

Motion till riksdagen 2010/11:T15

**av Björn von Sydow och Lennart Axelsson (S)
med anledning av prop. 2010/11:122**

Behörighet för lokförare

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om fristående lokala eller regionala järnvägsnät när det gäller behörighet för lokförare.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ändring i järnvägslagen (2004:519) när det gäller register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Inledning

I proposition 2010/11:122 lämnas förslag till lagändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om behörighetsprövning m.m. av lokförare som framför tåg och lok på järnvägsystem i gemenskapen. Detta direktiv och regeringens lagförslag är en del i en serie reformer för att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att öppna marknaderna och skapa tekniska och juridiska förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Vi har en positiv inställning till hela denna reformering av de europeiska järnvägsnäten.

Undantag för fristående järnvägsnät

Direktiverna kring de europeiska järnvägsnäten gör emellertid undantag för delar av järnvägstrafiken, också i Sverige. Ett sådant undantag är fristående lokala och regionala järnvägsnät, liksom tunnelbanor och spårvägar m.m. I förslaget till lag om behörighet för lokförare anges förutsättningar för undantag i 1 kap. 2 §. I skälen för regeringens förslag anges dessa främst vara Salt-sjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan. Vi stöder detta. Den följande

Fel! Okänt namn på

meningen (s. 30, rad 15–16 i propositionen) är emellertid i regeringens utformning inte tillräckligt vägledande för tillämpningen. Regeringen skriver: ”Men även fristående nät enbart avsedda för museitrafik *kan* falla in under undantaget.”

Att i motivtexten distinkt utpeka Saltsjöbanan m.fl., men använda ordet ”kan” beträffande museijärnvägar på fristående nät, ger upphov till möjligheten att den tillämpande myndigheten, Transportstyrelsen, inte följer regeringens och riksdagens intentioner. Vi anser att riksdagen här klart bör tillkännage att ”även fristående nät enbart avsedda för museitrafik *ska* falla in under undantaget”.

Tillsyn av järnvägsfordon

Även i tidigare direktiv från EU-organen görs undantag för museitrafik, vilket emellertid inte fått genomslag i lagstiftningen och tillämpningen i Sverige. Vi vill därför, när regeringen i proposition 2010/11:122 föreslår ändringar i järnvägslagen, också väcka frågan om en samtidig ändring i järnvägslagen i ett parallellt hänseende.

Transportstyrelsen hävdar med hänvisning till dåvarande Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2007:7) om registrering och märkning av järnvägsfordon att museijärnvägsfordon obligatoriskt ska registreras med åtföljande betydande registreringskostnader för de ideella museijärnvägsföreningarna.

Enligt 11 § JvSFS 2007:7 gäller visserligen att Transportstyrelsen får meddela undantag från föreskrifterna om registrering och märkning. Transportstyrelsen har emellertid under hand meddelat att den inte anser att denna undantagsbestämmelse kan tillämpas generellt på museijärnvägsfordon. JvFS 2007:7 är utfärdad med stöd av 1 kap. 2 § andra stycket, 2 kap. 16 § och 6 kap. 10 § järnvägsförordningen (2004:526), förkortad JvF. Föreskrifterna i JvF går i sin tur tillbaka på regleringen i 8 kap. 8, 10 och 11 §§ järnvägslagen (2004:519), förkortad JvL. I 8 kap. 8 § JvL föreskrivs följande:

Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

Denna reglering går i sin tur tillbaka på Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (artikel 14.4) i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 (artikel 14.4), se proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU harmonisering av järnvägslagstiftning. I EU-direktivet föreskrivs bl.a.: ”Detta direktiv syftar till att fastställa de villkor som måste uppfyllas för att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg, som såsom de beskrivs i bilaga I, skall kunna genomföras inom gemenskapen” (artikel 1 punkt 1). Och vidare: ”När medlemsstaterna godkänner att rullande material tas i bruk, skall de ansvara för att se till att varje fordon förses med en identi-

Fel! Okänt namn på

fikationskod i alfanumerisk form. Denna kod skall anbringas på varje fordon och föras in i ett nationellt fordonsregister, som skall uppfylla följande kriterier:” (artikel 14 punkt 4).

Som en naturlig konsekvens av syftet med direktivet föreskrivs vidare:

Räckvidden för detta direktiv skall gradvis utsträckas till att omfatta hela järnvägssystemet för konventionella tåg, inklusive spårförbindelser till terminaler och de huvudfunktioner i hamnar som betjänar eller kan betjäna mer än en användare, *med undantag för infrastruktur och rullande materiel avsedd att användas uteslutande för lokala ändamål, historiska ändamål eller turiständamål eller sådan infrastruktur vars funktion är fristående från det övriga järnvägssystemet*, och utan att de påverkar de undantag från tillämpningen av TSD [tekniska specifikationer för driftskompatibilitet] som anges i artikel 7. (artikel 1 punkt 3, motionärernas kursivering)

EU-rättens företräde

EU-rätten har generellt företräde framför nationell rätt vid en normkonflikt. Ett EU-direktiv gäller inte omedelbart utan ska implementeras i nationell rätt. Implementeringen ska vara korrekt och lojal. Om så inte sker kan enskilda i många fall åberopa direktivet framför nationell rätt (s.k. direkt effekt). En felaktig eller utebliven implementering kan också grunda skadeståndsskyldighet för den felande staten. Något hinder för Sverige att införa strängare registreringsregler än vad som följer av EU-direktivet torde i och för sig inte finnas, men det får anses uppenbart att döma av den aktuella propositionen att avsikten aldrig varit att sådana strängare regler skulle införas.

Slutsats

Riksdagen och regeringen har, förmodligen av förbiseende, implementerat EU-direktivet om spårfordonsregistrering på ett mindre lämpligt sätt, då man inte uttryckligen implementerat direktivets undantag för historiska fordon.

Transportstyrelsen tillämpar den svenska lagstiftningen på ett felaktigt sätt, trots att man upplysts om att tillämpningen strider inte bara mot EU-direktivets syfte utan också mot dess uttryckliga detaljreglering. Det senare är inte acceptabelt då det strider mot grundprincipen att EU-rätten har företräde framför nationell rätt. Transportstyrelsens författningstillämpning strider därtill mot europarättens grundläggande proportionalitetsprincip. Den felaktiga tillämpningen drabbar ideella föreningar som verkar under knappa ekonomiska förhållanden. Föreningar som därtill bedriver en verksamhet av allmänt intresse.

Mot bakgrund av ovanstående bör riksdagen tillkännage att regeringen bör lägga fram förslag till riksdagen om att 8 kap. 8 § järnvägslagen ändras så att det uttryckligen framgår att registerföring av järnvägsinfrastruktur och järn-

Fel! Okänt namn på

vägsfordon inte ska göras beträffande bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål, dvs. de undantag som framgår av rådets direktiv 2004/50/EG av den 24 april 2004.

Stockholm den 6 april 2011

Björn von Sydow (S)

Lennart Axelsson (S)