålla hos säkerhetsmyndigheten om att få arrangera till exempel förarutbildning. Järnvägsskolan i Ängelholm som drivs av Banverket är den största utbildningsanordnaren. Skolan utbildar lokförare och erbjuder Banverket, privata företag och utländska kunder all utbildning som har med järnvägsbanor att göra. Infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och banentreprenörer är de största kunderna.

I samarbete med Lunds universitet ordnar Banskolan järnvägsingenjörsutbildning. TCC har lokförarkurser subventionerade av KY-myndigheten, likaså de större järnvägsföretagen som SJ AB och Green Cargo. Sveriges järnvägslag gäller inte utbildningsinstanser inom järnvägssektorn, vilket innebär att företagen inte övervakas av säkerhetsmyndigheten förrän Sverige har genomfört direktivet. Säkerhetsmyndigheten har alltså ännu inte fullständig kontroll över alla utbildningsföretag.

Norge

Norsk jernbaneskole inrättades i januari 2005. Dess huvudsakliga uppgift är att utbilda lokförare för alla operatörer, utbilda trafikstyrare och underlätta och administrera utbildningen inom hela sektorn, till exempel säkerhetsutbildning och teoretiska kurser för lärlingar vid Jernbaneverket. Organisatoriskt sett ingår skolan i Jernbaneverket.

Lokförarutbildningen övervakas av Utdanningsdirektoratet som betalar kostnaderna för den. Utbildningen ingår i det tertiära yrkes-

utbildningssystemet som innefattar icke-akademisk utbildning inom det som hos oss kallas andra stadiet och omfattar högst två år. Lokförarutbildningen pågår ungefär tolv månader. Eleverna måste själva betala en del av utbildningen, nödvändiga kläder och en del av biljetten för att få resa i NSB:s tåg. Efter utbildningen söker eleverna anställning hos operatörerna. De måste dessutom avlägga en praktik på 2–3 månader hos verksamhetsutövaren innan de är officiellt behöriga lokförare.

Norsk jernbaneskole ordnar och administrerar trafikstyrarutbildningen för Jernbaneverket och eleverna finns på verkets lönelistor. Den teoretiska utbildningen pågår i åtta månader. De fyra sista månaderna är lärande i arbete på trafikdivisionen vid Jernbaneverket. Dessutom ordnar Norsk jernbaneskole avgiftsbelagd kompletterande utbildning och fortbildning för kunder.

Med undantag av förare av rullande materiel utbildar NSB (Norges statsbaner) själv sin personal, likaså konduktörer för passageartåg. Detsamma gäller de övriga operatörerna. Utbildningstiden varierar beroende på de framtida arbetsuppgifterna och ansvaret.

Lärlingsutbildningen ingår i det norska utbildningssystemet motsvarande Finlands andra stadium. Först avlägger eleverna en tvåårig yrkesskola och praktiserar därefter i arbetslivet två eller två och ett halvt år.

Danmark

Ända fram till nyligen ordnades utbildningen inom järnvägssektorn av verksamhetsutövarna och infrastrukturförvaltarna. Systemet kommer att ändras så att ansvaret för utbildningen av personer med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten delvis flyttas över till aktörer utanför järnvägssektorn. Detta gäller i första hand lokförare eftersom utbildningen för andra arbetsuppgifter inom järnvägssektorn fortfarande ordnas av operatörerna och infrastrukturförvaltarna. I en ny förordning föreskrivs det om utbildning av och kvalifikationer för personer med ansvar bananläggningsarbete. Verksamhetsutövarna och infrastrukturförvaltarna ansvarar emellertid fortfarande för att tillhandahåll-

la utbildning för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Den nationella förordningen om lokförare trädde i kraft den 1 oktober 2005 och den är anpassad till direktivet. Därefter ändrades lokförarutbildningen till en allmän offentligt tillhandahållen utbildning. Eleverna antas via operatörerna eftersom anställning hos någon operatör är ett villkor för utbildning i den nya förordningen.

Grundutbildningen för lokförare ingår i det nationella utbildningssystemet. Den ordnas på två tekniska skolor (ett år i Köpenhamn och ett år i västra Danmark) som väljs ut av undervisningsministeriet. Den praktiska utbildningen avläggs huvudsakligen hos den operatör som eleven får lön av, men också hos andra operatörer.

Både utbildningen och studieprogrammet ska godkännas av undervisningsministeriet och Trafikstyrelsen som är den nationella säkerhetsmyndigheten. Utbildningen består av två delar, en teoretisk del och en praktisk del och den övervakas av undervisningsministeriet och Trafikstyrelsen.

De utvalda tekniska skolorna (yrkesskolorna) är starkt beroende av operatörernas experter och expertis. Säkerhetsmyndigheten ställer särskilda säkerhetskrav på utbildningsanordnarna och övervakar att de blir uppfyllda. Än så länge har bara operatörernas egna lärare undervisat på utbildningsprogrammen.

Utbildningen finansieras av undervisningsministeriet med medel som genom avtal mellan transportministeriet och Danish National Railways lyfts över till undervisningsministeriet. Medlen täcker bara in den teoretiska utbildningen, medan verksamhetsutövarna beskostar praktikutbildningen. Alla elever finns på operatörerna lönelistor och de får därför normal lön under utbildningstiden som är ungefär tio månader. Årligen utbildas 150–200 nya lokförare. Även om eleverna är anställda under utbildningstiden har de ingen garanterad anställning efter utbildningen.

Tyskland

Deutsche Bahn AG är ett dotterbolag med en läroanstalt som utbildar också andra än bara bolagets personal. DB AG inklusive lä-

roanstalt är underordnade trafikministeriet. I Tyskland finansieras bara infrastrukturen av staten, medan utbildningen inte får bidrag från staten. Övriga läroanstalter som inte ingår i ett järnvägsföretag måste godkännas av den nationella säkerhetsmyndigheten.

Förenade Konungariket

I Förenade Konungariket har det inte funnits något statligt monopolföretag eller skolor anknutna till företagen sedan 1993. Sedan sektorn öppnades för konkurrens har expertisen och resurserna splittrats upp på flera verksamhetsutövare.

Vanligen utbildar verksamhetsutövarna själva sina förare. En del ger också förare hos andra verksamhetsutövare undervisning i järnvägslinjer, men det bygger på avtal och är anpassat till köparens säkerhetsstyrningssystem.

Det finns en del oberoende läroanstalter på marknaden, men de tillhandahåller utbildning bara efter överenskommelse och utifrån beställarens säkerhetsstyrningssystem. Inte heller de utbildar alltså föraraspiranter utan anställning på något företag.

I dagsläget har verksamhetsutövarna ansvaret för att ge utbildning och pröva behörigheten och så kommer det att vara i fortsättning- en också. Till exempel transportministeriet blandar sig inte i frågan ens när direktivet är genomfört.

Nederländerna

Den största operatören inom persontrafiken var tidigare ett statligt monopol och har en läroanstalt som i första hand utbildar personal för bolaget och därmed främst svarar för persontrafiken. På uppdrag utbildas också personal för andra företag. Mindre regionala operatörer inom persontrafiken är de största kunderna.

Godstrafikoperatörerna och oberoende bemanningsföretag har inrättat egna läroanstalter antingen för egna behov eller för uppdragsutbildning. Även den nederländska infrastrukturen har sin egen läroanstalt där personal för trafikledning utbildas.

Examinatorerna är oberoende och ingår inte i utbildningen. De finns två företag som

stöds ekonomiskt av företagen och är certifierat av den behöriga myndigheten. De ordnar grundexamina för trafiksäkerhetspersonal och inom banteknik.

I samband med direktivet finns det planer på att föra över privata utbildare och examinatorerna till ett ombildat examensinstitut. Läroanstalter som utbildar förare och tågpersonal ska då godkännas av den nationella myndigheten med ansvar för järnvägssäkerheten.

Samtliga läroanstalter regleras genom järnvägslagstiftningen och är underställda transportministeriet. Elevernas arbetsgivare står för kostnaderna.

Nederländerna har startat en utredning av möjligheterna att integrera utbildningen av förare och tågpersonal i det så kallade normala utbildningssystemet. Utbildningen blir i så fall treårig och kommer att vara underställd utbildningsministeriet som står för finansieringen.

Frankrike

I Frankrike är det statliga företaget Société National de Chemin de Fer (SNCF) monopol på persontrafik. Bolaget utbildar självt sin personal på läroanstalter utspridda över hela landet. Utbildningen fokuseras på säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Varje enhet är godkänd av den behöriga myndigheten.

När marknaderna öppnades för konkurrens visade flera nya aktörer intresse för utbildningsverksamheten, men flera av dem gick till en början in för att köpa utbildningen av SNCF:s skolor eftersom de då snabbare fick tillträde till marknaden. I dagsläget är fem skolor utan för SNCF godkända och SNCF utbildar fortfarande personal för sina underleverantörer och tidigare samarbetspartner, men inte personal för andra företag. Skolorna är inte underställda något ministerium och de får inga statliga bidrag.

Spanien

I Spanien har statsjärnvägarna delats upp på två bolag. Det ena fokuserar på att förvalta infrastruktur och det andra på att ta hand om passagerartrafiken. Båda har en skola där de utbildar sin personal.

Dessutom finns det en del andra läroanstalter. Alla ska godkännas av den behöriga myndigheten inom transportministeriet. Läroanstalterna får inga medel från staten.

Europeiska unionen

Medlemsstaterna har haft olika inställning till att öppna järnvägsinfrastrukturen för konkurrens. En del länder försöker kraftfullt arbeta för större konkurrens, medan andra är mer avvaktande. I synnerhet Frankrike, Belgien och Luxemburg har varit skeptiska till konkurrens. De anser att järnvägstrafiken fungerar effektivast om den är koncentrerad till ett enda statsägt bolag. Man har räknat med att det bara uppstår konkurrens på de mest lönsamma linjerna och att trafiken på övriga linjer blir lidande. Dessutom tror skeptikerna att större konkurrens leder till nya organisationer och mer byråkrati och därmed ökar kostnaderna.

Det är svårt att göra en övergripande sammanfattning av vilka effekter en omorganisering av järnvägarna och fri konkurrens kommer att ha. Järnvägarna arbetar företagsekonomiskt och det gett större effektivitet och förlusterna har minskat i Europa. I många fall har konkurrensutsättning av persontrafiken gett kostnadsbesparingar för de offentliga finanserna. Grundlig förberedelse och gradvist införande förefaller ha varit villkor för att utvecklingen ska fortlöpa smidigt.

Finland införde sin nuvarande järnvägsorganisation 1995. Aktörernas ansvarsområden har förtydligats och banhållningen och transportererna effektiviserats sedan banhållningen och transportverksamheten skildes åt. Järnvägarnas godstransporter har stått sig lika bra i konkurrensen som andra transportformer och marknadsandelen har varit så gott som oförändrad. Dessutom har VR lyckats förbättra sin effektivitet som aktiebolag.

En viktig förutsättning för fri konkurrens är att de nya aktörerna kan anställa professionell personal. Extra viktigt är detta beträffande förare av rullande materiel, men också annan personal måste kunna anställas och utbildas. VR Utbildningscentralen ingår emellertid i koncernen och har inte nödvändigtvis de bästa förutsättningarna för att beakta behoven i nya företag i branschen. Det är följ-

aktligen inte uteslutet att det kommer in nya aktörer på marknaden.

2.3 Bedömning av nuläget

Enligt artikel 36 ska medlemsstaterna sätta i kraft direktivet nationellt senast den 4 december 2009. På grund av att Trafiksäkerhetsverket inrättas är det befogat att lagen träder i kraft den 1 januari 2010.

Enligt den gällande lagen utfärdar verksamhetsutövaren behörighetsbevis för personer upp uppfyller kraven för trafiksäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Meningen är att det i fortsättningen ska vara Trafiksäkerhetsverket som utfärdar behörighetsbevis. Enligt artikel 14.4 är det den nationella säkerhetsmyndigheten som ska utfärda förarbevis.

Utöver att direktivet genomförs måste den nationella lagstiftningen ändras så att det inrättas ett nationellt register över personer med behörighet att framföra rullande materiel och om andra med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Registret ska föras av en myndighet. Godtrafiken på järnväg öppnades för konkurrens den 1 januari 2007 och möjligheten att också öppna passagerartrafiken för konkurrens är under utredning. När det finns ett register har Trafiksäkerhetsverket information om vem som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på järnväg och hur länge deras behörighet gäller.

I dagsläget utfärdar inte de som bedriver museitrafik behörighetsbevis för sina anställda. Behovet att öka övervakningen beror på direktivet och tanken är att övervakningen av järnvägssäkerheten ska bli effektivare. Syftet med myndighetsregistret är vidare att säkerställa konkurrensneutralitet och att uppfylla minimikraven på säkerhet.

Europeiska järnvägsbyrån kommer i fortsättningen att meddela föreskrifter om ökad järnvägssäkerhet. Tanken är att lagförslaget ska tillåta att föreskrifterna genomförs i Finland på behörig författnings- eller föreskriftsnivå.

Genom lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, förordningar som utfärdas med stöd av den och föreskrifter från Trafiksäkerhetsverket ska också Europeiska gemenskapernas kommissions beslut av den 11 augusti 2006 om teknisk

specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning och metoder för att nå dem

Syftet med propositionen är att genomföra direktivet genom en lag och statsrådets förordning om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Bestämmelser om kompetensen för sakkunnigläkare, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och sakkunnigpsykologer ska utfärdas genom förordning av statsrådet före utgången av 2010. Dessutom ska Järnvägsverkets föreskrift om medicinska krav på personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet och Järnvägsverkets regelverk om hälsoundersökningar av personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet. Vidare ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om psykologisk bedömning och lämplighetstestning för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Dessutom ska verket meddela närmare föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammen vid läroanstalter med trafiksäkerhetsutbildning och om innehållet i längden på den repetitionsutbildning som avses i lagen.

Målet med att genomföra direktivet är att förbättra säkerheten i järnvägstrafiken, skapa en gemensam europeisk järnvägsmarknad och främja arbetskraftens rörlighet inom järnvägssektorn.

Direktivet resulterar inte i någon skyldighet att ömsesidigt erkänna tillstånd förrän direktivet tillämpas på nya utfärdade tillstånd. Detta påverkar dock inte 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 och som ska fortsätta att gälla tills övergångsperioderna i artikel 37 löper ut.

Personer med finländsk utbildning för att framföra rullande material kan få en aning

bättre möjligheter att ta anställning i andra medlemsstater.

Ambitionen har varit att den nya lagen ska vara mer lättläst den gällande.

3.2 Alternativ för genomförande

Reglerna för behörighetsbevis för förare av rullande materiel ändras så att den behöriga myndigheten kommer att utfärda förarbevis för personer som uppfyller kraven på minimiålder, hälsotillstånd och allmänna yrkeskvalifikationer. Verksamhetsutövaren utfärdar kompletterande intyg för förarna och det kommer att framgå av intyget för vilken bansträcka innehavaren har rätt att framföra rullande materiel och vilken typ av materiel. Direktivet kommer bara att tillämpas på förare av rullande materiel, men lagen föreskriver också vilka krav som gäller personer med andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på järnväg.

Behörighetsprövningen i två steg ska anecknas i ett register som den behöriga myndigheten för. Detta ska också gälla personer med andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på järnväg. Information om verksamhetsutövarnas kompletterande intyg ska också föras in i det så kallade behörighetsregistret, men registret kommer inte att vara juridiskt bindande på den punkten.

Direktivet förpliktar de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att utfärda förarbevis som bevis för att förarna uppfyller vissa grundläggande förutsättningar för att framföra rullande materiel. Enligt direktivet ska förarbeviset gälla i alla medlemsstater, och i överensstämmelse med bestämmelserna om Europeiska ekonomiska området kan förarbevisen även gälla i EES.

Förarbeviset garanterar grundläggande behörighet att arbeta som förare av rullande materiel. I artikel 4.1 b krävs det att alla förare av rullande materiel ska ha ett eller fler intyg där det anges på vilken infrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken rullande materiel innehavaren har behörighet att framföra. I lagförslaget kallas detta kompletterande intyg och intyget är den utfärdande verksamhetsutövarens egendom. Verksamhetsutövarna ska fortfarande föra bok över

vilken typ av materiel och på vilka delar av infrastrukturen deras förare har behörighet. Efter en övergångsperiod är järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna skyldiga att lämna de uppgifter som direktivet kräver till Järnvägsverket i elektronisk form.

I överensstämmelse med direktivet kommer förarbevis att utfärdas för lokförare, förare av arbetsmaskiner och förare av radiostyrda lok. Personer med andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom trafikledning, växling och banarbete.

Järnvägsverket föreslås få bättre möjligheter att utöva tillsyn över behörighetsvillkoren för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i och med att förarna ges bättre förutsättningar att flytta mellan järnvägsföretagen.

3.3 De viktigaste förslagen

Lagen om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet har bestämmelser om behörighetsvillkor för personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i infrastrukturen. Vidare har lagen bestämmelser om utbildning, bedömning av personernas hälsotillstånd och bedömningsproceduren. Det föreskrivs också om ansvar för behörighetsvillkoren, dispens från behörighetsvillkoren, myndigheternas tillsyn och överklagande av myndigheternas beslut. Lagen tillämpas på personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på privata spåranläggningar knutna till statens bannät enligt vad som föreskrivs där.

Järnvägsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om medicinska krav och bedömningen av dem, medicinska kriterier för bedömning av hälsotillståndet och bedömningsmetoderna, psykologiska personlighetsundersökningar och lämplighetstestning för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Vidare ingår ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om utbildningsprogrammen vid de läroanstalter som ordnar trafiksäkerhetsutbildning ska innehålla och vad den repetitionsutbildning som avses i lagen ska innehålla och hur lång den ska vara.

Enligt den gällande lagen utfärdar verksamhetsutövaren behörighetsbevis för personer som uppfyller kraven på säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Meningen är att det i

överensstämmelse med direktivet i fortsättningen ska vara Järnvägsverket som utfärdar behörighetsbevis. Från och med 2010 kommer verket att uppgå i Trafiksäkerhetsverket.

Även inom andra transportformer är det någon myndighet som utfärdar behörighetsbevis. Närmare bestämmelser kommer att utfärdas genom förordning av statsrådet.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Konsekvenser för den offentliga ekonomin och samhället

Meningen är att behörighetsvillkoren för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i huvudsak sak vara liktydiga med de gällande kraven. Förslaget kommer att i viss mån påverka Järnvägsverkets omkostnader. Det kräver vidare att Trafiksäkerhetsverket skaffar ett nytt informationssystem. Det medför kostnader för upphandling, projekt och underhåll plus fasta kostnader motsvarande tre årsverken. På grund av merkostnaderna har Järnvägsverket beviljats extra resurser motsvarande tre årsverken i ramarna för statsfinanserna. I förekommande fall kan årsverken omfördelas inom ramen för produktivtetsprogrammet inom förvaltningsområdet. Verket och verksamhetsutövarna kan i fortsättningen få en del extra kostnader för att utfärda kompletterande intyg och föra och underhålla registret. Det är tänkt att den gällande lagen ska ändras för att nya aktörer i den nationella godstrafiken ska kunna få kvalificerad personal. Vidare kommer utbildningssystemet att anpassas bättre till de nuvarande kraven.

Om det uppstår konkurrens om godstrafiken på järnvägarna, måste Trafiksäkerhetsverket i framtiden kanske inrätta en tjänst för en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen för att det ska finnas adekvat expertis inom trafikmedicin. I dagsläget har verket ingen medicinsk sakkunskap alls, utan har anlitat sakkunnigläkare som det godkänner som experter bland annat vid dispenser och tillsyn.

Lagförslaget bedöms inte ha några betydande sociala konsekvenser eller effekter för den regionala utvecklingen. Sysselsättnings-effekterna betraktas som små.

4.2 Konsekvenser för näringsverksamheten och personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter

Övergångsbestämmelserna beaktar att pensionsavgångarna bland förare av rullande materiel kommer att vara betydande de närmaste åren.

De ekonomiska effekterna för VR och övriga berörda aktörer bedöms vara relativt små. Det bör det beaktas att de avgiftsbelagda besluten från Trafiksäkerhetsverket blir fler. Lagen tillämpas på personer som arbetar med museitrafik när de arbetar på statens bannät med arbetsuppgifter enligt 5 § 1 mom.

Ansökningarna om förarbevis och behörighetsbevis medför kostnader för både verksamhetsutövarna och Trafiksäkerhetsverket. Också de avgiftsbelagda besluten, bland annat om förarbevis och behörighetsbevis, medför extra kostnader. Verksamhetsutövarna bör räkna med att skicka de lagstadgade uppgifterna till Trafiksäkerhetsverket. Meningen är att som regel bara information om lämplighetsyttranden, uppgifter med betydelse för dispens och samtliga medicinska uppgifter om de personer som har fått avslag på sin dispensansökan från Trafiksäkerhetsverket ska behöva skickas till verket. Vidare ska information om repetitionsutbildning skickas in.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Beredningsfaser och beredningsmaterial

Förslaget har beretts i en arbetsgrupp där dels kommunikationsministeriet och Järnvägsverket, dels Banförvaltningscentralen, VR Koncernen Ab och Veturimiesten Liitto var representerade. Förslaget har finslipats som tjänsteuppdrag.

Yttranden har begärts av justitieministeriet, finansministeriet, undervisningsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Järnvägsverket, Banförvaltningscentralen, Utbildningsstyrelsen, Näringslivets Centralförbund, VR Koncernen Ab, Finlands Hamnförbund, vissa företag inom banhållning, organisationer med museijärnvägar och personalföreningarna inom järnvägssektorn.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtanden har begärts av intressegrupper. Det kom i tolv remissyttranden. Remissyttrandena har beaktats i den utsträckning det varit möjligt

Justitieministeriet föreslog preciseringar av bestämmelserna om brott och berusningsmedel, definitionerna av bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter, de omständigheter som gäller näringsfriheten, bestämmelserna om behörighetsvillkor och tillgång till uppgifter om brottslig bakgrund, i kompetensregistret och registret över kompletterande intyg samt i lagförslagets förhållande till offentlighetslagstiftningen.

Finansministeriet konstaterade bl.a. att utkastet till propositionen inte innehåller förslag med tanke på hur utbildning inom järnvägsbranschen ska ordnas och inga ekonomiska fakta om nuläget. Den internationella översikten i utkastet till proposition ger en grund för att fortsätta att utveckla ett utbildningssystem även i Finland.

Social- och hälsovårdsministeriet hade ingenting att påtala med anledning av propositionen.

Undervisningsministeriet gav inget officiellt yttrande om utkastet till regeringsproposition.

Utbildningsstyrelsen konstaterade i sitt yttrande att revideringen av lagstiftningen inte gäller de examina som för närvarande ordnas inom utbildningsförvaltningens verksamhetsområde. Därför gäller revideringen av lagstiftningen inte Utbildningsstyrelsen.

Enligt Järnvägsverket har Järnvägsverkets åsikter redan i huvudsak beaktats i detta skede av beredningen av lagförslaget om behörighet.

Enligt Banförvaltningscentralen behöver man inte föreskriva om de allmänna hälsotillståndskraven som gäller för säkerhetsmän, eftersom Banförvaltningscentralen kan bestämma om sådana i sina interna upphandlingsregler. Hälsotillståndskraven för säkerhetsmännen och dem som sköter uppgifter i fråga om installation och underhåll av säker-

hetsanordningar är desamma som för dem som sköter trafiksäkerhetsuppgifter.

VR-Koncernen Ab anser att de ekonomiska konsekvenserna och de övriga konsekvenserna av lagförslaget inte har kommit fram realistiskt. Enligt bolaget föranleder processen kring ansökning av förarbevis och behörighetsbevis kostnader för dem som bedriver järnvägstrafik och medför Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda beslut betydande och helt nya kostnader för dem som bedriver järnvägstrafik. Trafiksäkerhetsverket föranleder upphandlings-, projekt- och underhållsutgifter.

Rautatieläisten Liitto ry och Rautatievirkamiesliitto RVL ry föreslog att det redan i 2 § 1 mom. bör framgå att lagen ska för de allmänna hälsotillståndskravens del tillämpas även på de personer som sköter installation och underhåll av säkerhetsanordningar och de som arbetar som säkerhetsmän.

Veturimiesten liitto ry föreslog att bestämmelsen om grovt äventyrande av trafiksäkerheten ska slopas och föreslog att Banförvaltningscentralens och Järnvägsverkets beslut om dispens från hälsotillståndskraven ska förbli gällande som sådana.

Rautatiemuseoiden ja -harrastajien liitto ry (RMHL) och Haapamäen Museoveturiyhdistys ry anslöt sig i huvudsak till texten i lagförslaget. De önskade dock att den nya lagen tryggar trafiksäkerhetsbehörigheterna för privatbanor enligt de nuvarande.

Även enligt Haapamäen Museoveturiyhdistys ry bör det bestämmas om de trafiksäkerhetsuppgifter för privatbana som har direkta konsekvenser för trafiken på det statliga bannätet.

Övriga instanser som fick begäran om utlåtande gav inget utlåtande eller påtalade ingenting i propositionen.

6 Samband med andra propositioner

En särskild regeringsproposition om ändring av järnvägslagen har överlämnats till riksdagen. I samband med den föreslogs att 34 § i järnvägslagen upphävs.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Syfte. I 1 och 2 mom. anges i korthet lagens syfte.

2 §. Tillämpningsområde. I 1 mom. anges lagens tillämpningsområde. Lagen ska närmast tillämpas på de personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet, men till vissa delar även på personer som sköter installations- och underhåll av säkerhetsanordningar och på dem som arbetar som säkerhetsmän.

I 2 mom. undantas trafiken mellan Finland och Ryssland på finska statens gränsområden och gränstationer från tillämpningsområdet. Finska statens gränsområde är bara några kilometer från ryska gränsen. På området får också andra än personer anställda av finländska transportföretag transportera tåg och annan rullande materiel. Förarna av rullande materiel som ägs av de ryska järnvägarna RzD avlägsnar sig inte från gränsområdet.

Enligt 3 mom. ska lagen tillämpas på personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på privata spåranläggningar, om en åtgärd som utförs på en privat spåranläggning direkt påverkar trafiken på statens bannät. Bestämmelsen motsvarar 2 § 2 mom. i den gällande lagen.

Enligt 4 mom. tillämpas inte lagen på metrobilar, spårvagnar eller andra spårvägssystem i tätorter. Bestämmelsen motsvarar undantaget i artikel 2.3 a och är nödvändig för att direktivet inte ska behöva tillämpas på exempelvis metro- och spårvägstrafik i huvudstadsregionen.

3 §. Definitioner. Paragrafen definierar de begrepp som används i lagen.

I 1 mom. 1 punkten definieras järnvägssystem. Definitionen avviker från definitionen i den gällande järnvägslagen eftersom den tar hänsyn även till andra omständigheter än bara det område där en säkerhetsrelaterad arbetsuppgift kan utföras. Också i gemen-

skapslagstiftningen finns det flera definitioner på järnvägssystem. Enligt förslaget är den som tillämpas i paragrafen den mest heltäckande.

I 1 mom. 2 punkten definieras säkerhetsrelaterad arbetsuppgift. Definitionen motsvarar 3 § i den gällande lagen. Arbetsuppgiften ska direkt påverka trafiksäkerheten i järnvägstrafiken för att uppfylla kraven i definitionen. Den typen av arbetsuppgifter i järnvägssystemet som bara indirekt påverkar trafiksäkerheten i järnvägstrafiken ingår därmed inte i lagen. Arbetsuppgifter med direkt anknytning till trafiksäkerheten är de som nämns i 5 § 1 mom. 1–4 punkten. Arbetsuppgifterna i 1–4 punkten är så att säga huvudsakliga arbetsuppgifter som kan innehålla olika typer av arbetsmoment.

I 3 punkten definieras begreppet säkerhetsman. Lagen föreslås bli tillämpad i begränsad omfattning på säkerhetsmän. Paragraferna om de allmänna medicinska kraven, bedömning av hälsotillståndet, berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga ska tillämpas på säkerhetsmän.

I 4 punkten definieras järnvägsföretag. Definitionen är densamma som i 2 § 1 punkten i den gällande järnvägslagen. Dessutom nämns internationella konsortier av järnvägsbolag.

I 5 punkten definieras museitrafik på samma sätt som i 2 § 6 punkten i järnvägslagen.

I 6 punkten definieras privat spåranläggning på samma sätt som i 2 § 7 punkten i järnvägslagen. I den reform av järnvägslagen som är under beredning vid kommunikationsministeriet övervägs ändringar i den s.k. regleringen av privata spåranläggningar. Detta kan ha konsekvenser även för bestämmelserna om privata spåranläggningar i den föreslagna lagen.

I 7 punkten definieras verksamhetsutövare. Till exempel förare av rullande materiel, ansvariga för banarbete, rangerare eller trafikledare kan vara anställda av verksamhetsutövarna.

I 8 punkten definieras rullande materiel. Med rullande materiel avses lok som används i person- och godstrafik och i växlingstrafik, motortåg avsedda för persontrafik och rälsgående underhållsfordon. Med rullande materiel avses de lok som nämns i artikel 4.3, både i kategori a) och kategori b).

I 9 punkten definieras förare av rullande materiel. Begreppet avser lokförare och förare av annan rullande materiel som på grundval av denna lag har förmåga och tillstånd att självständigt, ansvarsfullt och säkert framföra rullande materiel.

I 10 punkten definieras lokförardirektivet och begreppet används i resten av lagförslaget.

4 §. Verksamhetsutövarens ansvar. Enligt 4 § svarar verksamhetsutövaren i sin verksamhet för att personer som är anställda eller tjänstgör hos denne och har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfyller behörighetsvillkoren i denna lag och förordningar som utfärdas med stöd av den. Liknande bestämmelser ingår i 4 § i den gällande lagen. Bestämmelser ålägger också verksamhetsutövaren att övervaka att förpliktelseerna i denna lag uppfylls.

2 kap. **Behörighetsvillkor för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter**

Kapitlet anger behörighetsvillkoren för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

5 §. Säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. I 1 mom. anges det vilka arbetsmoment som ingår i säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Att framföra rullande materiel betyder att föraren självständigt svarar för dragfordon, tågenheter eller annan rullande materiel rullar i tågtrafiken eller vid växling. I sitt arbete svarar föraren för att bestämmelserna om trafik i järnvägssystemet följs. Föraren ska vara förtrogen med relevanta delar av säkerhetsstyrningssystemet i det företag där han eller hon är anställd eller tjänstgör i. I det sistnämnda fallet handlar det till exempel om att ett bemanningsföretag är förarens arbetsgivare.

Med växling avses att personen svarar för att leda växlingsarbetet och har andra arbetsuppgifter inom trafikledning och transport el-

ler andra arbetsuppgifter som han eller hon utför underställd växlingsledaren. I denna arbetsuppgift ingår inte att tekniskt eller operativt inspektera materiel eller last eller att koppla ihop eller koppla bort materiel.

Med trafikledning avses att säkerställa passage, ge tillstånd för växling och att skydda banarbete på de berörda områdena. Trafikledningen svarar inom sitt ansvarsområde för att bestämmelserna om trafikering och banarbete följs. I arbetsuppgiften ingår en person som ser till att tågen kan passera, ger tillstånd för växling och skyddar banarbete på de berörda områdena. I arbetsuppgiften ingår också en person som svarar för trafikledning och är underställd trafikledningen.

Den som svarar för trafiksäkerheten i banarbetet ska be trafikledningen om tillstånd att utföra banarbete och anmäla till trafikledningen när banarbetet är avslutat. I trafiksäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ingår alltså de arbetsuppgifter som ansvariga för överbyggnadsarbeten, schaktning och brobyggen utför, säkerhetsmannens arbetsuppgifter, de uppgifter som den som installerar och underhåller säkerhetsanordningar utför, de arbetsuppgifter som personer som kontrollerar rälsmateriel med ultraljud utför eller de arbeten som personer med slip- eller svetsberörighet utför.

I 2 mom. preciseras det att personer som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska ha en studieprestation som avses i 26 § och ingår i arbetsuppgifterna i 1 mom. De arbetsuppgifter som avses i 1 mom. kan bestå av flera olika arbetsmoment.

Av 3 mom. framgår det att studieprestationerna måste ha avlagts vid en läroanstalt som är godkänd av Trafiksäkerhetsverket för utbildning i respektive arbetsuppgifter. Också utbildning som är godkänd av Järnvägsverket godkänns enligt vad som föreskrivs i övergångsbestämmelserna i 61 §.

6 §. Behörighetsvillkor. I 1 mom. anges de allmänna behörighetsvillkoren för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Personen ska vara lämplig för arbetet och kravet stämmer överens med 5 § 1 mom. i den gällande lagen. Också kraven på språkkunskaper och ålderskravet ingår i samma moment. Den föreslagna pensionsåldern 68 år stämmer överens med den allmänna pensionslagstift-

ningen. I 1 mom. 2 punkten hänvisas det till de medicinska krav som är reglerade i 5 kap. Enligt 1 mom. 5 punkten förutsätts personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ha gott anseende. Personen får inte de senaste fem åren ha varit dömd för ett brott som visar att han eller hon är olämplig att ha säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Detta gäller till exempel brott som nämns i 52–54 §, särskilt om personen har gjort sig skyldig till flera av brotten.

I 2 mom. ingår ett väsentligt krav på att förare av rullande materiel ska ha både förarbevis och kompletterande intyg. Bestämmelsen genomför artikel 4.1 i direktivet. Förare som kör på statens bannät eller på områden som är anslutna till det ska ha förarbeviset och det kompletterande intyget tillgängliga.

I 3 mom. föreskrivs det att personer med andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än förare av rullande materiel ska ha ett behörighetsbevis som bevis för sin behörighet enligt vad som föreskrivs i lagen. Det är en nationell bestämmelse som ersätter 13 § i den gällande lagen och hänvisar till 4 kap. där det ingår närmare bestämmelser.

I 4 mom. föreskrivs det att personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska ha språkkunskaper som motsvarar kravnivån för arbetsuppgiften. Bestämmelsen är ny, men bekräftar gällande praxis. Dessutom ingår det ett bemyndigande att utfärda bestämmelser genom förordning av statsrådet. Det finns för tillfället inget direkt behov av bemyndigandet, men läget kan förändras om utländska järnvägsoperatörer träder in på marknaden.

3 kap. **Förarbevis och kompletterande intyg**

I kapitlet ingår bestämmelser om förarbevis och kompletterande intyg.

7 §. Förarbevis. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utfärda förarbevis för förare av rullande materiel som bevis för att de uppfyller de allmänna behörighetsvillkoren i 6 §. Enligt 13 § mom. i den gällande lagen ska järnvägsföretag, internationella sammanslutningar av järnvägsföretag och företag som utövar banhållning och som avses i järnvägslagen utfärda kompetensbevis för sina anställda. På grund av den gällande bestäm-

melsen har det varit oklart på vilka grunder till exempel företag för banhållning utfärdar kompetensbevis.

Enligt 2 mom. ska föraren ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel. Ett förarbevis ska enligt artikel 6.1 vara innehavarens egendom och utfärdas av en säkerhetsmyndighet enligt direktiv 2004/49/EG, som i Finland avser Trafiksäkerhetsverket.

I 3 mom. hänvisas det till det som lagen i övrigt föreskriver om hälsoundersökningar och psykologiska personbedömningar, alltså till 5 kap.

Genom 4 mom. genomförs artikel 14.5 i direktivet.

Genom 5 mom. genomförs artikel 7.1 i direktivet. Enligt artikel 10 ska medlemsstaterna fastställa en minimiålder på minst 20 år för att ansöka om förarbevis. I Finland kan förarbevis för förare av rullande materiel utfärdas redan när den sökande har fyllt 18 år. Finland erkänner följaktligen ömsesidigt förarbevis som en stat inom Europeiska ekonomiska området har utfärdats för en förare som fyllt 18 år.

8 §. Hur förarbevis utfärdas. Paragrafen föreskriver om vilka krav den sökande måste uppfylla för att få förarbevis.

I 1 mom. ingår kriterierna för att utfärda förarbevis. Enligt 1 och 2 punkten måste den sökande uppfylla de allmänna behörighetsvillkoren i 6 § och ha grundutbildning enligt 3 mom. I 1 om. 3 punkten sägs det att den sökande ska styrka sin allmänna yrkeskompetens genom avlagda utbildningsprogram och prov. Bestämmelsen genomför artikel 11.4 i direktivet, som föreskriver att 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. Enligt 1 mom. 4 och 5 punkten ska den sökande ha ett positivt utlåtande om lämplighet av sakkunnigläkaren och en psykolog.

Genom 2 mom. genomförs artikel 11.1 i direktivet. De som ansöker om förarbevis ska ha genomgått minst nioårig allmänbildande utbildning (primär och sekundär), vilket i Finland avser allmän läroplikt. Därutöver ska de ha genomgått och blivit godkända i en grundläggande yrkesutbildning. Den utbild-

ningsnivå som direktivet avser motsvarar till exempel att utbildningsprogrammet för barngårdspersonal avlagts med godkänt resultat eller studentexamen. I Artikel 11.1 i direktivet hänvisas till rådets beslut 85/368/EEG. Rådets beslut 85/368/EEG är emellertid upphävt.

Genom 3 mom. genomförs artikel 14.4 i direktivet.

Enligt 4 mom. föreskrivs det närmare om vad provet enligt 1 mom. 3 mom. ska innehålla i föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket. Genom föreskrifterna genomförs kraven i bilaga IV i direktivet. Bilagan lägger fast allmänna mål för utbildningen av förare av rullande materiel och de kompetensområden som förarna ska ha oberoende på typ av fordon och arbetsfält. Trafiksäkerhetsverket kommer dessutom att beakta bilagorna IV och V när det fastställer utbildningsprogrammen för läroanstalterna.

I 5 och 6 mom. ingår bemyndiganden att utfärda förordning. Vid behov ska det utfärdas bestämmelser om hur förarbevis ska utfärdas, uppdateras, förnyas och ändras och när det upphör och om dess språk, form och innehåll genom förordning av statsrådet. Genom bemyndigandet att utfärda förordning genomförs artiklarna 9–13 i direktivet. Bemyndigandet i 6 mom. att utfärda förordning genomför artikel 22.1 punkt a.

9 §. Försatt giltighet för förarbevis. Paragrafen föreskriver om fortsatt giltighet för förarbevis. Paragrafen motsvarar bestämmelserna om behörighetsbevisets giltighet i 16 §.

Enligt 1 mom. är förarbeviset giltigt tio år om dess innehavare har deltagit i repetitionsutbildning och utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt sin uppgiftsspecifika behörighet i minst 100 timmar varje kalenderår. Bestämmelsen är avsedd att upprätthålla yrkeskunskapen t.ex. för personer som är verksamma i förtroendeuppgifter. Enligt bestämmelsen är den tidsperiod som 100 timmar räknas för ett kalenderår. Avsikten är att underlätta arbetsgivarnas möjlighet att övervaka att erfarenheten av arbetsuppgifterna upprätthålls i praktiken.

Enligt 2 mom. måste en innehavare av förarbevis genomgå regelbundna hälsosundersökningar enligt 20 § 4 mom. för att förarbeviset ska fortsätta att gälla.

Enligt 3 mom. ska en person som arbetar på statens bannät avlägga och bli godkänd i repetitionsutbildning en gång om året för att förarbeviset ska fortsätta att gälla.

Enligt 4 mom. ska en person som är verksam på privata spåranläggningar avlägga och bli godkänd i repetitionsutbildning vart annat år för att förarbeviset ska fortsätta att gälla.

Enligt 5 mom. ska repetitionsutbildningens längd vara anpassad efter kravnivån på arbetsuppgiften.

Enligt 6 mom. begränsas dem som är berättigade att ordna repetitionsutbildning till läroanstalter som godkänts av Trafiksäkerhetsverket och till dem som är insatta i järnvägssystemets trafiksäkerhet och som Trafiksäkerhetsverket har godkänt.

Enligt 7 mom. hänvisas till 25 §.

10 §. Återkallande av förarbevis. Paragrafen anger när förarbeviset får återkallas. Som regel återkallas det helt och hållet, men i särskilda situationer kan det återkallas för en viss tid. Enligt 1 och 2 mom. måste förarbeviset återkallas om innehavaren av förarbeviset inte längre uppfyller behörighetsvillkoren eller om föraren upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser som utfärdas med stöd av den eller i övrigt med sitt agerande allvarligt äventyrar järnvägssäkerheten.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket så snart som möjligt meddela innehavaren sitt beslut att återkalla förarbeviset, men också den verksamhetsutövare som innehavaren är anställd hos eller i vars verksamhet han eller hon är med.

I 4 mom. föreskrivs det om situationer när en begäran om att återkalla förarbeviset kommer från en myndighet i en annan medlemsstat. Trafiksäkerhetsverket ska då avgöra frågan inom fyra veckor och underrätta Europeiska gemenskapernas kommission och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna.

11 §. Återkallande av förarbevis utfärdat i en annan medlemsstat. Paragrafen har ett förfarande för hur ett förarbevis ska återkallas om begäran kommer från en annan medlemsstat. Trafiksäkerhetsverket ska begära att den behöriga myndigheten som har utfärdat förarbeviset ska återkalla det. Genom bestämmelsen genomförs artikel 29.4 b och c i direktivet.

12 §. Kompletterande intyg. Paragrafen har bestämmelser om kompletterande intyg, vem det utfärdas av, på vilka villkor och dess juridiska betydelse.

Enligt 1 mom. utfärdar verksamhetsutövaren kompletterande intyg för en förare av rullande materiel som är anställd eller tjänstgör hos denne. Med tjänstgöra avses bland annat inhyrd arbetskraft. Ett trafikverk utfärdar bara intyg för förare som är anställda eller tjänstgör där.

Genom 2 mom. genomförs artikel 7.2 i direktivet. Av artikel 3.f framgår det att direktivet med järnvägsföretag avser järnvägsföretag enligt definitionen i Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/14/EG och andra företag som tillhandahåller dragkraft. I artikel 13.3 anges det vilken yrkesbehörighet den som anhåller om kompletterande intyg ska ha. VR avsätter inte vissa delar av infrastrukturen för vissa förare och meningen är inte att ändra denna praxis. Också i fortsättningen ska verksamhetsutövaren kunna utfärda kompletterande bevis för hela infrastrukturen. I förekommande fall ska verksamhetsutövaren kunna utfärda intyg bara för en viss del.

Till exempel företag som bedriver banhållning eller museitrafik ska i förekommande fall kunna utfärda kompletterande intyg för förare av rullande materiel som är anställda eller tjänstgör hos dem bara för den del av infrastrukturen där de är verksamma.

Genom 3 mom. genomförs artikel 13.1–3 i direktivet. Kompletterande intyg utfärdas av verksamhetsutövaren som ansvarar för att en förare av rullande materiel har nödvändiga yrkeskunskaper och känner till verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem i den omfattning som det är nödvändigt för hans eller hennes arbetsuppgifter. Verksamhetsutövaren svarar för att personer som är anställda hos den har avlagt ett prov enligt artikel 13.2 i direktivet.

Genom 4 mom. genomförs artikel 6.2 i direktivet.

Genom 5 mom. genomförs artikel 15.1 i direktivet. Varje verksamhetsutövare ska fastställa sina egna förfaranden för att utfärda eller uppdatera intyg enligt lokförardirektivet som en del av dess säkerhetsstyrningssystem.

I 6 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning som är nödvändigt för att direktivet ska kunna genomföras.

13 §. Återkallande av kompletterande intyg. Paragrafen föreskriver om återkallade av kompletterande intyg under giltighetstiden.

Enligt 1 mom. ska ett kompletterande intyg återkallas helt eller för en viss tid om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Föraren och Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om beslutet. Om detta föreskrivs i 2 mom.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket be verksamhetsutövaren återkalla ett kompletterande intyg, om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda föraren att arbeta på järnvägsinfrastruktur i Finland så länge det inväntar svar från verksamhetsutövaren.

Enligt 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket förbjuda en förare av rullande materiel att arbeta inom sitt område om föraren är ett allvarligt mot säkerheten i järnvägssystemet.

Enligt 5 mom. är Trafiksäkerhetsverket skyldigt att underrätta Europeiska gemenskapernas kommission och de övriga behöriga myndigheterna om förbudet. Informationsskyldigheten gäller förbud på grund av både 3 och 4 mom.

Enligt 6 mom. är verksamhetsutövaren skyldig att avgöra en begäran om att återkalla eller utföra kompletterande kontroll av det kompletterande beviset inom fyra veckor efter att ha fått en begäran och underrätta den begärande behöriga myndigheten om sitt beslut.

Bestämmelser om återkallande av kompletterande intyg kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

Förarbeviset återkallas inte automatiskt när det kompletterande intyget återkallas.

14 §. Undantag. I paragrafen ingår undantag då en förare inte behöver ha kompletterande intyg. För att en förare ska kunna framföra rullande materiel ska han eller hon vanligen ha ett kompletterande intyg för den typ av materiel som trafiken gäller och för den del av infrastrukturen där materielen ska framföras. I paragrafen ingår undantag då föraren inte behöver ha kompletterande intyg för det avsnitt av infrastrukturen där materie-

len framförs. I sådana fall ska det finnas en annan förare i förarhytten som har kompletterande intyg för den berörda delen av infrastrukturen. Genom paragrafen genomförs artikel 4.2 i direktivet.

Det handlar om fall då förare i undantagsfall framför rullande materiel på en bansträcka eller en del av infrastrukturen som de inte känner till. Då behövs det en annan förare med kompletterande bevis för att vara andra förare på bansträckan. Verksamhetsutövaren ska kunna bestämma om möjligheten att anlita en förare till och varken infrastrukturförvaltaren eller Trafiksäkerhetsverket har rätt att kräva det.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska en andra förare kunna anlitas när den rullande materielen på begäran av förvaltaren av bannätet vid störningar i trafiken måste köras till sin destination på en annan linje än det ursprungligen var planerat eller för att banan ska underhållas.

I 1 mom. 2 och 3 punkten tillåts det att en andra förare anlitas i musei- och godstrafik i exceptionella undantagsfall. I godstrafik krävs det dessutom samtycke av förvaltaren av bannätet. Detta innebär att en andra förare får anlitas i godstrafik bara i fallen enligt 1 punkten, men att det vid musei- och godstrafik också kan vara fråga om andra situationer.

Enligt 4 punkten är det möjligt att använda en andra förare i samband med leverans eller presentation av ett nytt tåg eller lok och enligt 5 punkten i samband med förarutbildning eller prov.

Som exempel om användning av en andra förare kan nämnas vid användning av slipmaskin för räls då slipmaskinen körs av en utländsk lokförare som har fått kompletterande intyg för framförande av den ifrågavarande materielen i en annan EU-medlemsstat, men som inte har kompletterande intyg för finska banavsnitt. Som andra förare verkar då en förare av rullande materiel som har kompletterande intyg för ifrågavarande banavsnitt och som har tillräcklig språkkunskap för att kommunicera med den utländska föraren.

Enligt 2 mom. ska verksamhetsutövaren i förväg meddela förvaltaren av bannätet att en andra förare kommer att anlitas.

4 kap. Behörighetsbevis

Kapitlet har bestämmelser som behörighetsbevis.

15 §. Behörighetsbevis. I 1 mom. anges det vilken juridisk betydelse behörighetsbeviset har. Det ger innehavaren rätt att utföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt vad som närmare föreskrivs i behörighetsbeviset.

Enligt 2 mom. utfärdas behörighetsbevis av Trafiksäkerhetsverket för andra med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än förare. Bestämmelsen anknyter till 5 § 1 mom. 2–4 punkten. Behörighetsbevis beviljas personer som uppfyller de behörighetsvillkor som anges i momentet. Ett positivt utlåtande om lämpligheten som har utfärdats av en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken som avses i 4 punkten krävs dock inte av personer med ansvar för trafiksäkerheten vid banarbeten, eftersom de inte behöver genomgå psykologisk personbedömning enligt 21 §.

Direktivet har som regel bara bestämmelser som gäller förare av rullande materiel. Bestämmelserna om behörighetsbevis, kriterierna och andra liknande frågor avser att garantera säkerheten i järnvägstrafiken. I 13 § i den gällande lagen sägs det att järnvägsföretag, internationella sammanslutningar av järnvägsföretag och företag som utövar banhållning och som avses i järnvägslagen ska utfärda kompetensbevis till sina anställda.

Enligt 3 mom. ska den som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ha behörighetsbeviset tillgängligt i sitt arbete. Utan ett sådant krav är det svårt att utöva tillsyn över lagen.

Bemyndigandet i 4 mom. behövs för att mindre viktiga frågor inte ska behöva regleras i lag.

16 §. Fortsatt giltighet för behörighetsbevis. Enligt 1 mom. är behörighetsbeviset giltigt tills vidare om innehavaren har deltagit i repetitionsutbildning och utfört behöriga säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i minst 100 timmar under ett kalenderår. Bestämmelsen avser att garantera att bland annat personer i förtroendeuppdrag har behörig yrkeskompetens. Tidsperioden ska alltså vara ett kalenderår och syftet är att underlätta för arbetsgivarna att övervaka att personalen har erfarenhet av sina arbetsuppgifter.

Enligt 2 mom. ska en innehavare av behörighetsbevis genomgå regelbundna undersökningar enligt 20 § för att beviset ska fortsätta att gälla.

Enligt 3 mom. ska den som har arbetsuppgifter på statens bannät avlägga repetitionsutbildning en gång om året för att beviset ska fortsätta att gälla.

Enligt 4 mom. ska den som har arbetsuppgifter på privata spåranläggningar avlägga repetitionsutbildning vartannat år för att beviset ska fortsätta att gälla.

Syftet med 2–4 mom. är att garantera att personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter genom repetitionsutbildning ska kunna följa utvecklingen inom sitt område och behålla sin yrkeskompetens.

Enligt 5 mom. ska repetitionsutbildningens längd vara anpassad efter kravnivån på arbetsuppgiften.

Enligt 6 mom. begränsas de som har rätt att ordna repetitionsutbildning till läroanstalter som är godkända av Trafiksäkerhetsverket och till personer som är insatta i järnvägssystemets trafiksäkerhet och är godkända av Trafiksäkerhetsverket.

I 7 mom. hänvisas till 25 §.

I 8 mom. får Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om innehållet i och längden på repetitionsutbildning.

17 §. Förnyad giltighet för behörighetsbevis. Den som har fått utbildning för andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än framförande av rullande materiel och som på grund av bestämmelserna i 15 § inte har ett giltigt behörighetsbevis ska avlägga och bli godkänd i både repetitionsutbildning och det praktiska provet för att få återgå till sina säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Syftet är att garantera att personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter avlägger den lagstadgade repetitionsutbildningen och genom praktiskt arbete behåller sin kompetens. Bestämmelsen gäller inte förare av rullande materiel, eftersom direktivet kräver att förarbeviset ska vara giltigt i tio år under förutsättning att innehavaren har genomgått repetitionsutbildning och hälsoundersökningar enligt lagen.

Enligt 2 mom. ska en person som inte skött den uppgift som avses i 1 mom. på fem år eller mer utöver det fristående yrkesprovet och

repetitionsutbildningen enligt 1 mom. avlägga ett utbildningsprogram för respektive anordningar och materiel för att kunna återuppta de säkerhetsrelaterade arbetsuppgifterna. Bestämmelsen gäller inte personer enligt 5 § 1 mom. 1 punkten med rätt att framföra rullande materiel eftersom direktivet kräver att förarbeviset ska vara giltigt i tio år efter att det utfärdades. I sina säkerhetsstyrningssystem får verksamhetsutövarna dock kräva att en förare av rullande materiel som inte på fem år har skött sin uppgift utöver det fristående yrkesprovet och repetitionsutbildningen avlägger kompletterande utbildning. Fristen börjar löpa så snart denna lag har trätt i kraft.

Enligt 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammen för respektive anordningar och materiel. i gällande lag finns inte motsvarande bestämmelse.

18 §. Återkallande av behörighetsbevis. I paragrafen ingår bestämmelser om återkallande av behörighetsbevis. Ett behörighetsbevis får återkallas permanent eller för viss tid om innehavaren inte längre uppfyller behörighetsvillkoren för sin arbetsuppgift. Det kan vara befogat att tillfälligt återkalla ett behörighetsbevis om det i förväg är känt varför innehavaren återfår sina förutsättningar att utföra sin arbetsuppgift efter en viss tid.

I 2 mom. föreskrivs det i vilka situationer måste återkallas utöver det som sägs i 1 mom.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket så snart som möjligt meddela den berörda personen och den verksamhetsutövare där personen är anställd eller i vars verksamhet han eller hon deltar sitt beslut att återkalla behörighetsbeviset.

Enligt 4 mom. kan det i förekommande fall bestämmas om återkallande av behörighetsbevis utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 kap. Medicinska krav och bedömning av hälsotillståndet

I kapitlet ingår bestämmelser om medicinska krav och bedömning av hälsotillståndet.

19 §. Allmänna medicinska krav. I paragrafen ingår allmänna medicinska krav. Enligt 1

mom. får bara personer med tillräckliga fysiska och psykiska förutsättningar för att utföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, installera och underhålla säkerhetsanordningar och arbeta som säkerhetsman utföra sådana arbetsuppgifter. De ska bevisa detta genom ett sådant positivt utlåtande om lämplighet för arbetet av en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen enligt 20 § 3 mom. i gällande lag. Denna allmänna bestämmelse behövs för att cheferna för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inte ska behöva ta ställning till om personerna har de nödvändiga fysiska och psykiska förutsättningarna eller inte. Momentet motsvarar 9 § 1 mom. i gällande lag, men det tillägget att utlåtandet ska vara positivt.

Enligt 2 mom. får dock en person som på grund av sjukdom, lyte eller skada, någon annan nedsättning av funktionsförmågan eller på grund av någon annan liknande egenskap har väsentligt nedsatt förmåga att förlöpande eller tillfälligt sköta en arbetsuppgift som avses i 1 mom. får inte ha en sådan arbetsuppgift.

Enligt 3 mom. får läkemedel som påverkar förmågan att utföra arbetet inte användas vid säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter annat än om en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen eller en företagsläkare som enligt 30 § 1 mom. är godkänd som yrkesutbildad person inom företagshälsovården godkänner att de används. Bestämmelsen motsvarar 9 § 3 mom. i den gällande lagen.

Enligt 4 mom. ska kravnivån på arbetsuppgiften beaktas vid bedömningen av om en arbetstagare uppfyller de medicinska kraven. Syftet är att garantera att bedömningen av de medicinska kraven påverkas av kravnivån. Bestämmelser om kriterierna på grundval av kravnivå kommer att utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 5 mom. utfärdar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktioner och om sjukdomar, lyten, skador och andra funktionsnedsättningar eller andra liknande egenskaper som enligt 1 mom. påverkar möjligheterna att utföra arbetsuppgifterna samt om hur de ska utvärderas. En förutsättning är dock att föreskrifterna inte får strida mot den gällande hälso- och sjukvårdslagstiftningen. Bestäm-

melsen motsvarar 10 § 2 mom. i den gällande lagen.

20 §. Bedömning av hälsotillståndet. Paragrafen föreskriver om bedömning av personers hälsotillstånd. Enligt 1 mom. ska verksamhetsutövaren försäkra sig om att en yrkesutbildad person inom företagshälsovården som avses i 30 § 1 mom. utför en hälsoundersökning enligt lagen om företagshälsovård (1383/2001) på personer som utför arbetsuppgifter som avses i 19 § 1 mom. innan de börjar utföra arbetsuppgifter som avses i 5 § 1 eller 2–4 punkten. Grundlig hälsoundersökning på grundval av denna bestämmelse ska inte bara göras på personer som avses i 5 § 1 mom. utan också på personer som installerar och underhåller säkerhetsanordningar och på säkerhetsmän.

Vidare ska hälsoundersökning också göras om en person flyttar över till andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, om det på grund av sjukdom eller av andra orsaker är avbrott i hans eller hennes säkerhetsrelaterade arbete eller om personen har arbetat med något helt annat än säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Enligt 2 mom. ska hälsoundersökningar också alltid göras om det finns anledning att misstänka att någons hälsotillstånd inte uppfyller de medicinska kraven eller om det finns andra särskilda säkerhetsrelaterade skäl att utföra en hälsoundersökning.

Med hälsoundersökning avses hälsoundersökning enligt lagen om företagshälsovård. Enligt statsrådets förordning om principerna för god företagshälsovårdspraxis samt om företagshälsovårdens innehåll, yrkesutbildade personer och sakkunniga och den utbildning som krävs av inom företagshälsovården (1484/2001) avses med hälsoundersökning undersökning av hälsotillståndet samt arbets- och funktionsförmågan som görs med hjälp av kliniska undersökningar eller andra ändamålsenliga och tillförlitliga metoder samt utredning av hälsotillståndet med hänsyn till främjandet av hälsan.

På grundval av hälsoundersökningarna ska enligt 3 mom. en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen lämna ett utlåtande om en person med arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. uppfyller de medicinska krav som ställs på hälsotillstånd i arbetet eller inte. I utlåtande ska sakkunnigläkaren uppge om

personen är medicinskt sett lämplig att ansvara för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Utlåtandet motsvarar formellt sett bestämmelsen i 18 § 1 och 2 mom. i lagen om företagshälsovård. Där anges det om en person är lämplig, lämplig med vissa begränsningar eller olämplig för arbetsuppgiften.

Utlåtandet gäller fram till nästa regelbundna undersökning enligt 4 eller 5 mom. eller tills verksamhetsutövaren förordnar om en hälsoundersökning eller en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen förordnar om hälsoundersökning. Verksamhetsutövaren kan således förordna om hälsoundersökning före nästa regelbundna undersökning om denne anser det vara motiverat. I sitt utlåtande ska sakkunnigläkaren alltid ange tidpunkten för nästa hälsoundersökning. Det kan vara nästa regelbundna hälsoundersökning om personen inte har någon sjukdom som påverkar möjligheterna att sköta den säkerhetsrelaterade arbetsuppgiften. Det kan också vara en hälsoundersökning enligt 20 § 2 mom. om personen har en sjukdom eller symtom som inte just då påverkar trafiksäkerheten, men kan påverka säkerheten om de fortskrider eller om personen till exempel försummar vården. Då ska hälsotillståndet följas upp med tätare hälsoundersökningar och andra undersökningar. Förfarandet avser att säkerställa att hälsotillståndet hos personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter följs upp fortlöpande.

En hälsoundersökning ska också alltid göras när personens fysiska eller psykiska hälsotillstånd kräver det. Personen måste också på eget initiativ gå på hälsoundersökning om han eller hon vet eller misstänker att hans eller hennes hälsotillstånd inte uppfyller de medicinska kraven. Ett särskilt skäl till att genomgå hälsoundersökning är att en person med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter har varit med om en olycka eller incident eller befunnit sig i en situation som i övrigt har äventyrat trafiksäkerheten. Efter dessa situationer ska hälsoundersökningar göras innan personen återgår till arbetet om det finns anledning att mistänka att hans eller hennes hälsotillstånd eller någon annan egenskap hos honom eller henne har orsakat situationen eller att händelsen kan ha påverkat hans eller hennes hälsotillstånd.

I 4 mom. förutsätts det att förare av rullande materiel ska genomgå regelbunden hälsoundersökning det år när de fyller 25 år och därefter minst vart tredje år upp till 55 års ålder, därefter varje år. På grund av direktivet är bestämmelsen strängare än i den gällande lagen. Skyldigheten att göra årliga undersökningar gäller när personen är 62–67 år. Den sista hälsoundersökningen ska göras när personen är 67 år. Det är tänkt att man ska få arbeta kvar med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter till 68 års ålder eftersom man senast efter att ha fyllt 68 år måste avgå med ålderspension.

I 5 mom. föreskrivs det att personer som har andra säkerhetsrelaterade uppgifter än förare av rullande materiel, personer som installerar och underhåller säkerhetsanordningar och säkerhetsmän ska genomgå regelbunden hälsoundersökning det år de fyller 25 år och därefter minst vart femte år upp till 40 års ålder. Efter 40 års ålder ska regelbundna undersökningar göras minst vart tredje år upp till 61 års ålder och därefter varje år. Den sista hälsoundersökningen ska göras när personen är 67 år. Bestämmelsen gäller alltså förare av rullande materiel utom de som har hand om alla säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, både personer som installerar och underhåller säkerhetsanordningar och säkerhetsmän.

Enligt 6 mom. utfärdas närmare bestämmelser om hälsoundersökningar och innehålllet i dem genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

I den gällande lagen ingår en liknande paragraf i 12 §.

21 §. Psykisk lämplighet. I paragrafen ingår bestämmelser om psykologisk personbedömning. Enligt 1 mom. ska verksamhetsutövaren säkerställa att en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken gör en psykologisk personbedömning av den som inleder säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Syftet är att utreda om personen har tillräckligt stor psykisk kapacitet att utföra arbetet. Personer som framför rullande materiel eller arbetar med växling eller trafikledning ska genomgå bedömning. Kravet gäller dock inte arbete som personer med ansvar för trafiksäkerheten vid banarbete enligt 5 § 1 mom. 4 punkten utför eftersom det inte har ansetts vara nödvändigt för den typen av arbete.

Enligt 2 mom. ska en psykologisk personbedömning alltid göras när det på grundval av en bedömning av en yrkesutbildad person inom företagshälsovården finns anledning att misstänka att trafiksäkerheten äventyras eftersom en person med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inte längre har psykisk kapacitet att sköta sitt arbete.

Enligt 3 mom. ska en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken utifrån resultaten av den psykologiska personbedömningen lämna ett skriftlig utlåtande om personens psykiska lämplighet för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att i förekommande fall meddela närmare föreskrifter.

22 §. Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga. I paragrafen ingår bestämmelser om berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga. Paragrafen motsvarar 167 § i luftfartslagen.

6 kap. Utbildning

I kapitlet ingår bestämmelser om läroanstalter och utbildning.

23 §. Läroanstalter. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan tillsvidare eller för viss tid som utbildningsanordnare enligt denna lag godkänna en läroanstalt där personalen har så goda yrkeskunskaper om järnvägssystemet som det krävs för att kunna handha utbildningsuppdraget. Bestämmelsen motsvarar 6 § i den gällande lagen. Godkännande för viss tid kommer som regel i fråga när läroanstalten har anhållit om det. Av exceptionell och grundad anledning kan Trafiksäkerhetsverket också i övrigt godkänna en läroanstalt för viss tid.

Enligt 2 mom. ska läroanstalten begära nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket om omfattningen på utbildningen ändras väsentligt. Om det finns grundad anledning kan Trafiksäkerhetsverket återkalla godkännandet.

I 3 mom. ingår det ett bemyndigande att i förekommande fall genom förordning av statsrådet föreskriva om en förteckning över godkända läroanstalter, begränsningar i godkännandet och andra tekniska detaljer.

24 §. Undervisningspersonal och undervisningsmaterial. Enligt paragrafen ska en läroanstalt ha tillräckligt stor undervisningspersonal med avseende på verksamhetens omfattning samt lämpligt undervisningsmaterial och lämpliga lokaler. Vid anhållan om godkännande ska läroanstalten kunna påvisa att den har tillgång till dessa resurser. Dessutom ska den ha undervisningspersonal som styr, övervakar och utvecklar utbildningen och även i övrigt de facto innehar de uppgifter som ingår i arbetet. Den gällande lagen ställer inga krav på personalens kompetens eller undervisningsmaterialets art. En liknande bestämmelse som i den föreslagna ingår i lag om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare (273/2007). I 4 mom. ingår ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet meddela bestämmelser om behörighetsvillkor för utbildarna och de utbildningsansvariga.

25 §. Godkännande av utbildningsprogram. Paragrafen föreskriver om godkännande av utbildningsprogrammen. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna utbildningsprogrammen i trafiksäkerhetsrelaterade arbetsuppgifter vid en läroanstalt. Ett utbildningsprogram ska omfatta undervisning åtminstone som ger grundkunskaper i järnvägssystemet och undervisning om tillämpliga bestämmelser och föreskrifter samt handledning i arbetsuppgifter som ingår i utbildningsprogrammet. Bestämmelsen motsvarar 7 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammen. Bestämmelsen behövs för att Trafiksäkerhetsverket snabbt ska kunna reagera på föränderliga kompetensbehov och utfärda föreskrifter i sådana fall.

Enligt 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket återkalla sitt godkännande av ett utbildningsprogram, om det upptäcker väsentliga brister i programmet. Verket kan se över godkännandet till exempel om behörighetsvillkoren för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ändras eller om omvärlden i övrigt ändras så mycket att godkännandet måste omprövas.

26 § Uppgiftsspecifik kompetens. Enligt paragrafen ger en godkänd studieprestation enligt utbildningsprogrammet uppgiftsspecifik kompetens för den uppgift som anges i ut-

bildningsprogrammet. Bestämmelsen motsvarar 7 § 4 mom. i gällande lag.

27 §. Godkännande av examinator för prov för förare av rullande materiel. I paragrafen ingår bestämmelser om godkännande av examinator för prov för förare av rullande materiel. Bestämmelsen genomför artikel 25 i direktivet.

Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna en person med rätt att godkänna prov som berättigar till förarbevis för förare av rullande materiel. Rätten att vara examinator beviljas om den sökande är insatt i framför allt de ämnen som ingår i provet och dessutom har tillräcklig praktisk erfarenhet av ämnena.

Enligt 2 mom. kan en verksamhetsutövare godkänna en examinator för prov som berättigar till kompletterande intyg för förare av rullande materiel om den sökande är insatt i framför allt de ämnen som ingår i provet och dessutom har tillräcklig praktisk erfarenhet av ämnena.

Enligt 3 mom. kan godkännande beviljas för högst fem år i sänder.

Enligt 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare bestämmelser om kunskaper, färdigheter, branschkännedom och upprätthållande av kompetens som krävs av examinatorena och om giltighetstiden för rätten att vara examinator.

28 §. Godkännande av repetitionsutbildare. Paragrafen föreskriver om godkännande av repetitionsutbildare. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan godkänna en repetitionsutbildare för repetitionsutbildning för högst fem år i sänder, om den sökande är insatt i framför allt trafiksäkerheten i järnvägssystemet och dessutom har tillräckligt stor praktisk erfarenhet av området. I den gällande lagen ingår en bestämmelse om repetitionsutbildare i 8 § 3 mom., men den har inga närmare bestämmelse om godkännande av dem.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare bestämmelser om kunskaper, färdigheter, branschkännedom och upprätthållande av kompetens som krävs av repetitionsutbildarna och om giltighetstiden för rätten att vara repetitionsutbildare. Också denna bestämmelse är ny och ingår inte i den gällande lagen.

29 §. Återkallande av godkännande. I paragrafen föreskrivs det om återkallande av godkännande av läroanstalter och repetitionsutbildare. Den gällande lagen har ingen liknande bestämmelse.

Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket efter att ha hört läroanstalten tillsvidare eller för viss tid återkalla godkännandet helt eller delvis, om läroanstalten inte längre uppfyller villkoren för godkännande, inte har anhängit om godkännande enligt 25 § 1 mom. för sina utbildningsprogram eller i övrigt allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller föreskrivna skyldigheter.

Enligt 2 mom. kan Trafiksäkerhetsverket tillsvidare eller för viss tid återkalla godkännandet av en repetitionsutbildare helt eller delvis, om denne inte längre uppfyller villkoren för godkännande eller allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller föreskrivna skyldigheter. Före det ska Trafiksäkerhetsverket höra personen.

I 3 och 4 mom. ingår bestämmelser om återkallande av godkännande av examinator.

7 kap. **Bedömning av hälsotillståndet och bedömningsförfarande**

Kapitlet föreskriver om bedömning av hälsotillståndet och bedömningsförfarande.

30 §. Sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan och för högst fem år i sänder godkänna sakkunnigläkare för att bedöma hälsotillstånd och trafikbehörighet hos personer med arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. Bestämmelsen motsvarar 11 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. fortsätter Trafiksäkerhetsverkets godkännande att gälla, om sakkunnigläkaren regelbundet deltar i kompletterande utbildning.

Enligt 3 mom. föreskrivs det genom förordning av statsrådet vilken kompetens som krävs av en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och om längden på och innehållet i den kompletterande utbildningen. Med kompletterande utbildning avses kompletterande utbildning för yrkesutbildade personer och sakkunniga inom företagshälsovården enligt 5 § 3 mom. i lagen om företagshälsovård. För att få godkännande krävs det i 1

mom. 4 mom. att den kompletterande utbildningen ska vara grundutbildning. Enligt 2 mom. fortsätter godkännandet att gälla om en godkänd sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen regelbundet deltar i fördjupningsutbildning för att komplettera sin grundutbildning.

31 §. Yrkesutbildade personer inom företagshälsovården verksamma inom järnvägstrafiken. Paragrafen har bestämmelser om yrkesutbildade personer inom företagshälsovården för järnvägstrafiken. Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan och för högst fem år i sänder godkänna yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som avses i lagen om företagshälsovård (1383/2001) för att göra hälsoundersökningar av personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. De ska ha tillräckligt stor kännedom om de medicinska kraven i järnvägssystemet beträffande det hälsotillstånd som krävs för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom järnvägsbranschen, ha praktisk erfarenhet av arbetsplatsutredningar inom branschen och ha fått introduktion av en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen i att göra hälsoundersökningar. Med yrkesutbildade personer inom företagshälsovården avser lagen om företagshälsovård både företagsläkare och företagshälsovårdare. Bestämmelsen motsvarar 11 § 2 mom. i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. fortsätter godkännandet från Trafiksäkerhetsverket att gälla om en godkänd yrkesutbildad person inom företagshälsovården regelbundet deltar i kompletterande utbildning.

Också i fråga om yrkesutbildade personer inom företagshälsovården för järnvägstrafiken föreskrivs det närmare genom förordning av statsrådet vilken kompetens som krävs av dem och om längden på och innehållet i den kompletterande utbildningen. Med kompletterande utbildning avses kompletterande utbildning för yrkesutbildade personer och sakkunniga inom företagshälsovården enligt 5 § 3 mom. i lagen om företagshälsovård. För att få godkännande krävs det i 1 mom. 4 mom. att den kompletterande utbildningen ska vara grundutbildning. Enligt 2 mom. fortsätter godkännandet att gälla om en godkänd yrkesutbildad person inom företagshäl-

sovården regelbundet deltar i fördjupningsutbildning för att komplettera sin grundutbildning.

32 §. Sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken. Paragrafen föreskriver om sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken. Det är en ny paragraf som inte ingår i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan och för högst fem år i sänder godkänna en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken med rätt att utföra psykologiska personbedömningar av personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Enligt 2 mom. ska en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken

1. ha goda kunskaper i arbets- och organisationspsykologi och god kännedom om psykologisk personbedömning,

2. vara väl insatt i bedömning av de psykiska egenskaper som krävs av personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter,

3. ha praktisk erfarenhet av bedömning av psykiska egenskaper, och

4. inneha intyg över kompletterande utbildning.

Enligt 3 mom. fortsätter godkännandet att gälla om en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken regelbundet deltar i kompletterande utbildning.

Enligt 4 mom. föreskrivs det genom förordning av statsrådet vilken kompetens som krävs av en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken och om längden på och innehållet i den kompletterande utbildningen. Med kompletterande utbildning avses kompletterande utbildning för yrkesutbildade personer och sakkunniga inom företagshälsovården enligt 5 § 3 mom. i lagen om företagshälsovård. För att få godkännande krävs det i 2 mom. 4 mom. att den kompletterande utbildningen ska vara grundutbildning. Enligt 3 mom. fortsätter godkännandet att gälla om en godkänd sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken regelbundet deltar i fördjupningsutbildning för att komplettera sin grundutbildning.

33 §. Återkallande av godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och godkännande av andra sakkunniga. Paragrafen har bestämmelser om återkallande av godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och godkännande av andra

sakkunniga. Bestämmelsen i 1 mom. ingår inte i den gällande lagen. Syftet med 2 mom. är att garantera sakkunnigläkares och andra sakkunnigas rättssäkerhet genom att Trafiksäkerhetsverket förpliktas att höra den sakkunniga innan det beslutar återkalla godkännandet.

8 kap. **Dispens och allmänna bestämmelser**

Kapitlet föreskriver om dispens och allmänna bestämmelser.

34 §. Dispens. Paragrafen gäller dispens. I 1 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att av särskilda skäl bevilja dispens från den uppgiftsspecifika kompetensen och de medicinska kraven. Enligt 2 mom. får dispensen inte äventyra säkerheten i järnvägstrafiken. Paragrafen motsvarar 14 § i den gällande lagen.

35 §. Återkallande av dispens från medicinska krav. Paragrafen gäller återkallande av dispens. Den gällande lagen föreskriver om dispens i 14 §, men den har inga bestämmelser om återkallande av dispens. Enligt den gällande lagen kan dispens beviljas tillsvidare eller för viss tid. I övergångsbestämmelserna i 58 § 2 mom. sägs det att dispens från de medicinska kraven som har beviljats genom beslut av Banförvaltningscentralen gäller till och med den 31 december 2012, medan dispens som har beviljats genom beslut av Järnvägsverket fortsätter att gälla som de är. Lagen föreslås alltså få en bestämmelse som säger att Trafiksäkerhetsverket efter att lagen har trätt i kraft kan återkalla dispenser från de medicinska kraven som Järnvägsverket har beviljat, om det framkommer ändringar som kan äventyra säkerheten i järnvägstrafiken.

I 2 mom. förpliktas Trafiksäkerhetsverket att så snart som möjligt meddela personen och den berörda verksamhetsutövaren sitt beslut.

9 kap. **Behörighetsregister**

Kapitlet föreskriver om ett behörighetsregister.

36 §. Användningsändamål. I 1 mom. ingår kriterierna för registret och det sägs att re-

gistret förs av Trafiksäkerhetsverket. Paragrafen motsvarar 50 § i luftfartslagen.

I 2 mom. preciseras det att registret är ett personregister som avses i personuppgiftslagen.

Enligt 3 mom. förs de uppgifter in i registret som behövs för registrets syfte.

I 4 mom. tillåts det att uppgifter anmäls elektroniskt.

37 §. Samband med annan lagstiftning. I paragrafen sägs det vilken sekretesslagstiftning som gäller.

38 §. De registrerade. Paragrafen anger vilka personer som får registreras.

39 §. Uppgifter som får registreras. I paragrafen anges det vilka uppgifter som får registreras, det vill säga nödvändiga uppgifter om förarbevis, kompletterande intyg och behörighetsbevis för personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

I denna paragraf och följande paragrafer avses med tillstånd förarbevis och behörighetsbevis.

För förarbevisen och de kompletterande intygen registreras alla uppgifter som krävs enligt direktivet och bilagorna till det, relaterade beslut av Europeiska gemenskapernas kommission och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet.

I 3 mom. anges det hur känsliga uppgifter ska behandlas. I registret ska det inte föras in alla uppgifter om hälsotillståndet hos personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Det är meningen att det registret ska ha information om en person är lämplig, ej lämplig eller bara under vissa förutsättningar lämplig för de säkerhetsrelaterade arbetet som han eller hon söker. Dessutom ska där finnas alla nödvändiga uppgifter som dispens. Uppgifter om hälsotillståndet ska registreras extra noga om Trafiksäkerhetsverket bedömer att dispens inte kan beviljas.

I 4 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning.

40 §. Tillståndshavarens anmälningsplikt. Paragrafen gäller anmälningsplikt för den som innehar tillstånd. Bestämmelsen kompletterar den skyldighet som verksamhetsutövaren åläggs enligt 35 och 41 §.

41 §. Skyldighet att lämna uppgifter. Paragrafen gäller utomstående informationskällor. Med 1 och 2 mom. försöker man säker-

ställa adekvat informationsutbyte mellan aktörerna och att Trafiksäkerhetsverket får information som behövs för att upprätthålla säkerheten. Enligt 3 mom. är det tillåtet att lämna in uppgifter elektroniskt.

42 §. Avförande av uppgifter. Paragrafen anger hur uppgifter ska avföras ur registret. Paragrafen motsvarar 54 § i luftfartslagen, men uppgifter kan strykas fem år efter att domen för de brott eller förseelser som nämns i momentet har vunnit laga kraft.

Punkterna 1–3 behövs för att man ska kunna försäkra sig om att en sökande är lämplig för en säkerhetsrelaterad arbetsuppgift, men också för att registret inte ska innehålla för mycket oväsentlig information.

43 §. Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar av myndigheter. Enligt paragrafen har Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna rätt att få upplysningar av myndigheterna. Bestämmelsen motsvarar 55§ i luftfartslagen. I 1 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket trots sekretessbestämmelserna har rätt att få uppgifter ur befolkningsdatasystemet för att upprätthålla behörighetsregistret och för att kontrollera att registeruppgifterna är riktiga.

För att järnvägsmyndigheten ska kunna övervaka säkerheten på järnvägarna måste den få nödvändiga uppgifter om de registrerade av myndigheterna. I offentlighetslagen kräver 29 § att rätten att lämna ut sekretessbelagda uppgifter mellan myndigheterna ska regleras i lag. Följaktligen uppfyller paragrafen kravet.

Befolkningsdatasystemet ger också information om person- och adressuppgifter är spärrmarkerade. Järnvägsmyndigheten måste också bli informerad om detta för att uppgifterna inte ska lämna ut via registren vid Trafiksäkerhetsverket.

I 2 mom. sägs det att uppgifterna får överlämnas med hjälp av en teknisk anslutning eller i övrigt i elektronisk form. Enligt offentlighetslagen ska det ingå bestämmelser om denna överlättelseform i lag.

44 §. Utlämnande av personuppgifter ur behörighetsregistret. Paragrafen föreskriver hur uppgifter trots sekretessbestämmelserna får lämnas ut ur behörighetsregistret till finländska myndigheter och utländska järnvägs- och haverimyndigheter. Bestämmelsen be-

hövs för att genomföra artikel 29 och 35 i direktivet. Med utländska myndigheter avses till exempel de nationella säkerhetsmyndigheterna.

10 kap. **Register över kompletterande intyg**

Kapitlet föreskriver om ett register över kompletterande intyg.

45 §. Registret över kompletterande intyg. Paragrafen reglerar registret över kompletterande intyg. Utfärdaren är skyldig att föra ett register över kompletterande intyg med information om vilken behörighet förare av rullande materiel har. Registret är ett personregister som avses i personuppgiftslagen.

I 2–3 mom. anges det vilka uppgifter som får registreras. Enligt 5 mom. kan det utfärdas närmare bestämmelser om uppgifterna genom förordning av statsrådet.

Enligt 4 mom. kan registret också föras elektroniskt.

46 §. Skyldighet att lämna uppgifter. Paragrafen gäller utomstående informationskällor. Enligt 1 mom. ska läroanstalter och repetitionsutbildare trots sekretessbestämmelserna lämna ut nödvändiga uppgifter för registret över kompletterande intyg, när en förare av rullande materiel har avlagt och blivit godkänd i repetitionsutbildning. Syftet är att säkerställa att verksamhetsutövaren kan få uppgifter som behövs för användningsändamålet med registret.

I 2 mom. anges det att uppgifterna får överlämnas genom teknisk anslutning eller i övrigt i elektronisk form. Enligt offentlighetslagen ska det ingå bestämmelser om denna överlättelseform i lag.

47 §. Användning av uppgifterna i registret och lagringstid. Paragrafen föreskriver hur uppgifterna i registret får användas. Enligt 1 mom. får den registeransvariga använda uppgifterna i registret till att utfärda och återkalla kompletterande intyg, övervaka behörighet och behandla andra behörighetsfrågor.

11 kap. **Tillsyn**

48 §. Tillsyn.

Enligt 1 mom. övervakar Trafiksäkerhetsverket att behörighetsvillkoren för säkerhets-

relaterade arbetsuppgifter uppfylls. Bestämmelsen motsvarar 20 § 1 mom. i den gällande lagen.

Enligt 2 mom. har Trafiksäkerhetsverket rätt att få tillträde till rullande materiel och andra ställen där verksamhet utövas för att kunna utföra uppgifter som är nödvändiga för att verkställa denna lag och för att övervaka att den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet följs när lagen verkställs. Rätten gäller dock inte bostadslägenheter. Dessutom har verket rätt att i övrigt kontrollera verksamheten hos verksamhetsutövaren. Bestämmelserna ingår inte i den gällande lagen, men de är nödvändiga för att lagens syfte ska fullföljas.

I 3 mom. bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att utöva tillsyn över läroanstalterna, repetitionsutbildarna, examinatorena, sakkunnigläkarna inom järnvägsbranschen, psykologerna och de yrkesutbildade personerna inom företagshälsovården, när de utför uppgifter enligt denna lag.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket föra förteckning över godkända läroanstalter, repetitionsutbildare, examinatore, sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och andra sakkunniga enligt 31 och 32 §.

Enligt 5 § ska verksamhetsutövarna, läroanstalterna, repetitionsutbildarna, examinatorena, personerna med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården, psykologerna och sakkunnigläkarna inom järnvägsbranschen trots sekretessbestämmelserna till Trafiksäkerhetsverket lämna ut de uppgifter som det behöver för att kunna utöva tillsyn.

49 §. Anmälningar om hälsotillstånd. Paragrafen gäller anmälningar om hälsotillstånd. Enligt 1 mom. ska yrkesutbildade personer inom företagshälsovården trots sekretessbestämmelserna anmäla till en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen när de misstänker att en person med en arbetsuppgift enligt 19 § 1 mom. inte uppfyller de medicinska kraven. I anmälan får inte finnas andra uppgifter.

Enligt 2 mom. ska en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen trots sekretessbestämmelserna anmäla till Trafiksäkerhetsverket, när han eller hon konstaterar att en per-

son med arbetsuppgifter enligt 1 mom. inte uppfyller de medicinska kraven.

Enligt 3 mom. ska personen innan anmälan görs upplysas om att denna skyldighet finns och hur hälsotillståndet påverkar hans eller hennes funktionsförmåga.

Enligt 4 mom. får anmälan bara innefatta upplysning om att den berörda personen inte uppfyller de medicinska kraven. Efter att ha fått anmälan ska Trafiksäkerhetsverket bland annat undersöka om det finns anledning att återkalla förarbevis, behörighetsbevis eller dispens.

Enligt 5 mom. kan uppgifterna lämnas med hjälp av teknisk anslutning eller i övrigt i elektronisk form.

Paragrafen motsvarar 73 a § i vägtrafiklagen och 48 § i luftfartslagen.

50 §. Anmärkning eller varning till verksamhetsutövare. Paragrafen föreskriver om anmärkning och varning som kan tilldelas verksamhetsutövare. Trafiksäkerhetsverket kan ge en verksamhetsutövare en anmärkning eller en varning, om det finns anledning att misstänka att denne inte har sett till att behörighetsvillkoren för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfylls enligt vad som föreskrivs i 4 mom.

Enligt 2 mom. får varning ges om det inte kan anses vara tillräckligt med anmärkning med hänsyn till de samlade omständigheterna.

I 3 mom. anges det på vilket sätt anmärkning eller varning kan ges.

Enligt 4 mom. kan Trafiksäkerhetsverket också förordna att verksamhetsutövaren ska rätta till felen eller bristerna enligt 1 mom.

51 §. Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande. Om en verksamhetsutövare inte följer föreläggandet kan Trafiksäkerhetsverket förena ett åläggande eller förbud med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande enligt vad som föreskrivs i viteslagen. Bestämmelsen motsvarar 153 § i luftfartslagen.

12 kap. Straffbestämmelser

I kapitlet ingår straffbestämmelser.

52 §. Äventyrande av trafiksäkerheten. Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i

strafflagen. Bestämmelsen motsvarar 170 § luftfartslagen.

53 §. Fylleri i tågtrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Bestämmelsen hänvisar till 23 kap. 7, 8 och 10 § i strafflagen och motsvarar 171 § i luftfartslagen. Här jämföras förande av fortskaffningsmedel enligt 23 kap. 10 § i strafflagen utan kompletterande intyg enligt 12 § i denna lag med förarbevis. Enligt 12 § 2 mom. krävs det för att få kompletterande intyg att man har rätt att framföra en viss typ av materiel på en viss del av infrastrukturen. Syftet är att främja trafiksäkerheten på samma sätt som det ställs krav för att få förarbevis. Vid utmätning av straff kan det bland annat beaktas att personen bara saknar kompletterande intyg.

54 §. Användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken. Bestämmelsen ska säkerställa att en person med arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. döms till böter för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken, om inte ett strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, när han eller hon utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har höjd alkoholkoncentration i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstanterbar mängd. Bestämmelsen motsvarar 172 § i luftfartslagen. Detta innebär att så kallad nolltolerans för alkohol införs i järnvägstrafiken. Förändringen är inte lika stor beträffande berusningsmedel eftersom 23 kap. 7 § om fylleri i tågtrafik redan nu innehåller en bestämmelse om nolltolerans för berusningsmedel i järnvägstrafiken på samma sätt som i vägtrafiken. Bestämmelsens förhållande till strafflagen är avsett att vara detsamma som förhållandet är mellan 172 § i luftfartslagen och 23 kap. 6 § i strafflagen beträffande fylleri i lufttrafik. Gärningsmannakretsen för denna paragraf och 23 kap. 7 § i strafflagen motsvarar också i övrigt varandra, men 23 § 7 § i strafflagen tillämpas inte på säkerhetsmän eller personer som installerar och underhåller säkerhetsanordningar. Vad gäller alkoholförtäring i säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter föreslås strafflagens strängaste bestämmelse bli tillämplig, om gärnings-

mannen har förtärt minst 0,5 promille alkohol eller på något annat sätt som föreskrivs i 23 kap. 7 § i strafflagen. Vid lägre promillehalter ska den särskilda nolltoleransbestämmelse som ingår i den föreslagna lagen. Strafflagens bestämmelse om fylleri i tågtrafik ska inte tillämpas, om det verksamma ämnet i berusningsmedlet härstammar från ett läkemedel som personen har rätt att använda i sitt arbete. Specialbestämmelsen enligt denna lag blir tillämplig om läkemedelsanvändningen inte är godkänd av en sakkunnig läkare inom järnvägsbranschen eller av en företagsläkare som är godkänd som yrkesutbildad person inom företagshälsovården.

55 §. Straffrättsligt tjänsteansvar. Enligt 1 mom. ska bestämmelserna om straffrättsligt ansvar tillämpas på examinatorer, de som bedömer prov, de som övervakar prov och de som är med och utfärdar intyg över yrkeskompetens inom järnvägssektorn, eftersom de utövar offentlig makt.

Enligt 2 mom. ingår det bestämmelser om skadestånd i skadeståndslagen.

13 kap. Särskilda bestämmelser

56 §. Anmälan om att anställningsförhållandet upphör. Enligt paragrafen är verksamhetsutövaren skyldig att meddela Trafiksäkerhetsverket när någon som är anställd eller tjänstgör hos denne slutar.

57 §. Överklagande. Paragrafen har en informativ bestämmelse.

58 §. Ikraftträdande. Enligt 1 mom. träder lagen i kraft den 1 januari 2010, samma dag som Trafiksäkerhetsverket inleder sin verksamhet. Enligt 2 mom. upphävs genom lagen den gällande lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet med senare ändringar. Enligt 3 mom. får åtgärder som verkställigheten av lagen kräver vidtas innan den träder i kraft. Bestämmelsen är nödvändig inte minst för att Järnvägsverkets uppgifter föreslås bli integrerade i Trafiksäkerhetsverket.

59 §. Övergångsbestämmelser. Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser. Meningen är att lagen i sin helhet ska tillämpas på personer som inleder sin utbildning i januari 2013 eller senare.

Enligt 1 mom. fortsätter den behörighet att gälla utan ändringar som gäller när lagen trä-

der i kraft. Undantag från denna regel finns nedan.

Enligt 2 mom. gäller dispens som Banförvaltningscentralen har beviljat till och med den 31 december 2012. Dispensen måste upphöra att gälla då för att det rättsliga läget i fråga om dispens ska förtydligas i tillräcklig grad efter övergångsperioden. I dagsläget finns det inte någon entydig information om alla dispenser som har beviljats genom åren. Dispenser som har beviljats genom beslut av Järnvägsverket fortsätter att gälla utan ändringar, men när lagen har trätt i kraft kan de återkallas enligt 35 § 1 mom., om de annars äventyrar trafiksäkerheten.

Genom 1–12 mom. genomförs övergångsbestämmelserna i artikel 37 i direktivet samtidigt som det säkerställs att övergångsperioden är tillräckligt lång.

Övergångsperioderna i 6 och 8 mom. behövs för att det ska finnas psykologer som är godkända av Trafiksäkerhetsverket och som har rätt att göra psykologiska personbedömningar enligt 21 §. Sådana psykologiska personbedömningar krävs av dem som inleder sin utbildning för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter den 1 januari 2013 eller senare. Lagens 31 § om godkännande av psykologer som utför psykologiska personbedömningar kommer dock att tillämpas redan från och med den 1 juni 2011.

Vid godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som är verksamma inom järnvägsbranschen ska till den 31 december 2010 användas samma grunder för godkännande och tillståndsförfarande som är i kraft i gällande lagstiftning. Innehållet i den kompletterande utbildning som avses i lagen ska bestämmas under 2010 och utbildning kan vid behov ordnas redan under övergångsperioden. Intyg över deltagande i den kompletterande utbildningen krävs dock först fr.o.m. den 1 januari 2011. Lagens 31 § ska tillämpas enligt övergångsbestämmelserna först fr.o.m. den 1 juni 2011, varför det inte är nödvändigt att göra en motsvarande övergångsbestämmelse för tillämpning av denna lag.

Enligt 10 mom. säkerställs att sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som

är godkända av Järnvägsverket kan utföra sina uppgifter enligt den gällande lagen fram till den 31 januari 2012.

Enligt 11 mom. har läroanstalter och repetitionsutbildare som är godkända enligt den gällande lagen rätt att utföra sina uppgifter i två år från och med att lagen har trätt i kraft.

Övergångsperioden i 12 mom. behövs för att Trafiksäkerhetsverket och verksamhetsutövarna ska kunna godkänna de examinatorer för prov för förare av rullande materiel som avses i 26 §.

Enligt 13 mom. gäller de utbildningsprogram som har godkänts innan denna lag träder i kraft till och med den 31 december 2012. Detta innebär att de läroanstalter som nu verkar och har godkänts på nytt med stöd av den gällande lagen får tillämpa de gällande utbildningsprogrammen fram till dess.

Enligt 14 mom. ska Trafiksäkerhetsverket införa ett behörighetsregister enligt denna lag senast den 1 januari 2012. I verkligheten kommer registret att införas tidigare, men det behövs trots det en tidsfrist.

Enligt 15 mom. ska verksamhetsutövarna införa ett register för kompletterande intyg senast den 1 januari 2013.

Enligt 16 mom. ska föreskrifterna om medicinska krav och bedömning av hälsotillståndet från Järnvägsverket tillämpas utan ändringar till dess att Trafiksäkerhetsverket ut meddelat nya föreskrifter. Bestämmelsen tillåter en tillräckligt lång övergångsperiod när Järnvägsverkets uppgifter flyttas över till Trafiksäkerhetsverket från och med 2010.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Enligt förslaget ska i 6 § 4 mom., 8 § 5 och 6 mom., 12 § 6 mom., 13 § 7 mom., 15 § 4 mom., 18 § 4 mom., 23 § 3 mom., 24 § 4 mom., 30 § 4 mom., 31 § 3 mom., 32 § 4 mom., 39 § 4 mom. och 45 § 5 mom. ingå bemyndiganden av att utfärda förordning enligt 80 § i grundlagen.

Bestämmelserna i förordningarna är dock av teknisk karaktär och gäller inte grunderna för individens rättigheter och skyldigheter.

Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om en del frågor med ringa

allmän betydelse och liten målgrupp. Enligt förslaget ska i 16 § 8 mom., 17 § 3 mom., 19 § 5 mom., 20 § 6 mom., 21 § 4 mom., 25 § 2 mom., 27 § 4 mom. och 28 § 2 mom. ingå bemyndiganden att utfärda föreskrifter enligt 80 § 2. mom. i grundlagen.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010 eller så snart som möjligt sedan det har antagits och stadfästs.

4 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Bestämmelserna i förordningarna är dock av teknisk karaktär och gäller inte grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om en del frågor med ringa allmän betydelse och liten målgrupp.

Följaktligen kan lagen stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

*Lagförslag***Lag****om säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter i järnvägssystemet**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Syfte

I denna lag föreskrivs det om de krav beträffande ålder, yrkeskunskaper, hälsotillstånd och annan lämplighet som ställs på förare av rullande materiel på järnvägarna och på andra som har säkerhetsrelaterade uppgifter på järnvägarna, hur de förvärvar behörighet och hur uppgifter om behörighet ska registreras.

I lagen föreskrivs det dessutom om läroanstalter som ger utbildning i trafiksäkerhet på järnvägarna.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på dem som har eller söker sig till säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter samt på dem som installerar och underhåller säkerhetsanordningar och arbetar som säkerhetsmän på statens bannät.

Lagen tillämpas dock inte i järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland på dem som på finska statens gränsområden och gränsstationer utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och är anställda av ett järnvägsföretag från ett annat land.

Lagen tillämpas på dem som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på privata spåranläggningar till de delar som en sådan arbets-

uppgift på en privat spåranläggning direkt påverkar trafiken på statens bannät.

Lagen tillämpas inte på metrobanor, spårvagnar eller andra spårvägssystem.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *järnvägssystem* järnvägsinfrastruktur, privata spåranläggningar och rullande materiel på dem samt verksamheten och förvaltningen i det system som de bildar,

2) *säkerhetsrelaterad arbetsuppgift* arbetsuppgift som utförs i järnvägssystemet och som direkt påverkar trafiksäkerheten där,

3) *säkerhetsman* person som varnar dem som arbetar på en järnvägsbana för ankommande rullande materiel,

4) *järnvägsföretag* bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för trafiken; som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft samt internationella konsortier av järnvägsföretag,

5) *museitrafik* till sin omfattning obetydlig trafik som en sammanslutning bedriver utan vinstsyfte på bannätet med museimateriel eller därmed jämförlig materiel,

6) *privat spåranläggning* till bannätet ansluten spåranläggning som inte är statsägd och inte förvaltas av Trafikverket,

7) *verksamhetsutövare* järnvägsföretag, företag eller sammanslutningar som bedriver museitrafik, företag eller sammanslutningar som är verksamma på privata spåranslagningar, företag som bedriver banhållning och Trafikverket,

8) *rullande materiel* lok som används i dels person- och godstrafik, dels växlingstrafik, motortåg avsedda för persontrafik och rälsgående underhållsfordon,

9) *förare av rullande materiel* lokförare och förare av annan rullande materiel som i enlighet med denna lag har förmåga och tillstånd att självständigt, ansvarsfullt och säkert framföra rullande materiel i järnvägstrafiken,

10) *lokförardirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen.

4 §

Verksamhetsutövarens ansvar

I sin verksamhet svarar verksamhetsutövaren för att personer som är anställda eller deltar i verksamheten hos denne och har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfyller de behörighetsvillkor som föreskrivs i denna lag.

2 kap.

Behörighetsvillkor för dem som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter

5 §

Säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter

I denna lag avsedda arbetshelheter som påverkar trafiksäkerheten på järnvägen är följande:

- 1) framförande av rullande materiel,
- 2) växlingsarbete,
- 3) trafikledning, och
- 4) ansvar för trafiksäkerheten vid banarbete.

Personer som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som avses i 1 mom. ska ha avlagt och blivit godkända i en studieprestation som avses i 26.

Studieprestationerna ska ha avlagts vid en läroanstalt som är godkänd av Trafiksäkerhetsverket för att ge utbildning för arbetsuppgiften.

6 §

Behörighetsvillkor

Av den som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter krävs att han eller hon

- 1) är lämplig för uppgiften,
- 2) har sådan hälsa som föreskrivs i denna lag,
- 3) i tillräcklig omfattning behärskar och förstår det språk som används vid skötseln av trafik,
- 4) är minst 18 och högst 67 år gammal,
- 5) har gott anseende i den meningen att han eller hon de senaste fem åren inte har dömts för ett brott som visar att han eller hon är olämplig att ha säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter,
- 6) har genomgått det uppgiftsspecifika utbildningsprogram som avses i 26 § och blivit godkänd.

Varje förare av rullande materiel ska ha förarbevis och kompletterande intyg enligt denna lag.

Andra personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än förare av rullande materiel ska ha ett behörighetsbevis enligt denna lag.

Den som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ska ha språkkunskaper som motsvarar kravnivån för arbetsuppgiften. Bestämmelser om tillräckliga kunskaper i det språk som används i skötseln av trafiken utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

3 kap.

Förarbevis och kompletterande intyg

7 §

Förarbevis

Som bevis för att en förare av rullande materiel uppfyller de allmänna behörighetsvillkoren i 6 § utfärdas ett förarbevis för honom eller henne.

Föraren ska ha förarbeviset med sig när han eller hon framför rullande materiel.

Bestämmelser om hälsoundersökning och psykologisk personbedömning som den som ansöker om eller innehar förarbevis ska genomgå och om relaterade utlåtanden om lämplighet föreskrivs annanstans i denna lag.

Ett förarbevis gäller i tio år från utfärdandet, om inte något annat följer av 9 §.

Också ett förarbevis som har utfärdats i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är giltigt i Finland.

8 §

Ansökan om förarbevis

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på ansökan förarbevis för förare av rullande materiel, om

1) den sökande uppfyller de allmänna behörighetsvillkoren i 6 § 1 mom.,

2) den sökande har grundutbildning enligt 2 mom.,

3) den sökande har avlagt och blivit godkänd i det utbildningsprogram som krävs och har fått intyg över det från läroanstalten,

4) den sökande har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet av en läkare som avses i 30 §, och

5) den sökande har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet av en psykolog som avses i 32 §.

De som ansöker om förarbevis ska ha genomgått minst den grundläggande utbildning som avses i lagen om grundläggande utbildning (628/1998) eller motsvarande lärokurs samt yrkesutbildning enligt artikel 11 i lokförardirektivet.

Trafiksäkerhetsverket ska avgöra en ansökan om förarbevis inom en månad från det att den sökande har lämnat in alla uppgifter som är nödvändiga för att hans eller hennes ansökan ska kunna behandlas.

Bestämmelser om det prov som avses i 1 mom. 3 punkten kan utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelser om hur förarbevis ska utfärdas, uppdateras, förnyas och ändras och när det upphör och om dess språk, form och innehåll utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om dubblettexemplar av förarbevis som anmäls ha förkommit, blivit stulna eller förstörts utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet.

9 §

Förarbevis giltighet

Förarbeviset är giltigt tio år, om innehavaren av beviset deltar i repetitionsutbildning och utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt sin uppgiftsspecifika behörighet i minst 100 timmar varje kalenderår.

En innehavare av förarbevis ska genomgå regelbundna hälsoundersökningar enligt 20 § 4 mom. för att beviset ska fortsätta att gälla.

En person med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på statens bannät ska avlägga och bli godkänd i repetitionsutbildning en gång om året för att förarbeviset ska fortsätta att gälla.

En person med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på privata spåranläggningar ska avlägga och bli godkänd i repetitionsutbildning vartannat år för att beviset ska fortsätta att gälla.

Repetitionsutbildningens längd ska vara anpassad efter kravnivån på arbetsuppgiften.

Repetitionsutbildning får ges av läroanstalter som avses i 23 § 1 mom. och av den som är godkänd av Trafiksäkerhetsverket och insatt i trafiksäkerheten i järnvägssystemet.

Trafiksäkerhetsverket godkänner programmet för repetitionsutbildningen enligt vad som föreskrivs i 25 §.

10 §

Återkallande av förarbevis

Trafiksäkerhetsverket ska utan obefogat dröjsmål återkalla förarbeviset, om innehavaren av beviset inte längre uppfyller behörighetskraven. Förarbeviset kan återkallas helt eller delvis.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla förarbeviset, om en förare av rullande materiel upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser som utfärdas med stöd av den eller i övrigt allvarligt äventyrar järnvägssäkerheten med sitt agerande.

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål delge sitt beslut till innehavaren av beviset och den verksamhetsutövare som personen är anställd hos eller i vars verksamhet han eller hon deltar.

Om den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat inom Europeiska unionen, nedan medlemsstat, har begärt att Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett förarbevis som det har utfärdat eller utföra en kompletterande kontroll, ska verket avgöra frågan inom fyra veckor och underrätta ovan nämnda behöriga myndigheter, Europeiska gemenskapernas kommission och de behöriga myndigheter i de övriga medlemsstaterna om beslutet.

Bestämmelser om återkallande av förarbevis kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

11 §

Återkallande av förarbevis utfärdat i en annan medlemsstat

Om en förare med förarbevis från en annan medlemsstat inte längre uppfyller behörighetsvillkoren, ska Trafiksäkerhetsverket begära att den behöriga myndigheten återkallar förarbeviset eller utför en kompletterande kontroll. Trafiksäkerhetsverket ska på begäran informera Europeiska gemenskapernas kommission och de behöriga myndigheterna i de övriga medlemsstaterna om sin begäran.

Om Trafiksäkerhetsverket enligt 1 mom. har begärt att den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat återkallar ett förarbevis eller utför en kompletterande kontroll, men beslutet inte uppfyller tillbörliga krav, ska Trafiksäkerhetsverket begära ett yttrande om beslutet av Europeiska gemenskapernas kommission och samtidigt begära att kommissionen vid behov vidtar åtgärder för att rätta till läget.

12 §

Kompletterande intyg

Verksamhetsutövaren ska utfärda kompletterande intyg för en förare av rullande mate-

riel som är anställd eller deltar i verksamheten hos denne.

Det kompletterande intyget styrker att föraren av rullande materiel har rätt att framföra den materiel som anges i intyget på en viss del av bannätet. Föraren ska ha det kompletterande intyget med sig när han eller hon framför rullande materiel.

Den som ansöker om kompletterande intyg ska avlägga och bli godkänd i ett prov där yrkeskunskaperna om framförande av den rullande materiel som avses i intyget, om bannätet och om verksamhetsutövarens säkerhetsstyrningssystem testas i behövlig omfattning.

Det kompletterande intyget ägs av den verksamhetsutövare som utfärdat det och det gäller tills vidare, om förarens anställningsförhållande inte har upphört. Verksamhetsutövaren är skyldig att ge föraren en bestyrkt kopia av intyget.

Varje verksamhetsutövare ska som en del av sitt säkerhetsstyrningssystem fastställa förfarandet vid utfärdande eller uppdatering av intyg enligt lokförardirektivet.

Bestämmelser om hur ett kompletterande intyg ska utfärdas, uppdateras, förnyas och ändras och när det upphör att gälla och om dess språk, form och innehåll utfärdas genom förordning av statsrådet.

13 §

Återkallande av kompletterande intyg

Verksamhetsutövaren ska utan obefogat dröjsmål återkalla ett kompletterande intyg som den har utfärdat, om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren. Intyget kan återkallas helt eller för en viss tid.

Verksamhetsutövaren ska utan dröjsmål underrätta den förare som fått intyget och Trafiksäkerhetsverket om beslutet att återkalla den kompletterande intyg.

Om en förare av rullande materiel inte längre uppfyller behörighetsvillkoren och verksamhetsutövaren inte har återkallat intyget ska Trafiksäkerhetsverket begära att den verksamhetsutövare som utfärdat det kom-

pletterande intyget, återkallar det eller utför kompletterande kontroll. Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda föraren att arbeta på bannätet i Finland så länge det inväntar svar från den verksamhetsutövaren som utfärdat det kompletterande intyget.

Trafiksäkerhetsverket kan förbjuda en förare av rullande materiel att arbeta inom sitt område om föraren utgör ett allvarligt hot mot säkerheten i järnvägssystemet.

Trafiksäkerhetsverket är skyldigt att underätta Europeiska gemenskapernas kommission och de övriga behöriga myndigheterna om förbudet.

Om Trafiksäkerhetsverket eller den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat har begärt att den verksamhetsutövare i Finland som har utfärdat det kompletterande intyget att återkalla intyget eller göra tilläggskontroller, ska verksamhetsutövaren avgöra frågan inom fyra veckor från det att verksamhetsutövaren fick begäran och underrätta den begärande behöriga myndigheten om sitt beslut återkallar eller utför kompletterande kontroll.

Bestämmelser om återkallande av kompletterande intyg kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

14 §

Undantag

En förare av rullande materiel behöver inte ha kompletterande intyg för en viss del av bannätet, om han eller hon bistås av en annan förare i förarhytten som har med kompletterande intyg styrkt rätt att framföra rullande materiel på bannätsavsnittet, då det är fråga om

1) att den rullande materielen på begäran av förvaltaren av bannätet vid en störning i järnvägstrafiken måste köras via någon annan linje eller att banan måste underhållas,

2) exceptionella undantagsfall inom museitrafiken,

3) exceptionella undantagsfall i godstrafiken med samtycke från förvaltaren av bannätet,

4) leverans eller presentation av ny rullande materiel, eller

5) förarutbildning eller prov.

Verksamhetsutövaren ska i förväg underätta förvaltaren av bannätet om en transport som avses i 1 mom.

4 kap.

Behörighetsbevis

15 §

Behörighetsbevis

Ett behörighetsbevis ger innehavaren av beviset rätt att utföra andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än att framföra rullande materiel så som det närmare föreskrivs i behörighetsbeviset.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på begäran behörighetsbevis, om

1) den sökande uppfyller kraven i 6 § 1 mom.,

2) den sökande har avlagt och blivit godkänd i de obligatoriska studierna och fått ett intyg över det från läroanstalten,

3) den sökande har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet av en sakkunnigläkare som avses i 30 §, och

4) den sökande har fått ett positivt utlåtande om sin lämplighet av en sakkunnigpsykolog som avses i 32 §.

Innehavaren av ett behörighetsbevis ska ha beviset med sig när han eller hon utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Bestämmelser om formen för och innehållet i behörighetsbeviset och hur det beviljas utfärdas genom förordning av statsrådet.

16 §

Behörighetsbevisets giltighet

Behörighetsbeviset gäller tills vidare om innehavaren av beviset deltar i repetitionsutbildning och utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter enligt sin uppgiftsspecifika behörighet i minst 100 timmar varje kalenderår.

En innehavare av behörighetsbevis ska genomgå regelbundna undersökningar enligt 20 § 5 mom. för att beviset ska fortsätta att gälla.

En person med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på statens bannät ska avlägga och

bli godkänd i repetitionsutbildning en gång om året för att beviset ska fortsätta att gälla.

En person med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter på privata spåranläggningar ska avlägga och bli godkänd i repetitionsutbildning vartannat år för att beviset ska fortsätta att gälla.

Repetitionsutbildningens längd ska vara anpassad efter kravnivån på arbetsuppgiften.

Repetitionsutbildning får ges av läroanstalter som avses i 23 § 1 mom. och av den som är godkänd av Trafiksäkerhetsverket och insatt i trafiksäkerheten i järnvägssystemet.

Trafiksäkerhetsverket godkänner programmet för repetitionsutbildningen enligt vad som föreskrivs i 25 §.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda föreskrifter om innehållet i och längden på repetitionsutbildningen.

17 §

Förnyad giltighet för behörighetsbevis

Den som har fått utbildning för andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än framförande av rullande materiel och som på grund av bestämmelserna i 16 § inte har ett giltigt behörighetsbevis, ska avlägga och bli godkänd i både repetitionsutbildningen och det praktiska provet för att få återgå till sina säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Om personen inte har haft sådana uppgifter som avses i 1 mom. på fem år eller längre, ska han eller hon, utöver det prov och den utbildning som avses i 1 mom., genomgå ett utbildningsprogram för respektive anordningar och materiel för att kunna återuppta ifrågavarande arbetsuppgifterna.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammen för respektive anordningar och materiel.

18 §

Återkallande av behörighetsbevis

Trafiksäkerhetsverket ska utan obefogat dröjsmål återkalla behörighetsbeviset, om innehavaren av beviset inte längre uppfyller behörighetsvillkoren för sin arbetsuppgift.

Behörighetsbeviset kan återkallas permanent eller för viss tid.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla behörighetsbeviset, om innehavaren upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdas med stöd av den eller i övrigt allvarligt äventyrar järnvägssäkerheten med sitt agerande.

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål delge sitt beslut till innehavaren av behörighetsbeviset och till den verksamhetsutövare som innehavaren är anställd hos eller i vars verksamhet han eller hon deltar.

Bestämmelser om återkallande av behörighetsbevis kan vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

5 kap.

Medicinska krav och bedömning av hälso- tillståndet

19 §

Allmänna medicinska krav

Bara den som har tillräckliga fysiska och psykiska förutsättningar för uppgifter får arbeta med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter och med installation och underhåll av trafiksäkerhetsanordningar och som säkerhetsman. Personen ska styrka detta genom ett sådant giltigt och positivt utlåtande om sin lämplighet som avses i 20 § 3 mom.

En person som på grund av sjukdom, lyte eller skada, andra nedsättningar av funktionsförmågan eller på grund av någon annan liknande egenskap har väsentligt nedsatt förmåga att fortlöpande eller tillfälligt sköta en arbetsuppgift som avses i 1 mom. får inte ha en sådan arbetsuppgift.

Den som arbetar med en uppgift som avses i 1 mom. får använda läkemedel som kan påverka möjligheterna att utföra en arbetsuppgift enligt 1 mom. endast om en i 30 § 1 mom. avsedd sakkunnigläkare eller en yrkesutbildad person inom företagshälsovården som avses i 31 § 1 mom. godkänner att de används.

Kravnivån på arbetsuppgiften ska beaktas vid bedömningen av huruvida en i 1 mom.

avsedd person uppfyller de medicinska kraven eller inte.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela föreskrifter om de krav som ställs på sinnesfunktionerna samt om sådana sjukdomar, lyten, skador och andra slag av nedsättning av funktionsförmågan som påverkar möjligheterna att utföra en arbetsuppgift eller andra liknande egenskaper som försämrar möjligheterna att utföra en i 1 mom. avsedd uppgift samt om bedömningen av dessa.

20 §

Bedömning av hälsotillståndet

Verksamhetsutövaren ska försäkra sig om att personer med sådana arbetsuppgifter som avses i 19 § 1 mom. genomgår en hälsoundersökning enligt lagen om företagshälsovård innan de börjar i sitt arbete.

En hälsoundersökning ska alltid också utföras om det finns anledning att misstänka att

1) personens hälsotillstånd inte uppfyller kraven enligt 19 § eller de krav som ställs med stöd av den, eller

2) det finns andra särskilda trafiksäkerhetsrelaterade orsaker till en hälsoundersökning.

Utifrån resultaten av hälsoundersökningen ska en i 30 § avsedd sakkunnigläkare ge ett skriftligt utlåtande om personens hälsomässiga lämplighet för de arbetsuppgifter som avses i 19 § 1 mom. Utlåtandet gäller till nästa regelbundna hälsoundersökning enligt 4 eller 5 mom., till en hälsoundersökning som föreskrivits av verksamhetsutövaren eller till en hälsoundersökning som utförs av en i 30 § avsedd sakkunnigläkare.

Förare av rullande materiel ska genomgå regelbunden hälsoundersökning det år han eller hon fyller 25 år och därefter med minst tre års intervaller till 55 års ålder och därefter varje år.

Personer som installerar och underhåller säkerhetsanordningar samt säkerhetsmän och andra personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter än förare av rullande materiel ska genomgå regelbunden hälsoundersökning det år de fyller 25 år och därefter minst vart femte år tills de fyller 40 år. Sedan ska de

genomgå hälsoundersökning minst vart tredje år tills de fyller 61 och därefter varje år.

Bestämmelser om hälsoundersökningar och vad de ska innehålla utfärdas genom föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket.

21 §

Psykisk lämplighet

Verksamhetsutövaren ska se till att en psykolog som avses i 32 § 1 mom. gör en psykologisk personbedömning av den som inleder säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter för säkerställande av att denne har tillräckligt stor psykisk kapacitet och är lämplig att utföra arbetet. De som ansvarar för trafiksäkerheten vid banarbete behöver dock inte bedömas i detta avseende.

En psykologisk personbedömning ska också alltid göras när det på grundval av en bedömning som gjorts av en sådan yrkesutbildad person inom företagshälsovården som avses i 31 § 1 mom. finns anledning att misstänka att trafiksäkerheten äventyras på grund av att någon som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inte längre har psykisk kapacitet att sköta sitt arbete.

En psykolog ska utifrån resultaten av den psykologiska personbedömningen lämna ett skriftligt utlåtande om den bedömdes psykiska lämplighet för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om psykologiska personbedömningar och om bedömning av de psykiska egenskaperna och lämpligheten hos den som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

22 §

Berusningsmedel och nedsatt funktionsförmåga

Uppgifter enligt 19 § 1 mom. får inte utföras av den som till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i hans eller hennes organism finns en konstaterbar mängd av ämnet.

Uppgifter enligt 1 mom. får inte heller utföras av den som på grund av sjukdom eller trötthet eller av någon annan liknande orsak inte kan fullgöra uppgiften utan att äventyra trafiksäkerheten.

6 kap.

Läroanstalter och utbildningsprogram

23 §

Läroanstalter

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan tills vidare eller för viss tid som utbildningsanordnare enligt denna lag en läroanstalt där personalen har sådan god yrkeskunskap om järnvägssystemet som behövs för utbildningsuppdraget. Godkännandet kan också begränsas till att gälla utbildning enligt ett eller flera utbildningsprogram.

Läroanstalten ska begära nytt godkännande av Trafiksäkerhetsverket, om omfattningen av utbildningen ändras väsentligt. Trafiksäkerhetsverket kan också se över godkännandet, om behörighetsvillkoren för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter ändras väsentligt.

Bestämmelser om en förteckning över godkända läroanstalter, begränsningar i godkännandet och andra tekniska detaljer kan vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

24 §

Undervisningspersonal och undervisningsmaterial

En förutsättning för godkännande av en läroanstalt är att den har tillräckligt stor undervisningspersonal med avseende på verksamhetens omfattning samt lämpligt undervisningsmaterial och lämpliga lokaler samt en person som ansvarar för undervisningen och som styr, övervakar och utvecklar utbildningen och även i övrigt i praktiken sköter dessa uppgifter.

Utbildarna och den person som ansvarar för utbildningen ska ha de kunskaper och färdigheter som krävs för uppgiften och vara tillräckligt insatta i området.

Läroanstalten svarar för att undervisningspersonalen har de kunskaper om undervisningsområdet och branschen och lagstiftningen om dem som är nödvändiga för utbildningsverksamheten.

Bestämmelser om behörighetsvillkoren för utbildarna och den person som ansvarar för utbildningen kan utfärdas genom förordning av statsrådet.

25 §

Godkännande av utbildningsprogram

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan av läroanstalten de uppgiftsspecifika utbildningsprogrammen för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter. Ett utbildningsprogram ska omfatta åtminstone undervisning som ger grundkunskaper i järnvägssystemet och undervisning om tillämpliga bestämmelser och föreskrifter samt handledning i arbetsuppgifter som ingår i utbildningsprogrammet.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmar föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammen och utbildningsmetoderna.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla godkännandet av ett utbildningsprogram som godkänts, om verket upptäcker väsentliga brister i det.

26 §

Uppgiftsspecifik kompetens

En godkänd studieprestation enligt utbildningsprogrammet ger uppgiftsspecifik kompetens för den uppgift som anges i utbildningsprogrammet.

27 §

Godkännande av examinator för prov för förare av rullande materiel

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan examinatorer för prov som berättigar till förarbevis för förare av rullande materiel. En förutsättning är att den sökande är insatt speciellt de ämnen som ingår i provet och har tillräcklig praktisk erfarenhet av ämnena.

En verksamhetsutövare kan godkänna en examinator för prov som berättigar till kompletterande intyg för förare av rullande materiel, om den sökande är speciellt insatt i de ämnen som ingår i provet och har tillräcklig praktisk erfarenhet av ämnena.

Examinatorerna godkänns för högst fem år i sänder.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela bestämmelser om de krav som ställs på en 1 och 2 mom. avsedd examinator i fråga om kunskaper, färdigheter, branschkunskaper och upprätthållande av kompetens och om giltighetstiden för rätten att vara examinator.

28 §

Godkännande av repetitionsutbildare

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan en utbildare för repetitionsutbildning för högst fem år i sänder. En förutsättning för godkännande är att den sökande är speciellt insatt i trafiksäkerheten i järnvägssystemet och har tillräcklig praktisk erfarenhet av området.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela bestämmelser om kraven på repetitionsutbildare i fråga om kunskaper, färdigheter, branschkunskaper och upprätthållande av kompetens.

29 §

Återkallande av godkännande

Trafiksäkerhetsverket kan tills vidare eller för viss tid återkalla ett godkännande för en läroanstalt helt eller delvis, om läroanstalten inte längre uppfyller villkoren för godkännande, inte har anhängit om godkännande enligt 25 § 1 mom. för sina utbildningsprogram eller i övrigt allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller föreskrivna skyldigheter. Läroanstalten ska höras före återkallandet.

Trafiksäkerhetsverket kan tills vidare eller för viss tid återkalla godkännandet av en repetitionsutbildare, om repetitionsutbildaren inte längre uppfyller villkoren för godkännande eller allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller föreskrivna

skyldigheter. Innan godkännandet återkallas ska Trafiksäkerhetsverket höra utbildaren.

Trafiksäkerhetsverket kan tills vidare eller för viss tid återkalla godkännandet av en examinator som avses i 27 § 1 och 2 mom., om examinatorn inte längre uppfyller villkoren för godkännande eller allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller i lagstiftningen eller annars föreskrivna skyldigheter. Innan godkännandet återkallas ska Trafiksäkerhetsverket höra examinatorn och verksamhetsutövaren.

Verksamhetsutövaren kan tills vidare eller för viss tid återkalla godkännandet av en examinator som avses i 27 § 1 och 2 mom., om examinatorn inte längre uppfyller villkoren för godkännande eller allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller föreskrivna skyldigheter. Innan godkännandet återkallas ska verksamhetsutövaren höra examinatorn.

7 kap.

Bedömning av hälsotillståndet och bedömningsförfarande

30 §

Sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan och för högst fem år i sänder en sakkunnigläkare för att bedöma hälsotillståndet och trafikbehörigheten hos personer med arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. Läkaren ska

- 1) vara insatt i trafikmedicin,
- 2) ha god kunskaper om de medicinska kraven inom järnvägssystemet och hälsokraven i arbetsuppgifterna,
- 3) ha praktisk erfarenhet av arbetsplatsutredningar inom sektorn,
- 4) ha intyg över regelbundet deltagande i kompletterande utbildning som Trafiksäkerhetsverket ordnar.

Trafiksäkerhetsverkets godkännande fortsätter att gälla, om sakkunnigläkaren regelbundet deltar i kompletterande utbildning.

Bestämmelser om vilken kompetens som krävs av en sakkunnigläkare och om längden på och innehållet i den kompletterande ut-

bildningen och om hur ofta läkaren ska delta i den kompletterande utbildningen samt om hur ofta läkaren ska delta i utbildningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

31 §

Yrkesutbildade personer inom företagshälsovården verksamma inom järnvägstrafiken

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan och för högst fem år en yrkesutbildad person inom företagshälsovården som avses i lagen om företagshälsovård (1383/2001) för att utföra hälsoundersökningar personer med arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. Kraven är att den yrkesutbildade personen

1) har tillräckligt stor kännedom om hälso-kraven för dem som arbetar i trafiksäkerhetsuppgifter på järnvägarna,

2) har praktisk erfarenhet av arbetsplatsutredningar inom området,

3) har fått praktisk introduktion av en sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen i hur hälsoundersökningar ska genomföras, och

4) har intyg över deltagande i kompletterande utbildning som Trafiksäkerhetsverket ordnar.

Trafiksäkerhetsverkets godkännande fortsätter att gälla, om en yrkesutbildad person inom företagshälsovården regelbundet deltar i kompletterande utbildning.

Bestämmelser om vilken kompetens som krävs av yrkesutbildade personer inom företagshälsovården och om längden på och innehållet i den kompletterande utbildningen samt om hur ofta personerna ska delta i utbildningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken

Trafiksäkerhetsverket godkänner på ansökan för högst fem år en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken med rätt att utföra psykologiska personbedömningar av personer som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Kraven är att en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken

1) har goda kunskaper i arbets- och organisationspsykologi och god kännedom om psykologisk personbedömning,

2) är väl insatt i bedömning av de psykiska egenskaper som krävs av den som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter,

3) har praktisk erfarenhet av bedömning av psykiska egenskaper,

4) innehar intyg över deltagande i kompletterande utbildning som Trafiksäkerhetsverket ordnar.

Trafiksäkerhetsverkets godkännandet fortsätter att gälla om sakkunnigpsykologen regelbundet deltar i kompletterande utbildning.

Bestämmelser om vilken kompetens som krävs av en sakkunnigpsykolog inom järnvägstrafiken och om längden på och innehållet i den kompletterande utbildningen samt om hur ofta han eller hon ska delta i utbildningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

33 §

Återkallande av godkännande av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och av godkännande av andra sakkunniga

Trafiksäkerhetsverket kan tillsvidare eller för viss tid återkalla godkännandet av en sakkunnig som avses i 30—32 §, om den sakkunniga inte längre uppfyller villkoren för godkännande, inte har deltagit i den kompletterande utbildning som Trafiksäkerhetsverket ordnar eller i övrigt allvarligt överträder villkoren i beslutet om godkännande eller i lagstiftningen annars föreskrivna skyldigheter.

Trafiksäkerhetsverket är skyldigt att höra den sakkunniga innan godkännandet återkallas.

8 kap.

Dispens

34 §

Dispens

Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl bevilja den som har arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. dispens tills vidare eller för viss

tid från den uppgiftsspecifika kompetensen och hälsotillståndskraven.

Dispensen får inte äventyra säkerheten i järnvägstrafiken. Beslutet om dispens kan förenas med villkor och begränsningar för att trygga säkerheten.

35 §

Återkallande av dispens från medicinska krav

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla den dispens från medicinska krav som det har beviljat en person som utför uppgifter enligt 19 § 1 mom., om det i dennes hälsotillstånd eller i övrigt i hans eller hennes förhållanden vilka inverkade på beslutet om dispens sker en sådan förändring som kan äventyra säkerheten i järnvägstrafiken. Dispensen kan återkallas permanent eller för viss tid.

Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål delge sitt beslut till den berörda personen och den verksamhetsutövare som personen är anställd hos eller i vars verksamhet han eller hon deltar.

9 kap.

Behörighetsregister

36 §

Användningsändamål

Trafiksäkerhetsverket för ett behörighetsregister för tillsyn över järnvägstrafiken, administration av förarbevis- och behörighetsbevisuppgifter, säkerställande av järnvägstrafiken, uppfyllande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland och utförande av andra uppgifter inom verkets ansvarsområde.

Behörighetsregistret är ett personregister som avses i personuppgiftslagen (523/1999).

I registret antecknas behövliga uppgifter om förarbevis, kompletterande intyg och behörighetsbevis som har beviljats personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter.

Behörighetsregistret får föras elektroniskt.

37 §

Samband med annan lagstiftning

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet på sekretessen för uppgifter i registret och rätten att ge ut uppgifter ur registret samt personuppgiftslagen på annan behandling av personuppgifter.

38 §

De registrerade

I behörighetsregistret får uppgifter om följande registreras:

1) personer som hos Trafiksäkerhetsverket har ansökt om förarbevis för att framföra rullande materiel eller om behörighetsbevis för andra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter inom järnvägssystemet,

2) personer som har ansökt om dispens enligt 34 § av Trafiksäkerhetsverket,

3) personer som avses i 1 och 2 punkten, om de har gjort sig skyldiga till brott som avses i 52–54 §, och

4) personer som avses i 1 och 2 punkten, om de är föremål för förundersökning, åtalsprövning eller rättegång som gäller en gärning som avses i 3 punkten.

39 §

Uppgifter som får registreras

I behörighetsregistret får namn, personbeteckning och övriga identifierings- och kontaktuppgifter för personer som avses i 38 § registreras.

Utöver uppgifterna enligt 1 mom. får det i registret lagras uppgifter som specificeras närmare i lokförardirektivet och i de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet och som behövs för registrets användningsändamål samt övriga uppgifter som behövs för registrets användningsändamål.

För beslut om tillstånd och för tillsyn får dessutom följande känsliga uppgifter registreras:

1) behövliga uppgifter om hälsoundersökningar, psykologisk lämplighet och hälsotillstånd, och

2) uppgifter om äventyrande av trafiksäkerheten i järnvägssystemet, användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken, järnvägsförseelse, grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller brott som avses i 53 § i denna lag och om förundersökning, åtalsprövning eller rättegång i dessa fall och om straff och andra påföljder vid brott och förseelser.

Bestämmelser om vilka uppgifter som ska registreras i behörighetsregistret utfärdas genom förordning av statsrådet.

40 §

Tillståndshavarens anmälningsplikt

Om det sker förändringar i de registrerade uppgifterna, ska tillståndshavaren underrätta Trafiksäkerhetsverket om detta inom 14 dagar. Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur ändringar ska meddelas.

41 §

Skyldighet att lämna uppgifter

Läroanstalter, repetitionsutbildare, sakkunnigläkare som avses i 30 § och psykologer som avses i 32 § ska trots sekretessbestämmelserna lämna nödvändiga uppgifter för behörighetsregistret, när en person har genomgått en repetitionsutbildning och blivit godkänd eller genomgått psykologisk personbedömning, regelbunden hälsoundersökning eller någon annan hälsoundersökning som hans eller hennes hälsotillstånd kräver. Uppgifter-na kan också lämnas av verksamhetsutövaren.

Verksamhetsutövaren ska utan hinder av sekretessbestämmelserna för behörighetsregistret lämna identifieringsuppgifter om personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som är anställda eller deltar i verksamheten hos denne och meddela ändringar i dem samt lämna nödvändiga uppgifter om kompletterande intyg som den har utfärdat.

Uppgifter enligt denna paragraf får också lämnas med hjälp av teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.

42 §

Avförande av uppgifter

Uppgifter avförs ur behörighetsregistret enligt följande:

1) uppgifter om äventyrande av järnvägs-säkerheten, användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken eller äventyrande av trafiksäkerheten i järnvägssystemet, uppgifter om grovt äventyrande av trafiksäkerheten, järnvägsförseelse samt brott som avses i 53 § i denna lag fem år efter att beslutet om dem har vunnit laga kraft, och

2) brottsuppgifter om en misstänkt, när denne genom ett lagakraftvunnet beslut har befriats från åtal eller när åtalsrätten för ett misstänkt brott har preskriberats.

43 §

Trafiksäkerhetsverkets rätt att få upplysningar av myndigheter

Trafiksäkerhetsverket har utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att få nödvändiga uppgifter ur befolkningsdatasystemet för att upprätthålla behörighetsregistret och kontrollera att registeruppgifterna är riktiga.

De uppgifter som avses i denna paragraf får också lämnas med hjälp av teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.

44 §

Utlämnande av personuppgifter ur behörighetsregistret

Utan hinder av sekretessbestämmelserna får personuppgifter lämnas ut ur behörighetsregistret till finländska myndigheter och utländska järnvägs- och haverimyndigheter, när det är nödvändigt för att de uppgifter och skyldigheter som föreskrivs i eller med stöd av lag ska kunna fullföljas.

10 kap.

Register över kompletterande intyg

45 §

Registret över kompletterande intyg

Den som utfärdar kompletterande intyg ska föra ett register över intygen med information om behörigheten hos förare av rullande materiel. Registret är ett personregister som avses i personuppgiftslagen.

I registret över kompletterande intyg registreras namn, kontaktuppgifter, personbezeichnung och övriga identifieringsuppgifter och de uppgifter som föreskrivs i lokförordningslivet.

Utöver uppgifterna enligt 2 mom. får andra uppgifter som är nödvändiga med avseende på registrets användningsändamål registreras.

Registret över kompletterande intyg får också föras elektroniskt.

Bestämmelser om uppgifter som ska föras in i registret över kompletterande intyg utfärdas genom förordning av statsrådet.

46 §

Skyldighet att lämna uppgifter

Läroanstalter och repetitionsutbildare ska utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna ut nödvändiga uppgifter för registret över kompletterande intyg, när en förare av rullande materiel har genomgått repetitionsutbildning.

De uppgifter som avses i denna paragraf får också lämnas med hjälp av teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.

47 §

Användning av uppgifter i registret och lagringstid

Den registeransvariga får använda uppgifterna i registret till att utfärda och återkalla kompletterande intyg, övervaka behörighet och behandla andra behörighetsfrågor.

Uppgifterna om en förare av rullande materiel avförs ur registret sedan tio år förflutit

från utgången av det år som hans eller hennes behörighet enligt denna lag har gått ut.

11 kap.

Tillsyn

48 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket övervakar att behörighetsvillkoren för dem som har säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter uppfylls.

För att kunna utföra uppgifter som är nödvändiga för att verkställa denna lag och för att övervaka att den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet följs när lagen verkställs har Trafiksäkerhetsverket rätt att

1) få tillträde till rullande materiel och andra ställen där verksamhet utövas, dock inte till lokaler som används för permanent boende,

2) kontrollera verksamhetsutövarens verksamhet.

Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn också över läroanstalterna, repetitionsutbildarna, examinatorerna, sakkunniglärarna, psykologerna och de yrkesutbildade personerna inom företagshälsovården, när de utför uppgifter enligt denna lag.

Trafiksäkerhetsverket ska föra förteckning över godkända läroanstalter, repetitionsutbildare, examinatorer samt sakkunniga som avses i 30-32 §.

Verksamhetsutövarna, läroanstalterna, repetitionsutbildarna, examinatorerna, personerna med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter, yrkesutbildade personer inom företagshälsovården, psykologerna och sakkunniglärarna inom järnvägsbranschen ska utan hinder av sekretessbestämmelserna lämna ut de uppgifter till Trafiksäkerhetsverket som det behövs för att kunna utöva tillsyn som föreskrivs i denna paragraf.

49 §

Anmälningar om hälsotillstånd

Om en sådan yrkesutbildad person inom företagshälsovården som avses i 31 § miss-

tänker att en person med en arbetsuppgift som avses i 19 § 1 mom. inte uppfyller de medicinska kraven, ska den yrkesutbildade personen utan hinder av sekretessbestämmelserna anmäla detta till en sakkunnigläkare som avses i 30 §.

Om en sakkunnigläkare konstaterar att en person med arbetsuppgifter som avses i 1 mom. inte uppfyller de medicinska kraven, ska läkaren utan hinder av sekretessbestämmelserna anmäla detta till Trafiksäkerhetsverket. Anmälan får inte innefatta andra uppgifter.

Innan en anmälan enligt 1 och 2 mom. görs ska den berörda personen upplysas om skyldigheten att göra anmälan och om hur hälsotillståndet påverkar hans eller hennes funktionsförmåga.

En anmälan enligt 2 mom. får bara innefatta upplysning om att den berörda personen inte uppfyller de medicinska kraven.

De uppgifterna som avses i denna paragraf får också lämnas med hjälp av teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form.

50 §

Anmärkning eller varning till verksamhetsutövare

Trafiksäkerhetsverket kan ge en verksamhetsutövare en anmärkning eller en varning, om denne inte har sett till att behörighetsvillkoren för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter iaktas på det sätt som föreskrivs i 4 mom.

En varning kan ges om en anmärkning enligt helhetsbedömning inte kan anses vara tillräcklig.

En anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska ges skriftligt.

Trafiksäkerhetsverket kan förordna att verksamhetsutövaren ska rätta till felet eller bristerna enligt 1 mom.

51 §

Vite samt hot om tvångsutförande och avbrytande

Trafiksäkerhetsverket kan förena ett åläggande eller förbud som utfärdas med stöd av denna lag med vite eller hot om tvångsutförande eller avbrytande enligt vad som föreskrivs i viteslagen (1113/1990).

12 kap.

Straffbestämmelser

52 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen (39/1889).

53 §

Fylleri i tågtrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Bestämmelser om straff för fylleri i tågtrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 7, 8 och 10 § i strafflagen.

54 §

Användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken

En person med arbetsuppgifter enligt 19 § 1 mom. som utför sin arbetsuppgift trots att han eller hon till följd av alkoholförtäring har förhöjd alkoholhalt i blodet eller har använt något annat berusningsmedel än alkohol så att det i kroppen finns en konstaterbar mängd, ska för användning av berusningsmedel i järnvägstrafiken dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

55 §

Straffrättsligt tjänsteansvar

Bestämmelserna om straffrättsligt ansvar tillämpas på examinatorer, de som bedömer prov, de som övervakar prov och de som är med och utfärdar intyg över yrkeskompetens inom järnvägssektorn.

Bestämmelser om skadestånd finns i skadeståndslagen (412/1974).

13 kap.

Särskilda bestämmelser

56 §

Anmälan om att anställningsförhållandet upphör

Verksamhetsutövaren ska utan dröjsmål anmäla till Trafiksäkerhetsverket när anställningsförhållandet eller verksamheten för en person som är anställd i trafiksäkerhetsuppgifter eller som deltar i verksamheten upphör. De uppgifter som avses i detta moment får lämnas med hjälp av teknisk anslutning eller på annat sätt elektroniskt.

57 §

Överklagande

Ett beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av denna lag får överklagas genom besvär enligt vad som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet ska iakttas även om det överklagas, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

58 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Genom denna lag upphävs lagen om trafiksäkerhetsuppgifterna i järnvägssystemet (1167/2004) jämte ändringar.
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

59 §

Övergångsbestämmelser

Den behörighet för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som gällde vid denna lags

ikraftträdande fortsätter att gälla utan ändringar.

Sådan dispens från medicinska krav som har beviljats genom beslut av Banförvaltningscentralen och som gällde vid denna lags ikraftträdande gäller till och med den 31 december 2012. Dispens som har beviljats av Järnvägsverket fortsätter att gälla utan ändringar.

De som inleder sin utbildning för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter den 1 januari 2013 eller senare ska ha behörighetsbevis eller förarbevis och kompletterande intyg från och med den tidpunkt när de inledde sitt säkerhetsrelaterade arbete.

Personer med säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter som inleder sin utbildning före den 1 januari 2013 ska ha behörighetsbevis eller förarbevis och kompletterande intyg senast den 31 december 2017.

Verksamhetsutövaren svarar för att förare av rullande materiel som är under 40 år genomgår regelbundna hälsoundersökningar så att intervallet följer bestämmelserna i denna lag senast den 1 januari 2018 och så att intervallet mellan undersökningarna från lagens ikraftträdande men före nämnda datum inte är längre än fem år.

De som inleder sin utbildning för säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter den 1 januari 2013 eller senare ska genomgå psykologiska personbedömningar enligt 21 §.

Lagens 27 § tillämpas från den 1 januari 2013.

Den skyldighet som avses i 30 § 1 mom. 4 punkten och 31 § 1 mom. 4 punkten att visa upp intyg över deltagande i den kompletterande utbildning som Trafiksäkerhetsverket ordnar tillämpas från och med den 1 januari 2011.

Lagens 32 § tillämpas från och med den 1 juni 2011.

Järnvägsverkets godkännanden av sakkunnigläkare inom järnvägsbranschen och yrkesutbildade personer inom företagshälsovården som gällde vid denna lags ikraftträdande gäller fram till den 31 januari 2012.

Järnvägsverkets godkännanden av läroanstalter och repetitionsutbildare som gällde vid denna lags ikraftträdande gäller i två år från ikraftträdandet av denna lag.

De utbildningsprogram som gällde vid denna lags ikraftträdande gäller till och med den 31 december 2012.

Trafiksäkerhetsverket ska ta i bruk ett behörighetsregister som avses i denna lag senast den 1 januari 2012.

Verksamhetsutövarna ska ta i bruk ett register för kompletterande intyg som avses i denna lag senast den 1 januari 2013.

Föreskrifter om medicinska krav och bedömning av hälsotillståndet som meddelats av Järnvägsverket ska tillämpas utan ändringar till dess att Trafiksäkerhetsverket meddelar nya föreskrifter.

Helsingfors den 13 november 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*