



TCO
Samhällspolitik och analys
Roger Mörtvik

Datum
2010-01-08
Ert datum
2009-12-09

Vår referens
2009-12-0056
Er referens
09-0138

Yttrande över "Behörighet för lokförare" DS 2009:54

Fackförbundet ST har tagit del av departementspromemorian "Behörighet för lokförare" (DS 2009:54) och lämnar här sina synpunkter på promemorians innehåll och förslag.

Övergripande synpunkter

Fackförbundet ST är positivt till att det införs ett enhetligt system med en motsvarighet till körkort för lokförare. Speciellt med tanke på den öppning av järnvägsmarknaden som just nu pågår. Genom införande av det föreslagna systemet med förarbevis och kompletterande intyg blir hanteringen dessutom myndighetsutövning.

Trots att ST till stora delar är nöjd med förslaget finns det några synpunkter som vi särskilt vill lyfta.

Rent generellt kan det lämpliga i att delegera myndighetsutövning till en privat arbetsgivare diskuteras när det är den egna personalen och arbetssökande som är föremål för myndighetsutövningen. Om det är förenligt med EG-direktivet bör det övervägas att Transportstyrelsen sköter hela hanteringen av kompletterande intyg istället för de enskilda arbetsgivarna. Det skulle dessutom ge positiva effekter för Transportstyrelsens vetskap om faktorer/situationer som kan påverka lämpligheten för förarbevis eftersom den är nära sammankopplad med lämpligheten för kompletterande intyg. Är det inte möjligt bör istället övervägas att Transportstyrelsen åtminstone är den instans som beslutar om återkallelse av kompletterande intyg.

En annan generell principfråga är avgiftsfinansiering av myndighetsutövning. Att jämföra förarbevisen med körkort och därmed avgiftsbelägga den hanteringen är en logisk analogi. Eftersom utbildningen av lokförare bl.a. sker inom ramen för KY-utbildningar är en annan logisk analogi att jämföra med andra högskoleutbildningar (inklusive examination) som ska vara avgiftsfria. Därmed kan en skälig kostnad för utfärdandet av själva förarbeviset vara rimlig men däremot inte en avgiftsbeläggning av utbildningen och/eller examinationen.

Förarens skyldighet att genomgå läkarundersökning mm

Denna lagstiftning om behörighet för lokförare bör ta till sig delar av förslaget om en lagstiftning för integritetsskydd i arbetslivet (SOU 2009:44). Det finns inget i EG-direktivet som hindrar att i denna lagstiftning ställas samma tydliga krav som SOU 2009:44 föreslog på att ingreppet i den personliga integriteten ska vara proportionerlig i förhållande till syftet, att en medicinsk undersökning ska genomföras av hälso- och sjukvårdspersonal och att prov som tas vid alkohol-, narkotika-, eller annat drogtest ska analyseras av ett laboratorium som är ackrediterat för uppgiften enligt lagen om

teknisk kontroll eller motsvarande laboratorium som är ackrediterat för uppgiften enligt lagstiftning i annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)¹

Frågan om läkarundersökningar, blodprov och andra undersökningar som avses i 2kap 10§ lämpar sig inte för reglering i enskilda anställningsavtal. Skälen till detta är flera. För det första handlar det om ett intrång i den personliga integriteten och är av den digniteten att den omfattas av Europeiska konventionen om mänskliga rättigheter. För det andra står arbetstagare och arbetssökande typiskt sett i en sådan beroendeställning till arbetsgivaren att de inte är jämbördiga avtalsparter. Därför bör det istället klargöras i en förordning när denna typ av tester får genomföras, med ett dispositivt utrymme för att i kollektivavtal avtala om den närmare hanteringen/genomförandet av denna typ av kontroller.

Därutöver bör betänkas att ur ett säkerhetsperspektiv är drogtestar och medicinska undersökningar inte tillräckligt och kan aldrig ersätta ett proaktivt arbetsmiljöarbete. Till exempel Alna varnar för att det finns en övertro på positiva effekter av att införa drogtestar och att de tenderar att ersätta andra viktiga insatser mot alkohol- och drogproblem på arbetsplatsen. Det får inte bli effekten av denna lagstiftning eftersom det allvarligt kan hota den faktiska säkerheten inom spårtrafiken.

Konsekvensbeskrivning av Transportstyrelsens nya uppdrag saknas

ST anser att promemorian, på ett nästan oseriöst sätt, valt att bortse från en viktig del i konsekvensbeskrivningen. Förslaget innebär att Transportstyrelsen får knappt tio nya uppdrag och promemorian borde ha genomfört en betydligt mer ingående konsekvensbeskrivning av vad det kommer att innebära för Transportstyrelsen.

I lagförslaget ges utrymme att avgiftsfinansiera delar av verksamheten men all verksamhet är inte lämplig att avgiftsbelägga. Det framgår inte heller hur Transportstyrelsen ska finansiera hanteringen av eventuella överklaganden enligt 5kap 5§. Att avgiftsbelägga överklagningsmöjligheten anser ST är direkt olämpligt. Dessutom kommer det att krävas resurser för att bygga upp organisationen och verksamheten. Att promemorian här saknar en konsekvensanalys för Transportstyrelsens ekonomi, organisation och personal är en stor brist.

Krav för kompletterande intyg

Att de specifika kraven för kompletterande intyg bestäms via förordnande från Transportstyrelsen har ST inget emot. Dock vill ST understryka vikten av att kraven på linjekunskap (Lokförardirektivet Bilaga VI punkt3) inte enbart bör omfatta den linje som trafikeras i ordinarie trafik. Omledning av trafik på grund av störningar är vanligt förekommande och därför borde det även ingå motsvarande kunskaper om omkringliggande linjer i det kompletterande intyget.

Återkallelse av kompletterande intyg & förarbevis

I promemorian anges att kompletterande intyg kan återkallas om förutsättningarna för få ett sådant inte längre uppfylls och det är arbetsgivaren som hanterar som väl utfärdande som återkallelse av kompletterande intyg. För att säkerställa att den lokförare som missköter sig i den omfattningen att han/hon mister sitt kompletterande intyg inte kan fortsätta genom att byta arbetsgivare kan det istället vara lämpligt att Transportstyrelsen är den instans som beslutar om återkallelse av kompletterande intyg. Detta tillsammans med en skyldighet för arbetsgivare, infrastrukturförvaltare och incident-/haveriutredare att rapportera till Transportstyrelsen om de misstänker att en lokförare inte längre uppfyller kraven för ett förarbevis skulle säkra att Transportstyrelsen får vetskap om när en återkallelse av förarbevis bör övervägas.

Loss-of-license

Dagens problematik med olika tidsramar för när personal får återgå i säkerhetsklassat arbete efter sjukdom jämfört med när de friskförklaras av sjukvården och försäkringskassan är en viktig men ouppmärksam fråga. Idag har säkerhetsklassad personal minst 6 månaders karens då de enligt

¹ SOU 2009:44, s. 336

Banverkets föreskrifter BVFS 2000:4 inte får arbeta men de blir medicinskt friskskrivna av sjukvården och försäkringskassan efter 4-6 veckor. Då uppstår en period däremellan då han eller hon inte får jobba men inte heller får vara sjukskriven – vad ska han eller hon göra då? I stora företag finns möjligheter till omplacering men erfarenheter från den avreglerade godstrafiken och den upphandlade persontrafiken visar att det uppstår problem om han eller hon är anställd i ett litet företag. Det går tyvärr inte av utredningens förslag att uttyda om dagens problematik kommer lindras eller förvärras. Däremot kan motsvarande fråga mycket väl bli aktuell i de fall en förare överklagar beslut om återkallelse av ett kompletterande intyg eftersom det är oklart när en överklagad återkallelse vinner laga kraft.

Fackförbundet ST

Britta Lejon
Förste vice ordförande

Karin Morild
Utredare