

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se

Eslöv den 17 maj 2011

Till: Transportstyrelsen
Väg- och Järnvägsavdelningen
Box 267
781 23 BORLÄNGE

Remissvar från Museibanornas Riksorganisation (MRO): Transportstyrelsens föreskrifter om behörighetsprövning av lokförare. Ert ärende nr TSJ 2010-1528

Museibanornas Riksorganisation (MRO) företräder de järnvägs- och spårvägmuseiföreningar som trafikerar egen bana (ofta skild från övriga nätet). Några få järnvägmuseiföreningar inom MRO brukar till viss del också spår, som tillhör Statens spåranläggningar.

GRANSKNING

MRO tackar för remissen och lämnar härmed följande remissvar.

EU:s direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 och med titeln **behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen** utgör bakgrunden till Transportstyrelsens nya föreskrift. I detta direktivs artikel 2, avsnitt 3b framgår bland annat vilka lokförare som får undantas:

de lokförare som uteslutande arbetar på:

- a) Tunnelbanor, spårvagnar och andra spårvägssystem i tätorter.*
- b) Järnvägsnät som är funktionellt åtskilda från resten av järnvägssystemet och som enbart är avsedda för person- och godstransport i lokal-, stads- och förortstrafik.*

MUSEIBANORNAS RIKSORGANISATION

MRO

Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se

c)...

d)...

I regeringens proposition 2010/11:122 "Behörighet för lokförare" ges ett förslag till lagtext om behörighet för lokförare. I lagförslagens 1 kap. 2§ räknas de förare upp för vilka lagen inte skall gälla:

Lagen gäller inte förare som framför järnvägsfordon uteslutande på

1. tunnelbana eller spårväg,
2. fristående lokala eller regionala järnvägsnät,
- 3....
- 4....
- 5....

Från förarbetet till lagtexten framgår det vilka undantag som kan ges (sidorna 29-30 i propositionen). På sid 30, rad 9-16 står:

För att inte i onödan komplicera och fördyra processen med lokförarbehörigheter och behålla så stor flexibilitet som möjligt i systemet, med en möjlighet att kunna avpassa kravnivåerna till den verksamhet som bedrivs bör direktivets samtliga undantag utnyttjas Men även fristående nät enbart avsedda för museitrafik kan falla in under undantaget.

Transportstyrelsen bör utnyttja denna möjlighet till undantag för museijärnvägar och ändra enligt följande. I föreskriftförslaget TSFS 2011:XXX "Transportstyrelsens föreskrifter om förarbevis och kompletterande intyg" ändras §1 i till att lyda:

Dessa föreskrifter gäller inte förare som framför järnvägsfordon uteslutande på

1. tunnelbana eller spårväg,
 2. fristående lokala eller regionala järnvägsnät,
 3. järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som används enbart av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods,
 4. banavsnitt som tillfälligt är avstängda för normal trafik i syfte att utföra banarbete, eller
 5. spårområde för underhållsverkstäder, uppställningsspår eller lokstallar.
- Med fristående lokala eller regionala järnvägsnät förstås bl.a. Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan samt fristående nät enbart avsedda för museitrafik eller för godstrafik inom t.ex. ett industriområde utan anknytning till annat järnvägsnät.*

MRO

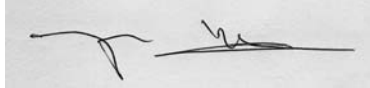
Ordförande Ragnar Hellborg, Hede Gård, 241 93 ESLÖV
0413-137 07, 070-607 76 44; info@museibanorna.se

SUMMERING

Den av Transportstyrelsen föreslagna föreskriften utgör, som nämnts, en implementering av EU direktiv 2007/59/EG. Detta direktiv har två motiveringar: ¹⁾ det skall underlätta tågens passage över nationsgränser, ²⁾ det skall underlätta arbetskraftens (i detta fall lokförarnas) rörlighet mellan olika järnvägsförvaltningar och även mellan nationer.

Vi finner att dessa motiv står i samklang med de uppräknade undantagen både i direktivet och i Transportstyrelsens förslag. Man kan hävda att museibanor ingår i gruppen ”fristående lokala eller regionala järnvägsnät”, en grupp som är medtagen i Transportstyrelsens förteckning över sådana spåranläggningar vars förare undantas från de föreslagna föreskrifterna. Av någon anledning anser tydligen Transportstyrelsen att denna definition måste förtydligas med några exempel och man nämner då Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan. Om man förmodar att de handläggare, som i framtiden skall använda sig av detta regelverk, behöver några ytterligare förtydliganden, bör ett omnämnande av museijärnvägar vara minst lika mycket på sin plats som de nämnda spåranläggningarna.

Vänligen



Ragnar Hellborg
Ordförande