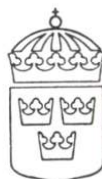


Regeringens proposition

1990/91:1

om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och
spårväg, m. m.



Prop.
1990/91:1

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 17 maj 1990.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Georg Andersson

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, järnvägssäkerhetslagen. Banverket får bestämma till vilket av dessa trafikslag en spåranläggning hör. De olika trafikslagen delas upp i tre verksamhetsgrenar, nämligen spårinnehav, trafikutövning och särskild trafikledningsverksamhet. Dessa verksamheter skall enligt lagen drivas så att skador till följd av dem förebyggs, och de åtgärder och försiktighetsmått skall vidtas som behövs för en betryggande säkerhet.

Specificerade säkerhetskrav uppställs i fråga om organisation, personal, materiel och säkerhetsordning. Ansvaret för säkerheten åvilar verksamhetsutövaren.

För verksamhet enligt lagen fordras tillstånd av järnvägsinspektionen. Särskilda krav av personlig och ekonomisk natur ställs på den som skall få tillstånd att driva sådan verksamhet. Om dessa krav inte längre uppfylls, kan ett tillstånd återkallas. Statens järnvägar och banverket får driva verksamhet utan tillstånd.

Nya spåranläggningar eller anläggningar som har byggts om väsentligt får inte upplåtas för trafik utan godkännande av järnvägsinspektionen. Nya eller väsentligt ombyggda fordon får inte tas i bruk på en spåranläggning utan sådant godkännande.

Tillsynsmyndighet är banverket. I fråga om elektriska anläggningar utövas dock tillsynen av statens energiverk.

Det är förenat med straffansvar att driva verksamhet enligt lagen utan tillstånd och att bl. a. eftersätta säkerhetskraven enligt lagstiftningen.

Ordningsföreskrifterna om förbud att beträda spårområden för järnväg och om ingripande i anledning av sådan överträdelse samt reglerna om

nykterhetsbrott i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) flyttas över till Prop. 1990/91:1
järnvägssäkerhetslagen.

Bestämmelserna om bemyndigande för regeringen att utfärda bestämmelser om säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik samt om avgifter för granskning eller kontroll i dessa hänseenden i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer förs över till den nya lagen.

Lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag och lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg upphävs.

1 Förslag till

Järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

Banverket bestämmer om en spåranläggning är järnväg, tunnelbana eller spårväg.

2 § Till spåranläggningar hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

3 § Järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsverksamhet består av drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning är dock en särskild verksamhetsgren om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet).

Regler för verksamheten

Tillstånd m. m.

4 § Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. För verksamhet som drivs av statens järnvägar eller banverket behövs inte något tillstånd.

Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden av betydelse kan anses uppfylla kraven i denna lag och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

5 § Frågor om tillstånd att driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet prövas av banverket.

6 § Ett tillstånd kan meddelas tills vidare eller för viss tid.

7 § I samband med att tillstånd meddelas eller under ett tillstånds giltighetstid får banverket föreskriva de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.

8 § Ett tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får återkallas, om förutsättningarna för tillstånd enligt 4 § inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt 21 §.

9 § Frågor om återkallelse av tillstånd enligt 8 § prövas av banverket.

Grundläggande bestämmelser

10 § Spåranläggningar, spårtrafik och särskild trafikledningsverksamhet skall med hänsyn till verksamhetens art och övriga förhållanden drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Därvid skall de åtgärder och försiktighetsmått vidtas som behövs för att upprätthålla en betryggande säkerhet.

11 § För verksamheten skall den organisation finnas som krävs för att verksamheten skall kunna bedrivas på ett säkert sätt.

12 § Den som är sysselsatt i verksamheten skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör hans arbetsuppgifter.

Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

13 § Spåranläggningar, fordon och annan materiel som används i verksamheten skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs.

14 § För verksamheten skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

15 § Den som driver verksamheten ansvarar för att de i 10–14 §§ angivna kraven uppfylls.

Läkarundersökning och avstängning

16 § Den som driver verksamhet får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att hinder av hälsoskäl inte föreligger.

Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten skall regelbundet genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får från sådana arbetsuppgifter avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning.

17 § En spåranläggning eller en del av den får inte upplåtas för trafik utan att den har godkänts av banverket. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad.

18 § Ett fordon får inte framföras på en spåranläggning utan godkännande av banverket. Detsamma gäller ett fordon som har byggts om väsentligt.

19 § Banverket skall före godkännande enligt 17 eller 18 § granska konstruktionsunderlaget för spåranläggningen eller fordonet och kontrollera och prova materielen i den omfattning som verket finner nödvändig.

Tillsyn m. m.

20 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen utövas av banverket.

Angående elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i lagen (1902:71 s.1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

21 § Den som driver eller avser att driva verksamhet enligt denna lag skall på begäran av banverket

1. lämna myndigheten de upplysningar och tillhandahålla de handlingar som behövs för tillsynen,
2. ge myndigheten tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, lokaler och områden som berörs av verksamheten för de undersökningar som behövs för tillsynen,
3. vid provkörningar och andra materielprov utan kostnad tillhandahålla erforderlig personal, materiel och liknande.

Polis- och tullmyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

22 § Banverket får meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

23 § Förelägganden och förbud enligt 22 § får förenas med vite.

24 § Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och medför olyckan att flera personer avlider eller blir allvarligt skadade eller att fordonet, spåranläggningen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, skall den som driver verksamheten rapportera det inträffade. Han skall också rapportera, när det funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fordonet, spåranläggningen, trafikledningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:000) om undersökning av olyckor.

Ordning

25 § Utan spårinnehavarens eller trafikutövarens tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg och tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårinnehavarens eller trafikutövarens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

26 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 25 § första stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

27 § För att verkställa en åtgärd enligt 26 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

28 § Föreskrifter om undersökning av resgodskollin eller godssändningar, omhändertagande av handresgods samt avlägsnande, oskadliggörande och förstörelse av resgodskolli eller handresgods samt av visst farligt gods finns i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

Straffbestämmelser

29 § Till böter eller fängelse i högst ett år skall den dömas som

1. utan tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt denna lag,
2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 12 eller 13 § eller inte uppfyller kravet enligt 14 § på säkerhetsordning,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 7 §,

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 17 eller 18 §.

Den som har underlåtit att följa ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud skall inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

30 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst ett år.

I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

31 § Verksamhetsutövare som försummar att rapportera enligt 24 § första eller andra stycket skall dömas till böter.

32 § Den som bryter mot förbudet i 25 § skall dömas till böter, högst 1 000 kronor.

33 § Till ansvar enligt 29 eller 31 § skall inte dömas i ringa fall.

Till ansvar enligt 29, 31 eller 32 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Till ansvar enligt 32 § skall inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

34 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen i de avseenden som anges i denna lag samt föreskrifter om avgifter för granskning och kontroll enligt lagens bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till banverket.

Överklagande m. m.

35 § Beslut som banverket i särskilt fall har meddelat enligt denna lag eller enligt föreskrift som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos kammarrätten. Andra beslut av banverket får överklagas hos regeringen.

36 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det har vunnit laga kraft, om det inte finns särskilda skäl att bestämma annat.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991, då förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar skall upphöra att gälla.

2. Den som vid denna lags ikraftträdande drev spåranläggning, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får fortsätta att driva verksamheten i samma omfattning till utgången av december 1993 utan tillstånd enligt 4 § denna lag.

3. Den som enligt 2. har rätt att driva verksamhet utan tillstånd och som vill fortsätta med verksamheten efter den 1 januari 1994 skall senast den 30 juni 1992 ansöka om tillstånd enligt 4 §.

4. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (1985:192)
dels att 6 kap. 1—4 §§ skall upphöra att gälla,
dels att 1 kap. 1 § och rubriken till 6 kap. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

*Ordning och säkerhet vid järnvägs- Järnvägs undersökningsrätt
trafik*

1 kap.

1 §

Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1—4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

Bestämmelserna i 6 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där.

Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1—4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet resgods i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande lydelse.

1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. *säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,*
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och sväware utanför Sveriges sjöterritorium,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. fordonens beskaffenhet och utrustning,
10. registrering eller annan kontroll av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksfärdtjänst,
13. tillstånd att bruka sväware.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 1986:298.

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477)¹ skall ha följande lydelse.

16 §²

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192),
1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-säkerhetslagen (1990:000),
2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,
3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,
4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,
5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,
6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,
7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,
8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,
9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,
10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §³

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid

¹ Lagen omtryckt 1980:977.

² Senaste lydelse 1990:151.

³ Senaste lydelse 1990:151.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §⁴

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren, utom då han avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

23 §⁵

Ett körkort skall omhändertas

1. om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne,

2. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 16 § 1 eller 4,

3. om till följd av sjukdom, skada eller dylikt körkortshavaren saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, eller

4. om körkortet är återkallat.

Att ett körkort inte gäller när det är omhändertaget framgår av 15 §. Om ett körkort skall omhändertas på grund av brott som avses i 16 § 4, får dock körkortshavaren medges att trots omhändertagandet föra fordon av det slag som körkortet berättigar honom till. Ett sådant medgivande skall avse en tid av tre dagar och får lämnas om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), gäller bestämmelserna i första stycket 2 i tillämpliga delar.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:000) gäller bestämmelserna i första stycket 2 i tillämpliga delar.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

⁴ Senaste lydelse 1989:151.

⁵ Senaste lydelse 1989:591.

Lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Häriigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall ha följande lydelse.

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:000), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1991.

¹ Senaste lydelse 1990:151.

6 Förslag till

Prop. 1990/91: 1

Lag om upphävande av lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag

Härigenom föreskrivs att lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag skall upphöra att gälla vid utgången av december 1990.

**Lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid
enskild järnväg**

Härigenom föreskrivs att lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg skall upphöra att gälla vid utgången av december 1990.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 maj 1990

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Hjelm – Wallén, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Johansson, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist, Thalén, Freivalds, Wallström, Lööw, Molin, Sahlin, Larsson, Åsbrink

Föredragande: statsrådet G. Andersson

Proposition om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m. m.

1 Inledning

Inom kommunikationsdepartementet har utarbetats en promemoria (Ds 1989:66) Säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m. m. Promemorian innehåller bl. a. förslag till en järnvägssäkerhetslag med bestämmelser om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg. En sammanfattning av promemorian och den föreslagna författningstexten bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilagor 1 och 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna bör fogas till protokollet som *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena har upprättats och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (Dnr 2635/89).

Bakgrunden till departementspromemorian är följande. Statens järnvägar (SJ) har fram till den nya trafikpolitikens genomförande (prop. 1987/88:50) haft i uppgift både att driva järnvägstrafik och att ansvara för den nödvändiga infrastrukturen, dvs. spåranläggningarna. SJ har varit sin egen säkerhetsmyndighet och själv utfärdat normer och föreskrifter, utövat tillsyn och utrett olyckor. De enskilda järnvägarna, spårvägarna och tunnelbanorna har stått under tillsyn av vägverket.

Genom 1988 års trafikpolitiska beslut har i enlighet med den s. k. vägtrafikmodellen ansvaret för järnvägstrafiken och för statens spåranläggningar delats upp mellan SJ och det den 1 juli 1988 inrättade banverket. SJ:s huvuduppgift är att driva järnvägstrafik medan banverkets huvuduppgifter är att främja järnvägens utveckling, driva och förvalta statens spåranläggningar och ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik. Banverket har därvid beträffande säkerhetsfrågorna också från vägverket övertagit uppgiften att utöva tillsyn över enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar.

Vissa bestämmelser om säkerheten vid de av staten ägda järnvägarna finns i förordningen (1988:1379) om statens spåranläggningar (FSA). I övrigt gäller de föreskrifter som SJ eller banverket har utfärdat. För andra spåranläggningar finns säkerhetsföreskrifter i förordningen (1967:604) om

enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar. Vidare innehåller järnvägstrafiklagen (1985:192) i 6 kap. vissa bestämmelser om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik m. m., bl. a. i fråga om straff för den som för spårfordon under inverkan av alkohol eller annat berusningsmedel, tillträde till spårområden och befogenhet för befattningshavare att från järnvägens område avlägsna den som stör ordningen eller äventyrar säkerheten.

Inom banverket finns en järnvägsinspektion. Inspektionen har ett självständigt ansvar för säkerheten vid spårtrafiken. Direktören för järnvägsinspektionen skall enligt förordningen (1988:707) med instruktion för banverket fatta beslut om

1. säkerhetssystem för spårtrafik och tillsyn över systemens tillförlitlighet,
2. säkerhetsföreskrifter för spårtrafik och tillsyn över att föreskrifterna följs,
3. undersökning av olyckor och olyckstillbud samt
4. undersökningar av sådana driftstörningar som berör säkerheten.

Bakgrunden till att en särskild järnvägsinspektion har inrättats hos banverket är bl. a. att det på principiella grunder kan riktas invändningar mot att ett trafikföretag är sin egen säkerhetsmyndighet. Järnvägsinspektionen har inrättats efter mönster av de hos sjöfartsverket och luftfartsverket inrättade sjöfarts- resp. luftfartsinspektionerna. — I det följande kommer järnvägsinspektionen att anges, om det är detta organ inom banverket som i praktiken avses.

SJ har under årens lopp utfärdat en mängd säkerhetsföreskrifter för den spårtrafik som bedrivs på det staten tillhöriga järnvägsnätet. Dessa gäller enligt punkt 2 i övergångsbestämmelserna till FSA till utgången av år 1992, om de inte upphävs dessförinnan. Eftersom föreskrifterna i princip är bindande endast för SJ:s egen personal, har de kunnat utfärdas utan att något särskilt bemyndigande från riksdagens eller regeringens sida har krävts.

När det gäller enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar har behovet av säkerhetsföreskrifter kunnat tillgodoses genom en bestämmelse i förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar (FEJ) att tillstånd att upplåta en sådan anläggning för allmän trafik inte får meddelas innan en säkerhetsordning med de trafiksäkerhetsföreskrifter som behövs har fastställts av järnvägsinspektionen, tidigare vägverket. Föreskrifterna skall så nära som möjligt ansluta till motsvarande bestämmelser för SJ.

Så länge SJ var ensam trafikutövare på det statliga järnvägsnätet har det för den trafiken knappast funnits något behov av säkerhetsföreskrifter utöver dem som SJ själv utfärdat. Genom det trafikpolitiska beslutet har saken kommit i ett annat läge. Järnvägstrafik på det statliga nätet kan nu komma att bedrivas även av andra än SJ, t. ex. av trafikhuvudmännen. Andra trafikutövare måste naturligtvis också rätta sig efter föreskrifter för trafiken. Det är emellertid i stor utsträckning fråga om föreskrifter som, för att vara bindande för enskilda, kräver antingen lagform eller bemyndigande av riksdagen.

De bestämmelser som nu finns i FEJ är i stor utsträckning föråldrade och dessutom ofullständiga.

Prop. 1990/91: 1

När det gäller järnvägsinspektionens tillsynsfunktion finns det ännu inte några närmare bestämmelser om hur den tillsynen skall bedrivas och vilka befogenheter som inspektionen har utöver vad som finns i banverkets instruktion och i FEJ. Bestämmelserna behöver därför kompletteras i åtskilliga hänseenden.

Den nya lagstiftningen tar inte sikte på säkerheten för arbetstagarna i ett spårtrafikföretag, låt vara att dessa indirekt berörs av lagen och av föreskrifter som utfärdats med stöd av den. I detta hänseende gäller i första hand arbetsmiljölagen (1977:1160) och anslutande föreskrifter. Tillsynen är en uppgift för arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen. Arbetarskyddsstyrelsen meddelar vidare de föreskrifter som behövs för tillämpningen av arbetsmiljölagen. När det gäller föreskrifter som rör arbetstagar-nas säkerhet bör arbetarskyddsstyrelsen och järnvägsinspektionen samråda.

Lagrådsgranskning

Regeringen beslöt den 8 mars 1990 att inhämta lagrådets yttrande över inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till järnvägssäkerhetslag och till viss följdlagstiftning. De till lagrådet remitterade förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Lagrådet yttrade sig över förslagen den 9 april 1990. Yttrandet bör fogas till protokollet som *bilaga 5*.

Jag ansluter mig till lagrådets synpunkter och godtar lagrådets förslag till ändringar av de remitterade förslagen. Det innebär bl. a. att förslaget till järnvägssäkerhetslag fått viss ändrad paragrafföljd. Vidare har med anledning av vad lagrådet anfört bestämmelsen i 35 § i det remitterade förslaget om möjlighet för banverket att efter regeringens bemyndigande överlåta en förvaltningsuppgift till någon annan fått utgå.

Jag återkommer till lagrådets ändringsförslag i det följande (s. 28, 43, 47, 48, 50, 51, 56). Lagrådsgranskningen har vidare lett till en del smärre språkliga justeringar i förhållande till de remitterade förslagen. Det bör också anmärkas att regeringen numera utfärdat lagar med anledning av riksdagens beslut nyligen om trafiknykterhetsbrotten (prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106).

Enligt lagrådsremissen skulle lagändringarna träda i kraft den 1 juli 1990. Eftersom riksdagsbehandling inte torde bli aktuell under våren 1990 föreslås att tiden för ikraftträdande sätts till den 1 januari 1991.

2 Nuvarande ordning

2.1 Statens spåranläggningar

Föreskrifter om driften och förvaltningen av statens spåranläggningar finns i förordningen (1988:1379) om statens spåranläggningar (FSA).

Till spåranläggningarna hör järnvägsspår och de övriga fasta anordning-

ar, som behövs för järnvägsspårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av järnvägs- trafiken (2 §). Anläggningarna skall hållas i ett för järnvägstrafiken betryg- gande skick (6 §).

Järnvägsnäten och trafikeringsrätten

Statens spåranläggningar består av stomjärnvägar (stomnätet), länsjärn- vägar, malmбанan och inlandsbanan (3 §). Regeringen bestämmer vilka anläggningar som är stomjärnvägar och om riktlinjer för byggande av sådana järnvägar (4 §). Banverket bestämmer vilka av de spåranläggningar som ingår i stomnätet som är länsjärnvägar (t. ex. kortare järnvägsspår vid station, där en länsjärnväg ansluter till en stomjärnväg). Planer för byggan- de av länsjärnvägar fastställs av länsstyrelsen efter hörande av banverket m. fl. enligt förordningen (1988:1015) om riksvägplan och planer för kol- lektivtrafikanläggningar (5 §).

SJ har trafikeringsrätten till persontrafiken på stomnätet och godstrafi- ken på både stomnätet och länsjärnvägarna. Trafikhuvudmännen har tra- fikeringsrätten till persontrafiken på länsjärnvägarna. Om det finns sär- skilda skäl kan banverket medge SJ begränsad trafikeringsrätt till person- trafik på länsjärnvägar. Regeringen får medge trafikhuvudmännen trafike- ringsrätt på stomnätet. Om SJ eller huvudmännen avstår från sin trafike- ringsrätt, får trafiken drivas av någon annan efter beslut av banverket (7– 9 §§).

Säkerhet

Järnvägsinspektionen skall se till att järnvägsfordon som används på sta- tens spåranläggningar är betryggande från säkerhetssynpunkt. Järnvägsin- spektionen skall godkänna nya fordon innan de tas i drift och får förbjuda användningen av fordon (11 §).

Trafikledning

SJ har ansvaret för trafikledningen på statens spåranläggningar (13 §).

Överklagande m. m.

SJ:s beslut i fråga om trafikledning får överklagas hos banverket. Banver- kets beslut i sådana frågor eller i fråga om upphörande av underhåll eller nedläggning av järnväg får inte överklagas. Andra beslut av banverket får överklagas hos regeringen (17 §).

Närmare föreskrifter för tillämpningen av förordningen meddelas av banverket medan föreskrifter om trafikledningen meddelas av SJ (16 §).

2.2 Enskilda järnvägar

Tidigare har utan uttryckligt stöd i lag eller annan författning ansetts att en järnväg m. m. inte fick anläggas utan tillstånd av regeringen. Enligt lagen

(1985:1075) om rätt att anlägga enskilda järnvägar m. m. har numera var och en rätt att utan särskilt tillstånd (koncession) av regeringen anlägga en enskild järnväg, tunnelbana eller spårväg för allmän trafik. Redan beviljade koncessioner skall dock fortfarande gälla med undantag för skyldigheten att upprätthålla viss trafik.

Bestämmelser om tillsyn m. m. över enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar finns i FEJ. Förordningen gäller enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar som är avsedda för allmän trafik eller som i andra fall får användas av allmänheten för personbefordran. Frågan till vilken typ en spåranläggning skall hänföras avgörs med ledning av koncessionen, om det finns en sådan. Annars bestämmer järnvägsinspektionen om detta (1 §).

Tillsyn m. m.

Enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar står under tillsyn av järnvägsinspektionen (2 och 17 §§). Innehavare av järnväg, tunnelbana eller spårväg, som är upplåten för allmän trafik, är skyldig att lämna de uppgifter om anläggningen eller dess trafik som järnvägsinspektionen begär (15 – 17 §§).

För en järnväg, tunnelbana eller spårväg skall det finnas en säkerhetsordning med de trafiksäkerhetsföreskrifter som behövs utöver bestämmelserna i förordningen. Denna skall så nära som möjligt ansluta till motsvarande bestämmelser för SJ (3 och 17 §§).

Bestämmelser om spåranläggningar och rullande materiel

En järnväg, tunnelbana eller spårväg får inte upplåtas för allmän trafik eller i övrigt för trafik för personbefordran utan tillstånd av järnvägsinspektionen (4, 16 och 17 §§). Tillstånd får inte meddelas innan säkerhetsordningen har fastställts (6 och 17 §§).

När en järnväg skall anläggas, skall järnvägens innehavare anmäla detta till järnvägsinspektionen. Inspektionen prövar frågan om fastställelse av arbetsplan och kontrollerar arbetets utförande. När en järnväg har anlagts, skall inspektionen avsyna järnvägen efter anmälan av innehavaren. Vid ansökan om tillstånd att upplåta en järnväg eller del därav för allmän trafik eller för trafik för personbefordran utan samband med sådan anmälan, skall inspektionen besiktiga järnvägen (5, 6 och 16 §§).

Om trafiktillstånd meddelas, skall järnvägsinspektionen också meddela bestämmelser om högsta tillåtna hastighet och största tillåtna axeltryck (6 §).

Järnvägens innehavare skall även inge arbetsplan till järnvägsinspektionen om linjesträckningen ändras, större anläggningar som driftsplatser eller broar skall byggas eller byggas om eller om något arbete av avsevärd omfattning, som innebär ändring i planen för järnvägen, skall utföras. I fråga om tillsyn över utförandet av ny anläggning eller ändring av anläggning enligt fastställd plan och om besiktning och godkännande för trafik för sådan anläggning gäller 5 och 6 §§ i tillämpliga delar (8 §).

Rullande materiel som inte tidigare har använts vid en viss järnväg får

inte tas i bruk vid denna innan materielen har godkänts av järnvägsinspektionen (4 §).

Om en ansökan görs om godkännande av ny rullande materiel utan samband med avsyning eller besiktning av spåranläggning, skall järnvägsinspektionen besiktiga materielen i den mån det är påkallat (7 §). Inspektionen skall efter ansökan av järnvägens innehavare förberedande granska ritningar över rullande materiel som är avsedd att anskaffas för järnvägen (9 §). Inspektionen får efter ansökan av innehavaren av en järnväg utse en tjänsteman eller annan lämplig person att kontrollera tillverkningen av rullande materiel för järnvägens räkning (10 §). Allmänna bestämmelser om rullande materiels konstruktion och utförande meddelas av järnvägsinspektionen efter samråd med SJ (11 §).

Om det iaktas några brister vid en besiktning, skall besiktningsmannen skriftligen underrätta järnvägens innehavare om detta och, om det är påkallat, lämna anvisningar eller föreskrifter om åtgärder för att avhjälpa bristerna. Kan bristerna medföra fara för trafiksäkerheten, får besiktningsmannen förbjuda att t. ex. bandelar och fordon används. Rapport över besiktningen skall ges in till järnvägsinspektionen. Inspektionen kan vidta åtgärder och meddela eller upphäva meddelade förbud (13 §).

Bestämmelserna om spåranläggningar och rullande materiel gäller i tillämpliga delar även spårvägar och tunnelbanor (17 §).

Undantag från bestämmelserna i 4–8 §§ får meddelas av järnvägsinspektionen i fråga om järnvägar som utan att vara upplåtna för allmän trafik får användas av allmänheten för personbefordran om särskilda skäl föreligger och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten (18 §).

Ansvar och överklagande

Den som upplåter en järnväg, tunnelbana eller spårväg för trafik utan tillstånd eller den som använder rullande materiel som inte tidigare använts vid järnvägen eller ny eller ändrad anläggning utan godkännande av järnvägsinspektionen döms till böter. Detsamma gäller den som använder anläggningar eller rullande materiel i strid mot förbud som meddelats av inspektionen (28 §).

Talan mot beslut av besiktningsman om fel och brister i anläggning eller rullande materiel får föras hos järnvägsinspektionen. Inspektionens beslut enligt förordningen överklagas hos regeringen (30 §).

Trafikregler för spårvägstrafik

FEJ innehåller också ett avsnitt om trafikregler för spårvägstrafik m. m. (20–27 §§). Bestämmelserna innebär i korthet att spårvagnsförare skall följa de trafikregler som gäller enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603) i den mån de passar. För förande av spårvagn krävs körkort med behörigheten B. Ytterligare villkor för rätten att köra spårvagn kan uppställas i säkerhetsordningen.

Bestämmelser finns också om straff för spårvagnsförare som bryter mot trafikreglerna eller föreskrifter i säkerhetsordningen. Om gärningen är

belagd med straff i brottsbalken eller trafikbrottslagen (1951:649), gäller i Prop. 1990/91:1 stället straffbestämmelserna där (29 §).

2.3 Banverkets instruktion

Enligt 1 § förordningen (1988:707) med instruktion för banverket är verket central förvaltningsmyndighet för frågor som rör järnvägar. Verkets huvuduppgifter är att främja järnvägens utveckling, driva och förvalta statens spåranläggningar samt ha hand om säkerhetsfrågor för spårtrafik (1 §).

Inom banverket finns en järnvägsinspektion och de andra enheter verket bestämmer. Järnvägsinspektionen leds av en direktör (5 §). Banverkets styrelse skall bl. a. fastställa drift- och underhållsplaner för statens spåranläggningar samt sådana investeringsplaner för anläggningarna som upprätthålls med anledning av regeringens planeringsdirektiv (6 §). Direktören vid järnvägsinspektionen skall, som tidigare nämnts, fatta beslut om säkerhetssystem för spårtrafik och tillsyn över systemens tillförlitlighet, säkerhetsföreskrifter för spårtrafik och tillsyn över att föreskrifterna följs, undersökning av olyckor och olyckstillbud i spårtrafiken samt undersökningar av sådana driftstörningar som berör säkerheten (8 §). Direktören vid järnvägsinspektionen får i lämplig utsträckning delegera sin beslutanderätt till andra tjänstemän vid inspektionen (9 §).

2.4 Järnvägstrafiklagen

I järnvägstrafiklagen (1985:192) finns dels civilrättsliga regler om skadeståndsansvar för järnväg och om befordran av resande och gods, dels vissa regler om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik. I detta sammanhang är endast de senare bestämmelserna av intresse.

Enligt 6 kap. 1 § döms den till böter, högst 1 000 kr., som utan trafikföretagets tillstånd beträder spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det på olika sätt klart framgår att allmänheten har tillträde. Detsamma gäller den som utan spårvägens tillstånd beträder spårområde, där det är klart utmärkt att allmänheten inte äger tillträde.

Den som har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram i hans utandningsluft skall enligt 6 kap. 2 § i dess lydelse från den 1 juli 1990 (prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106) dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Till samma straff skall också den dömas som för fordon och är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller något annat medel att det kan antas att han inte på betryggande sätt kan föra fordonet. Om brottet är att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Härvid skall beaktas om föraren har haft en alkoholkoncentration som har uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram i hans utandningsluft, om föraren har varit avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel eller om framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Om någon som utan att föra fordon vid järnväg eller tunnelbana fullgör

tjänst i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det måste antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt, skall han dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsnas den som obehörigen vistas på spårområde, uppträder berusad eller stör ordningen och genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Han får också om det är oundgängligen nödvändigt omhänderta en person och hålla honom kvar i högst sex timmar. Polisen skall dock omedelbart underrättas om omhändertagandet. Befattningshavaren får vid ingripande inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Våld får tillgripas endast om inte andra medel hjälper (6 kap. 3 och 4 §§).

Järnvägen får undersöka resgodskollin och godssändningar om innehållet är okänt och det finns skäl att misstänka att innehållet utgör en fara för säkerheten. Vidare får resgods undersökas om det med fog kan antas att innehållet är sådant att järnvägen inte transporterar det på det aktuella sättet eller om avsändaren lämnat fel uppgift om det. Vid undersökningen bör vittne vara närvarande och inblandade parter beredas tillfälle att vara närvarande. Särskilda bestämmelser finns för inskrivet resgods i viss internationell trafik (5 §).

Om en tågresenär medför otillåtet handresgods, får järnvägen under vissa omständigheter omhänderta detta (6 §). Omhändertaget handresgods, inskrivet resgods som är farligt och visst annat farligt gods får järnvägen avlägsna, oskadliggöra eller förstöra om det behövs av säkerhetsskäl (7 §).

Ordningsstadgutredningen har i betänkandet (SOU 1985:24) Ordningsslag m.m. föreslagit en särskild lag om ordning och säkerhet i kollektivtrafik. Denna lag skall enligt förslaget innehålla bl.a. de bestämmelser som nu finns i 6 kap. 1 § järnvägstrafiklagen om ordning och säkerhet vid spårväg och tunnelbana. Förslaget övervägs efter remissbehandling i justitiedepartementet.

2.5 Körkortslagen

I 16 och 21 – 23 §§ körkortslagen (1977:477) finns regler om återkallelse av körkort, spärrtid, varning och omhändertagande av körkort bl.a. i anledning av nykterhetsbrott vid framförande av spårfordon på järnväg eller tunnelbana.

2.6 Lagen om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

I 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. föreskrivs bl.a. att alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel som har påträffats hos den som brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen skall förklaras förverkade om det inte finns särskilda skäl emot det. Det-

samma gäller sådana drycker eller berusningsmedel som har påträffats hos den som har medföljt vid tillfället om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som har begått gärningen.

Prop. 1990/91: 1

2.7 Järnvägsaktiebolagslagen och bokföringslagstiftningen

Enligt lagen (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag gäller vissa särskilda regler för aktiebolag, som har till ändamål att för allmän trafik bygga eller använda järnväg eller att förvärva och förvalta aktier eller andra andelar i bolag med sådant ändamål. Sålunda skall patent- och registreringsverket underställa regeringen förslaget till bolagsordning. Regeringen skall pröva bolagsordningens överensstämmelse med lag och författning och om det i övrigt föreligger hinder från det allmännas sida mot godkännande. Regeringen har också att godkänna ändring av bolagsordningen (3 §). Bara här i riket bosatta svenska medborgare får vara ledamöter eller suppleanter i styrelsen eller vara firmatecknare (4 §). Vidare finns bestämmelser om avsättning av vinstmedel, vinstutdelning och beräkning av förlust (5–7 §§).

Lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg och den anslutande kungörelsen (1930:369) med närmare bestämmelser om bokföring vid enskild järnväg innehåller regler för bokföring och redovisning utöver vad som stadgades i då gällande bokförings- och aktiebolagslagar.

Enligt 1930 års lag är den bokföringsskyldig som har koncession på en järnvägsanläggning och, med undantag för staten, den som fått järnvägsdrift överlåten på sig (1 §). I lagen föreskrivs vidare särskilt bl.a. om räkenskapsår och krav på bokföringsmässig redovisning (3 §) hur tillgångar skall tas upp i inventariet och balansräkningen (4 §), förnyelsefond (5 §), kontot ”kostnader att framdeles täcka” (6 §), amortering av belopp på det senare kontot (7 §), och närmare bestämmelser om hur posterna skall se ut i en balansräkning samt vinst- och förlusträkning (8 §). Den bokföringsskyldige skall skicka bl.a. balansräkning och vinst- och förlusträkning till kommunikationsdepartementet m. fl. Straffansvar kan ådömas den som lämnar felaktiga uppgifter i balansräkning eller vinst- och förlusträkning eller som vid upprättandet förfar i strid mot lagen samt den som underlåter att lämna in vederbörliga handlingar till myndighet i rätt tid och i behörigt skick.

3 Överväganden och förslag

3.1 Lag om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg

Mitt förslag: Bestämmelserna i fråga om säkerheten vid statliga och enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar samlas i en lag, järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget. Många re-

missinstanser har påpekat det angelägna och ändamålsenliga med en lag i enlighet med promemorians förslag.

Skälen för mitt förslag: Som jag har framhållit inledningsvis innebär 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50, TU 19, rskr. 260) stora förändringar när det gäller förvaltning och trafikering av statens spåranläggningar. Det nyinrättade banverket skall förvalta spåranläggningarna medan SJ i huvudsak skall driva järnvägstrafik. SJ:s roll som affärsdrivande verk utan egentliga myndighetsfunktioner har därmed accentuerats. Banverket har vidare genom järnvägsinspektionen fått ansvaret för den säkerhetsmässiga tillsynen över statens spåranläggningar och de fordon som används på dessa. Inspektionens roll och befogenheter i det sammanhanget behöver emellertid klarläggas ytterligare.

Det trafikpolitiska beslutet innebär också att de trafikhuvudmän som avses i lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik har vid sidan av SJ fått trafikeringsrätt till vissa av statens spåranläggningar. Även andra trafikutövare än SJ kan alltså komma att utföra trafik på delar av det statliga järnvägsnätet. Detta förhållande medför att det finns behov av delvis andra säkerhetsföreskrifter än de som nu gäller för SJ. En hel del av dessa föreskrifter måste enligt regeringsformen meddelas i form av lag eller med stöd av bemyndigande i lag.

När det gäller enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar finns, som jag redan nämnt, en särskild förordning (1967:604, FEJ) om säkerheten vid sådana anläggningar. Tillsynen över sådana anläggningar ankommer på järnvägsinspektionen. Metoderna för att utöva tillsynen är emellertid relativt omständliga och resurskrävande och befogenheterna när det gäller att ingripa otillräckliga eller i vart fall oklara. Förordningen är också ofullständig i en del andra hänseenden. Den omfattar t. ex. inte spåranläggningar för enbart godstrafik trots att de järnvägsfordon som trafikerar sådana anläggningar mycket ofta också används på järnvägar med allmän trafik. Förordningen är alltså i behov av en översyn.

Utöver de bestämmelser som nu berörts finns spridda bestämmelser om säkerheten i en del andra författningar. Det skulle från lagteknisk synpunkt och för att underlätta läsbarheten vara av värde om de bestämmelser som behövs kunde samlas i en gemensam grundläggande författning.

Som tidigare berörts krävs enligt regeringsformen att en del av de aktuella föreskrifterna meddelas i lag eller efter bemyndigande i lag. Enligt 1 § första stycket 3 och andra stycket lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) har regeringen bemyndigats att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 och 5 §§ regeringsformen bl. a. om föreskrifterna gäller säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik eller avgifter för granskning eller kontroll i det avseendet.

Eftersom det vid sidan av föreskrifter som i och för sig omfattas av bemyndigandelagen behövs föreskrifter som inte kan delegeras, t. ex. i fråga om domstolsprövning och straffansvar i vissa fall, bör alla de grundläggande säkerhetsföreskrifterna meddelas i form av lag.

När det gäller de mer detaljbetonade säkerhetsföreskrifterna måste föreskriftsrätten i betydande omfattning delegeras till järnvägsinspektionen.

Den nya lagen bör därför lämpligen innehålla även en motsvarighet till de tidigare nämnda bestämmelserna i bemyndigandelagen. Dessa senare kan då upphävas.

Prop. 1990/91:1

3.1.1 Trafikslagen järnväg, tunnelbana och spårväg

Mitt förslag: Begreppen järnväg, tunnelbana och spårväg i lagen skall ha samma innebörd som i nu gällande järnvägslagstiftning. Banverket bestämmer till vilket trafikslag en viss spåranläggning hör.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med mitt med det undantaget att enligt promemorians lagförslag en spåranläggning för lokal persontrafik enbart kan utgöra tunnelbana eller spårväg.

Remissinstanserna: Flera remissinstanser har påpekat att en spåranläggning för endast lokal persontrafik kan utgöra en typisk järnväg. Järnvägsinspektionen har vidare anfört att det i grundläggande trafiksäkerhetsavseende förekommer två artsilda driftformer inom spårtrafiken, nämligen järnväg och spårväg, och att begreppet "tunnelbana", som egentligen syftar på själva bankonstruktionen, inte har någon egen trafiksäkerhetsmässig signifikans och bör utgå. Enligt kammarrätten i Stockholm bör indelningen av trafikslagen kunna delegeras till järnvägsinspektionen utan några i lagen tyngande definitioner.

Skälen för mitt förslag: Frågan om en anläggning är att hänföra till järnväg, tunnelbana eller spårväg har, som jag skall återkomma till, betydelse i en del fall. Detta talar för att järnvägssäkerhetslagen skall innehålla en definition av vad som är järnväg, tunnelbana resp. spårväg.

Någon definition av begreppet järnväg finns i dag inte i någon författning. I prop. 1983/84:117 med förslag till järnvägstrafiklag, m. m., s. 33, angavs dock som de huvudsakliga kännetecknen på en järnväg att den är en inte alltför kort spåranläggning på vilken fordon som är avsedda för transport förflyttas med hjälp av en längs spåren rörlig drivkälla som utvecklar en sådan kraft att förflyttningen medför särskilda skaderisker. I propositionen anfördes vidare att denna definition skulle göra det möjligt att genomgående använda samma begrepp såväl i civilrättsliga bestämmelser som i reglering av offentligrättslig eller administrativ karaktär. Någon legal definition av begreppet järnväg ansågs dock inte behövlig.

I betänkandet (SOU 1980:37) Ny järnvägslagstiftning II som föregick propositionen, ansågs att begreppet järnväg inte innefattade spåranläggningar längs vilka traverser eller liknande anordningar flyttar sig. Vidare framhölls att t. ex. en berg- och dalbana eller en inom ett fabriksområde anlagd bana som inte står i förbindelse med ett större järnvägsnät utanför området inte har ansetts som järnväg i skadeståndsrätten.

Tunnelbana och spårväg är transportmedel som har stora likheter med järnväg, men vissa skillnader finns. En är att tunnelbana och spårväg är avsedda endast för transport av passagerare, en annan att dessa trafikslag har övervägande lokal karaktär, en tredje att järnväg är en höghastighetsform medan tunnelbana och spårväg är låghastighetsformer. Rent säkerhetsmässigt finns den skillnaden att järnvägståg i de flesta fall styrs genom ett s. k. blocksystem, vilket innebär att endast ett tåg åt gången skall kunna

finnas på en viss sträcka. Föraren av ett tunnelbanetåg eller en spårvagn får i vart fall under vissa betingelser köra på sikt.

En anläggning av den typ som brukar kallas tunnelbana finns inom landet bara i Stockholm. Av 1 § andra stycket FEJ följer emellertid att vad som i allmänhet benämns spårväg i själva verket kan vara att anse som tunnelbana. Frågan huruvida anläggningen delvis går under jord eller inte saknar i det sammanhanget betydelse. Det avgörande är i stället om trafiken på anläggningen på någon sträcka blandas med vägtrafiken. Gör den inte det, är anläggningen att betrakta som tunnelbana. Detta medför att de bestämmelser som gäller för spårvagnsförare t. ex. i fråga om körkort och trafikregler inte är tillämpliga.

Den huvudsakliga skillnaden mellan en spårväg och en tunnelbana är alltså att spårvägstrafiken blandas med vägtrafiken på vissa sträckor medan tunnelbanan är väl avskild från annan trafik. Den är också, till skillnad från järnvägen, helt fri från plankorsningar.

Jag kan hålla med järnvägsinspektionen om att det kanske inte finns några egentliga säkerhetsmässiga skäl att i den nya lagen särskilt nämna tunnelbana. Å andra sidan används begreppet tunnelbana allmänt för att beteckna den anläggning som finns i Stockholm och det vore därför otillfredsställande om begreppet inte skulle återfinnas i säkerhetslagen. Jag förordar därför och med tanke på att det trots allt finns den skillnaden mellan järnvägarna och tunnelbanan att den senare är fri från plankorsningar, att begreppet tunnelbana behålls.

Enligt 1 § andra stycket FEJ skall järnvägsinspektionen besluta om en anläggning skall hänföras till enskild järnväg, tunnelbana eller spårväg. Om det finns koncession för anläggningen avgörs frågan dock med ledning av koncessionen. En anläggning för lokal trafik med koncession som spårväg skall dock anses som tunnelbana, om trafiken går fram på egen banvall som är väl avskild från annan trafik och anläggningen är fri från korsningar i samma plan med annan trafik.

Begreppet järnväg får åtminstone efter tillkomsten av järnvägstrafiklagen anses ha en så allmänt vedertagen innebörd att jag inte finner det motiverat med en definition i den nya säkerhetslagstiftningen. Det finns snarare en viss risk för att en legaldefinition som inte har sin motsvarighet i järnvägstrafiklagen får till följd att begreppet med tiden får en något annan innebörd i den civilrättsliga lagstiftningen än i den offentlighetsrättsliga. Någon uttrycklig definition av begreppet järnväg föreslås alltså inte heller i detta sammanhang. Någon definition av begreppen tunnelbana och spårväg bör då inte heller tas upp.

Det kan i sammanhanget anmärkas att en spårväg som delvis går avskild från annan trafik och delvis blandas med vägtrafiken bör i sin helhet anses utgöra spårväg (jfr Ds K 1975:5 s. 16 ff).

Genom lagen (1985:1075) om rätt att anlägga enskilda järnvägar m. m. avskaffades tvånget att ha tillstånd (koncession) av regeringen för att få anlägga en enskild järnväg, tunnelbana eller spårväg som är avsedd för allmän trafik. I samband med lagens tillkomst konstaterades att koncessionerna eller motsvarande tillstånd var förenade med olika rättigheter och skyldigheter, bl. a. vad avser förvärvande och inlösen av mark. Lagstifta-

ren var därför inte beredd att föreskriva att beviljade koncessioner och tillstånd skulle upphöra att gälla.

Prop. 1990/91:1

Det kan naturligtvis hävdas att ett operativt tillstånd enligt en ny säkerhetslag bör knytas till det slags trafik som en tidigare meddelad koncession gäller. Detta system har använts i FEJ. Övervägande skäl talar emellertid för att tillstånd som motiveras från säkerhetssynpunkt är adekvata i förhållande till den trafik som verkligen bedrivs av verksamhetsutövaren. Den tidigare koncessionen torde inte utgöra något hinder mot detta eftersom koncessionshavaren efter 1985 års lag får anses oförhindrad att byta trafikslag på sin anläggning. Jag anser därför att järnvägsinspektionen på grundval av de kriterier som jag nyss har nämnt bör få besluta till vilket trafikslag en verksamhet är att hänföra enligt säkerhetslagstiftningen oavsett vad en meddelad koncession innehåller i det hänseendet.

Frågan till vilket trafikslag en anläggning är att hänföra torde i allmänhet aktualiseras i ett tillståndsärende. Som *lagrådet* har påpekat kan emellertid frågan komma upp utan samband med ett sådant ärende. Med de av lagrådet utformade bestämmelserna om överklagande är det kammarrätten som är besvärinstans även i det fallet.

3.1.2 Lagens tillämpningsområde

Mitt förslag: Lagen omfattar i princip samtliga järnvägar, tunnelbanor och spårvägar.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har i huvudsak tillstyrkt förslaget.

Skälen för mitt förslag: Enligt FSA och FEJ står statens spåranläggningar och trafiken på dem samt enskilda järnvägar, spårvägar och tunnelbanor, som är avsedda för allmän trafik eller i andra fall får användas av allmänheten för personbefordran, under järnvägsinspektionens kontroll. Detta innebär att järnvägar, statliga såväl som enskilda, tunnelbanor och spårvägar vars syfte är att tillgodose ett allmänt behov av samfärdsl eller transport omfattas av tillsynen. Det gör också järnvägar, spårvägar och tunnelbanor för personbefordran som, utan att de tillgodoser ett allmänt behov av samfärdsl eller transport, får nyttjas av allmänheten, t. ex. museijärnvägar. Någon tillsyn över enskilda industrispår som används till godstransporter och över trafiken på dem finns däremot inte.

Den ojämförligt största innehavaren av järnväg i Sverige är staten. Statens spåranläggningar består av ca 600 mil stomjärnvägar, ca 360 mil länsjärnvägar samt malmбанan och inlandsbanan. Viss utbyggnad av främst stomnätet planeras.

Hittills har SJ drivit så gott som all trafik på statens spåranläggningar för egen del eller som entreprenör åt bl. a. Storstockholms lokaltrafik (SL). Genom 1988 års trafikpolitiska beslut har förutsättningarna för att driva trafik på statens spåranläggningar förändrats. SJ har enligt 7 och 8 §§ FSA trafikeringsrätt till all godstrafik på anläggningarna och i huvudsak till persontrafiken på stomjärnvägarna. Trafikhuvudmännen har den huvudsakliga trafikeringsrätten till persontrafiken på länsjärnvägarna. Syftet med denna uppdelning är att ge trafikhuvudmännen, som har ett övergri-

pande ansvar för all linjetrafik inom ett län, bättre möjlighet att på lokal och regional nivå välja det kollektivtrafikmedel som passar regionen bäst.

Efter reformen har trafikhuvudmannen i Västmanlands län utnyttjat sin trafikeringsrätt till viss persontrafik på länsjärnvägar med SJ som entreprenör. I vilken utsträckning trafikhuvudmännen i övrigt när det blir aktuellt väljer att driva trafiken i egen regi eller med anlitan av SJ eller någon annan trafikutövare får framtiden utvisa. Visst intresse från trafikhuvudmännen att själva bedriva trafik finns dock liksom i några fall långt framskridna planer på att enskilda trafikutövare skall börja bedriva trafik åt trafikhuvudmännen.

Om SJ eller trafikhuvudmännen avstår från sin trafikeringsrätt på statens spåranläggningar kan någon annan efter beslut av regeringen eller banverket få sådan rätt. Banverket beslutar vidare om vem som skall få trafikera malmbanan och inlandsbanan.

De enskilda järnvägarna är relativt många. Storstockholms Lokaltrafiks järnvägar (SLJ) driver Roslagsbanan och Saltsjöbanan. Trafikaktiebolaget Stockholm – Södra Lidingön (SSLidJ) driver Lidingöbanan. Dessa järnvägar har tillsammans en längd av ca 9 mil. Av övriga enskilda järnvägar kan nämnas Trafikaktiebolaget Grängesberg – Oxelösunds järnvägar (TGOJ), Nordmark – Klarälvens Järnvägars Aktiebolag (NKIJ), Malmö – Limhamns Järnväg (MLJ), Växjö – Hultsfreds – Västervik Järnväg (VHVJ) och Johannisberg – Ljungaverks Järnväg (JLJ). Vidare finns ett antal typiska museijärnvägar och omfattande industrispår.

Spårvägstrafik drivs av SL, Göteborgs spårvägar AB och av Norrköpings kommun och trafikhuvudmannen i Östergötlands län genom Norrköpings lokaltrafik. Tunnelbanan i Stockholm drivs av SL.

Någon mera betydande utveckling av de enskilda järnvägarna torde knappast vara aktuell med tanke på de stora investeringar som erfordras i anläggningar, fordon och annan materiel. Utvecklingen av spårvägarna och tunnelbanorna är något vanskeligare att förutspå. Otvivelaktigt är dessa trafikmedel miljövänliga. Intresset för spårvägstrafik är stort utomlands vilket tagit sig uttryck i bl. a. införandet av s. k. light rail, som kan beskrivas som en tyngre typ av spårvägstrafik.

Som jag redan nämnt står statens spåranläggningar samt alla enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar som är avsedda för allmän trafik eller i andra fall får användas av allmänheten för personbefordran under järnvägsinspektionens tillsyn. Detta bör vara fallet även i fortsättningen. Den nya lagen bör alltså omfatta dels statens spåranläggningar, dels de anläggningar som nu omfattas av FEJ.

Vid sidan av statens spåranläggningar såsom dessa har definierats i 3§ FSA finns det vissa kortare spårsträckor som tillhör staten och som förvaltas av SJ och inte av banverket. Dessa spår kan t. ex tjäna som övergång mellan statens spåranläggningar och enskilda industrispår. Antalet enskilda industrispår är betydande.

Dessa industrispår, liksom sådana staten tillhöriga spår som inte ingår i statens spåranläggningar, bör i princip omfattas av tillsynen fortsättningsvis. Denna får givetvis anpassas efter vad behovet kräver. Behovet av tillsyn är naturligtvis större i fråga om sådana industrispår som har en

omfattande trafik eller där det förekommer transporter av farligt gods än när det gäller andra industrispår. Järnvägsinspektionen bör därför få besluta generellt eller i det enskilda fallet att vissa anläggningar eller typer av anläggningar skall vara undantagna från löpande tillsyn, t. ex. sådana som är upplåtna endast för trafik i mycket låg hastighet med annat gods än farligt gods.

Järnvägsinspektionens tillsyn omfattar inte bara tillsyn över spåranläggningar utan också tillsyn av den trafik som bedrivs där. Att tillsyn enligt det tidigare sagda inte behövs i fråga om vissa anläggningar innebär inte nödvändigtvis att även den trafik som bedrivs på dessa anläggningar bör vara undantagen från tillsyn. Tillsynen bör sålunda utöver själva trafikutövningen omfatta skötsel och hantering — t. ex. i samband med lastning och lossning — av de fordon som används på anläggningarna, om fordonen används även på andra järnvägsanläggningar. Används de på statens spåranläggningar följer redan nu av 11 § FSA att tillsynen omfattar sådana fordon.

3.2 Spårinnehav, trafikutövning och trafikledning

Mitt förslag: Drift av järnväg, tunnelbana och spårväg delas upp i verksamhetsgrenarna drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). Trafikledningen, som omfattar tidtabellsplanering och trafikledning, ingår i driften av spåranläggningar, om inte spårinnehavaren har överlåtit ansvaret härför på någon annan. Trafikledningen utgör då en egen verksamhetsgren (särskild trafikledningsverksamhet).

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget. Enligt BK-tåg bör spårinnehavaren få överlåta trafikledningen endast om en ensam trafikutövare trafikerar spåranläggningen. Näringsfrihetsombudsmannen (NO) m. fl. har riktat kritik mot att SJ skall ombesörja trafikledningen för statens spåranläggningar.

Skälen för mitt förslag: Som tidigare nämnts är det banverket som har ansvaret för statens spåranläggningar medan SJ och trafikhuvudmännen har trafikeringsrätten. Även andra trafikföretag kan få trafikera spåren. Det är också vanligt att SJ:s godsvagnar trafikerar olika industrispår, som är privatägda. Detta innebär att det oftast är olika rättssubjekt som svarar för driften av spåranläggningarna och som trafikerar dessa. Det kan därför vara lämpligt att i arbetet med säkerhetsfrågor dela upp järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsdrift i två olika verksamhetsgrenar, nämligen en som avser driften av spåranläggningarna och en som avser trafikutövningen.

I 2 § FSA finns en definition av vad som hör till statens spåranläggningar som kan tas till utgångspunkt för vad som enligt säkerhetslagstiftningen bör hänföras till begreppet spåranläggningar. Enligt den definitionen hör till statens spåranläggningar järnvägsspår och de övriga fasta anordningar som behövs för järnvägsspårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken. Detta inkluderar banunderbyggnader och banöverbyggnader, signaler, feldektorer i banan och andra säkerhetsanordningar, elanläggningar samt

plattformar vid en station, däremot inte själva stationshuset. Därutöver bör nu även trafikledningsanläggningarna hänföras till spåranläggningarna.

Driften av spåranläggningar bör i enlighet med det anförda omfatta konstruktion, byggande, tillverkning, underhåll och övriga åtgärder som får en bana funktionsduglig för trafik och säkerhetsmässigt godtagbar. Till driften bör hänföras även åtgärder med avseende på fordon och annan materiel som i och för sig inte hör till spåranläggningen men som behövs för att bygga, handha och underhålla banan. Vidare bör elförsörjningen hänföras dit.

Ansvarig för driften av en spåranläggning får i första hand anses vara anläggningens ägare. Denne kan emellertid till någon annan ha överlåtit rätten att förfoga över anläggningen på ett sådant sätt att han själv saknar möjlighet att påverka driften av denna. Ansvarig bör då i stället vara den till vilken rätten att självständigt förfoga över anläggningen har överlåtit. I fråga om den grad av självständighet som bör krävas för att någon annan än ägaren skall anses som innehavare bör gälla detsamma som enligt järnvägstrafiklagen (se prop. 1983/84:117 s. 83 f).

Övrig verksamhet i samband med järnvägstrafik bör i princip hänföras till trafikutövning. Denna verksamhet omfattar då fordon och annan materiel som behövs för trafiken.

Trafikutöverbegreppet har ingen enhetlig innebörd inom transporträtten. I en lag om säkerhet vid spårtrafik bör som trafikutövare anses den som för egen eller annans räkning faktiskt utför trafiken med helt eller delvis egna resurser. Detta innebär att om en trafikhuvudman uppdrar åt SJ att utföra huvudmannens trafik på länsjärnvägar är det SJ och inte trafikhuvudmannen som är trafikutövare. Endast en trafikutövare bör således kunna förekomma för en och samma trafik. Detta gäller även om trafikhuvudmannen gentemot kunderna står som anordnare av trafiken. Detta förhållande ändras inte av att t. ex. SJ i viss utsträckning använder av huvudmannen ägda spårfordon i verksamheten.

I ett nära samband med trafikutövningen står trafikledningen. Denna innefattar dels tidtabellsplanering, dels trafikledning. Sistnämnda verksamhet utövas såvitt gäller järnvägstrafiken av centralt placerade tågledare eller av tågklarerare, vilka styr trafiken med hjälp av det s. k. CTC-systemet eller är placerade vid olika stationer.

Sambandet mellan trafikutövning och trafikledning talar i och för sig för att trafikledningen får ingå i begreppet trafikutövning och att sålunda ansvaret för denna läggs på trafikutövaren. En sådan ordning kan emellertid medföra problem i de fall det finns flera trafikutövare på en bana. Ansvaret för trafikledningen måste självfallet ligga på ett enda subjekt. Huvudregeln bör därför vara att innehavaren av spåranläggningen är ansvarig för trafikledningen. Denne bör emellertid ha möjlighet att överlåta uppgiften på trafikutövaren, om denne är en annan än anläggningens innehavare, eller om det finns flera trafikutövare, på någon av dem. Så har skett i fråga om statens spåranläggningar, där SJ såsom den huvudsakliga trafikutövaren svarar för trafikledningen (13 § FSA).

Med anledning av vad NO och BK-tåg anfört vill jag framhålla att det

kan tänkas innebära en viss konkurrensfördel att som trafikutövare ombesörja trafikledningen även av annan trafik än den egna på en spåranläggning. Denna fördel får i så fall elimineras genom särskilda föreskrifter om trafikledningen och genom upplåtelseavtalen. När det gäller statens spåranläggningar får enligt 17 § förordningen om statens spåranläggningar de som trafikerar anläggningarna klaga hos banverket över statens järnvägars beslut i fråga om trafikledning. Givetvis bör innehavaren av spåranläggningen eller den trafikutövare som svarar för trafikledningen samråda med övriga trafikutövare när det gäller t.ex. att fastställa tidtabeller för den trafik som bedrivs på anläggningen.

3.3 Säkerhetskraven och ansvaret för dem

3.3.1 Allmänt

Järnvägen är ett utpräglat masstransportmedel. I ett enda järnvägståg kan befordras ett stort antal resande och stora mängder gods, ofta i betydande hastighet. Redan dessa förhållanden medför att det måste ställas stora krav på säkerheten i järnvägstrafiken. Möjligheten för järnvägen att hävda sig gentemot andra transportmedel är också, särskilt när det gäller persontransporter, till betydande del avhängig av att järnvägen har namn om sig att vara ett säkert transportmedel.

Vad jag nu sagt gäller i huvudsak även beträffande tunnelbanor och spårvägar, låt vara att förhållandena inte är helt jämförbara. En spårvägsolycka får naturligtvis mer sällan så drastiska konsekvenser som en järnvägsolycka kan få, men den omständigheten att spårvägstrafik blandas med annan vägtrafik ställer å andra sidan särskilda krav när det gäller säkerheten.

De säkerhetskrav som bör ställas måste givetvis anpassas till verksamhetens art. Samma säkerhetskrav behöver sålunda inte ställas på trafiken på en museijärnväg som ifråga om fjärrtrafik på järnväg med höghastighetståg. På en bana med ett stort antal samtidiga tågrörelser krävs större säkerhetsinsatser än på banor med ringa trafik osv.

Säkerhetskraven måste omfatta all verksamhet som har betydelse från säkerhetssynpunkt. Kraven bör sålunda omfatta själva infrastrukturen, dvs. spåranläggningen med vad därtill hör. De bör vidare gälla de spårfordon som används på anläggningen, vare sig dessa används vid driften av spåranläggningen eller vid trafikutövningen. Även yrkeskunnande och andra personliga kvalifikationer hos personalen har stor betydelse från säkerhetssynpunkt, liksom frågan om hur verksamheten är organiserad och vilka rutiner som gäller hos den som driver en spåranläggning eller utför trafik på den. Trafikledningen skall som tidigare nämnts som huvudregel skötas av den som driver spåranläggningen men kan också anförtros trafikutövaren. Givetvis måste kravet på personalens kvalifikationer, organisationen hos företaget m. m. anpassas till hur förhållandena gestaltar sig i det enskilda fallet.

Ansvar för att verksamheten är betryggande från säkerhetssynpunkt måste ytterst vila på den som driver verksamheten. Det är därvid viktigt

att det är klart och entydigt fastställt vem eller vilka personer inom organisationen som ansvarar för säkerhetsfrågorna och att dessa har tillräcklig kompetens och de nödvändiga befogenheterna.

Järnvägsinspektionens roll är bl. a. att utfärda säkerhetsföreskrifter och utöva tillsyn i de hänseenden som har betydelse från säkerhetssynpunkt. Det säger sig emellertid självt att tillsynen inte kan bestå i en kontinuerlig övervakning av att föreskrifterna följs eller att verksamheten i övrigt drivs på ett från säkerhetssynpunkt betryggande sätt. Ansvar för att så sker måste ligga på den som driver verksamheten. Inspektionen bör utöva tillsynen i huvudsak genom att ställa krav på och granska verksamhetsutövarnas internkontroll. Därutöver bör tillsyn utövas genom punktvisa kontroller med en viss regelbundenhet eller när det förekommer särskild anledning till det.

I det följande behandlas mer i detalj de olika aspekter på säkerheten i spårtrafik som nu har berörts.

3.3.2 Materiel

Mitt förslag: Verksamhetsutövaren svarar för att spårplanläggningar, fordon och annan materiel är av säker beskaffenhet så att skador till följd av verksamheten undviks. En ny eller väsentligt ombyggd spårplanläggning får inte upplåtas för trafik utan godkännande av järnvägsinspektionen. Ett fordon får inte framföras på en spårplanläggning utan sådant godkännande. Detsamma gäller ett fordon som har byggts om väsentligt.

Promemorians förslag överensstämmer i princip med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har i allmänhet lämnat förslaget utan erinran. Museijärnvägarnas riksorganisation har dock ansett att det skall fordras nytt materielgodkännande om en vagn skall användas för ett nytt ändamål. Enligt NO är det tveksamt om järnvägsinspektionen skall ge synpunkter på utvecklingsarbetet under arbetets gång, eftersom staten kan komma att få ett skadeståndsrättsligt eller i vart fall moraliskt medansvar för produktutformningen, anläggningskonstruktionen o. d. För att underlätta att utländsk materiel kan användas i Sverige och svensk utomlands bör man enligt NO samordna kraven på materielen med de normer som gäller inom EG med den målsättningen att ett typgodkännande inom EG "automatiskt" skall gälla i Sverige och vice versa.

Skälen för mitt förslag: Det är väsentligt för säkerheten att materielen är fullgod för sitt ändamål. Detta gäller naturligtvis såväl spårplanläggningar som fordon och annan materiel. Som tidigare nämnts bör till spårplanläggningarna hänföras spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

I dag finns regler om materielens beskaffenhet i FEJ och FSA samt i de föreskrifter som utfärdats av SJ och järnvägsinspektionen. I fråga om kraven på de fordon som används och deras utnyttjande finns vissa bestämmelser i de s. k. UIC-normerna samt i RIV- och RIC-överenskommelserna om ömsesidigt utnyttjande av godsvagnar resp. personvagnar. Dessa bestämmelser har utarbetats inom den internationella järnvägsunionen

(UIC), som är ett samarbetsorgan för olika länders järnvägsförvaltningar. I framtiden kommer givetvis det utvecklingsarbete som pågår inom EG att följas. Särskilda bestämmelser om elektriska anläggningar finns i lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

Som tidigare anförts bör det enligt den nya säkerhetslagstiftningen åligga varje verksamhetsutövare att se till att de grundläggande säkerhetskraven för hans verksamhet uppfylls. Denne har således ansvaret för att den materiel som används i verksamheten är betryggande från säkerhetssynpunkt och uppfyller de krav som ställs i tillämpliga föreskrifter.

Detta ställer vissa krav på den tekniska kompetensen hos företagets personal. Därvid kan knappast begäras en lika hög kompetens som hos t. ex. en tillverkare av fordon och annan materiel. Det bör emellertid inom varje spårtrafikföretag finnas sådan kompetens att den tillverkning av materiel som sker för företagets räkning fortlöpande kan följas och en bedömning göras av om den uppfyller säkerhetskraven. Detsamma gäller i fråga om materiel som köps in eller förhyrs eller annars används i verksamheten. Om underhållet av materielen ombesörjs av någon utomstående, bör verksamhetsutövaren kunna i vart fall bedöma dennes kompetens och kvaliteten på utfört arbete samt i vilken omfattning materielen behöver underhållas.

Föreskrifter om de tekniska krav som skall ställas på den materiel som används vid spårtrafik bör, med undantag för elektriska anläggningar, liksom för närvarande meddelas av järnvägsinspektionen. Frågor om elektriska anläggningar regleras, som jag tidigare nämnt, i särskild ordning. Inspektionen bör vid utarbetandet av sina föreskrifter ta hänsyn till internationella överenskommelser på området och till vad som i övrigt kan anses vara internationell standard.

Järnvägsinspektionen kan utöva sin tillsyn över materielen på olika sätt. Detta kan ske genom verksamhetskontroller av olika slag hos dem som driver spårtrafik eller spårnanläggningar. En sådan kontroll bör omfatta all materiel som används i verksamheten oavsett vem som äger den. Kontroll bör också kunna ske hos den som tillverkar t. ex. järnvägsfordon eller den som har underhållsverkstäder. Möjligheter till en sådan kontroll bör lämpligen tillskapas genom att det vid upphandlingen av materiel eller underhållsarbeten ställs som villkor att järnvägsinspektionen får kontrollera det arbete som utförs för spårföretagens räkning. Tillsynen i fråga om elanläggningar ombesörjs av statens energiverk enligt lagen (1902:71 s. 1), innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

Jag vill i detta sammanhang erinra om de särskilda bestämmelser som finns om farligt gods i lagen (1982:821) om transport av farligt gods samt om lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik.

Godkännande av spårnanläggningar, fordon och annan materiel

Innan ny materiel av väsentlig betydelse för säkerheten tas i bruk bör järnvägsinspektionen kontrollera att materielen är lämplig för ändamålet och annars betryggande från säkerhetssynpunkt (tillträdeskontroll). Det

kan röra sig om t. ex. en ny linjesträckning, en ny säkerhetsanläggning eller ett spårfordon av en ny typ. Tillträdeskontrollen bör också omfatta ombyggnader av spåranläggningar m. m. och av spårfordon. Hur omfattande tillträdeskontrollen behöver vara bör bestämmas av järnvägsinspektionen från fall till fall. Vid en bedömning bör UIC-normerna samt RIV- resp. RIC-överenskommelserna beaktas.

För att kontrollen skall kunna ske på ett effektivt sätt är det väsentligt att inspektionen kommer in på ett tidigt stadium i processen. Inspektionen bör redan på projekteringsstadiet få kännedom om planer på investeringar i materiel av olika slag och ges tillfälle att granska konstruktionsritningar, modeller e. d. Detta är i praktiken en förutsättning för att inspektionen skall få ett tillräckligt underlag för sitt beslut om slutgodkännande. En sådan ordning överensstämmer i stort sett med vad som redan i dag gäller enligt FEJ och på sjö- och luftfartsområdena. Till skillnad från NO anser jag att den risk för skadeståndsansvar som staten kan drabbas av vid fel från inspektionens sida, är så liten att den knappast kan få någon betydelse för hur granskningsprocessen bör utformas. Skadeståndsansvar förutsätter att inspektionen gör sig skyldig till fel eller försummelser.

När det gäller serietillverkade fordon bör ett typgodkännande av det första fordonet vara tillräckligt, förutsatt givetvis att tillverkarens uppgifter är pålitliga. Det bör emellertid observeras att spårfordon måste vara anpassade till den typ av anläggning på vilken de är avsedda att användas. Ett typgodkännande kan därför inte vara generellt utan måste vara knutet till användningen av fordonet i en viss verksamhet. Om fordon som redan har godkänts för användning i en verksamhet skall användas också i en annan verksamhet, kan naturligtvis den ytterligare prövning som skall ske göras mer summarisk.

Med anledning av vad museijärnvägarnas riksorganisation har anfört vill jag påpeka att t. ex. en vagn som skall användas för ett nytt ändamål som regel byggs om. Det får således antas att en godsvagn måste av säkerhetsskäl byggas om väsentligt för att kunna användas till persontransporter.

En tillträdeskontroll förutsätter att den som avser att ta i bruk materiel eller anläggningar som inte tidigare har använts i verksamheten eller ta i bruk ombyggd materiel skall vara skyldig att anmäla detta till järnvägsinspektionen. Anmälan bör, som framgår av det tidigare anförda, ske i så god tid att inspektionen vid behov kan vara med i bilden redan på projekteringsstadiet.

Utländska fordon

En tillträdeskontroll bör givetvis också äga rum innan utländska spårfordon som inskaffats för användning i Sverige tas i bruk här. Den kontrollen bör ske på samma sätt som när det gäller svenska fordon. Undantag från kravet på tillträdeskontroll skall emellertid, i den mån en sådan kontroll är oförenlig med UIC-normerna samt RIV- och RIC-överenskommelserna, göras i fråga om utländska person- och godsvagnar, som har registrerats och godkänts av en utländsk järnvägsförvaltning och som används i Sveri-

ge inom ramarna för nämnda överenskommelser. Det är här fråga om fordon som tillhör en utländsk järnvägsförvaltning eller andra fordon som har satts i trafik genom en sådan förvaltning i enlighet med nyssnämnda överenskommelser. Trafikutövaren svarar givetvis ändå alltid för att sådana fordon är betryggande från säkerhetssynpunkt. I allmänhet bör han kunna utgå från att fordon tillverkade enligt de fastställda internationella normerna är lämpliga för trafik även på det svenska järnvägsnätet, liksom att registrerade och godkända fordon är i tillfredsställande skick.

Utländska fordon som får användas i Sverige utan tillträdeskontroll bör, på samma sätt som svenska fordon, vid behov kunna kontrolleras av järnvägsinspektionen.

3.3.3 Personal och organisation

Mitt förslag: Den som är anställd vid en järnväg, tunnelbana eller spårväg skall ha god kännedom om verksamheten och de regler som gäller för denna och som berör hans arbetsuppgifter. Särskilda lämplighetskrav i fråga om yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt ställs upp för dem som arbetar i säkerhetstjänst. Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten bör också genomgå regelbundna läkarkontroller. Det är av säkerhetsskäl väsentligt att varje verksamhetsutövare har en väl fungerande organisation.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget.

Skälen för mitt förslag: Från säkerhetssynpunkt är det viktigt att den personal som arbetar med drift av spåranläggningar eller med spårtrafik har tillräckliga kunskaper på sitt arbetsområde. Detta gäller givetvis i särskilt hög grad beträffande dem som är direkt sysselsatta i säkerhetstjänst. För den personalen måste därför gälla särskilda kompetenskrav.

Säkerhetspersonal i spårtrafiken utgörs av fordonsförare, tågchefar, bangårdspersonal och verkstadspersonal samt dessas överordnade i den mån de inte själva räknas till dessa kategorier. Dit hör också vid driften av spåranläggningar ledare för arbetslag, A-, B- och C-fordonsförare (s.k. småfordonsförare), tillsyningsmän och den personal som sysslar med spår-, signal- och teleunderhåll. Vidare räknas tågledare och tågklarare liksom dessas chefer såsom sysselsatta i säkerhetstjänst. Ytterligare grupper som kan höras hit men inte alltid gör det är konstruktörer, materielltillverkare m. fl.

Rent allmänt måste av var och en som arbetar i en verksamhet för drift av spåranläggningar eller för utövande av spårtrafik fordras att han har ett tillräckligt yrkeskunnande såvitt rör hans arbetsuppgifter. För personal i säkerhetstjänst bör dessutom krävas att vederbörande har en teoretisk och praktisk utbildning med inriktning på säkerhetsfrågor och en medvetenhet om dessa frågors betydelse. Det bör också av personal i säkerhetstjänst krävas att den som har ett visst ansvarsområde har sådana kunskaper också om övriga ansvarsområden att han kan bedöma och påtala säkerhetsrisker inom dessa senare områden. Över huvud taget är det önskvärt

att all personal i företaget känner till vad som är viktigt från säkerhetssynpunkt så att de vet när deras egen verksamhet berör sådana frågor.

På säkerhetspersonalen måste även ställas krav i fråga om personliga egenskaper. Kraven måste givetvis anpassas efter den befattning det är fråga om. För stora grupper av säkerhetspersonalen måste krävas ett gott hälsotillstånd, t. ex. god hörsel och syn — bl. a. färgsinne — samt god fysisk status i övrigt. Vissa personalkategorier såsom lokförare bör regelbundet genomgå läkarundersökning som utvisar att de inte är från hälsosynpunkt olämpliga för sitt säkerhetsarbete. Även när det gäller andra kategorier bör detta kunna krävas.

Bestämmelser om läkarundersökning av anställda i statligt reglerade anställningar, som t. ex. säkerhetspersonal hos statens järnvägar, finns i 6 och 7 §§ anställningsförordningen (1965:601, omtryckt 1990:98) och i 13 kap. 2 § lagen (1976:600) om offentlig anställning (LOA, omtryckt 1987:1000, ändrad senast 1989:665). Dessa stadganden har — bortsett från att de endast gäller statligt reglerade anställningar — en i detta sammanhang begränsad räckvidd. Med stöd av bestämmelserna i anställningsförordningen kan en myndighet utfärda föreskrifter om att läkarintyg skall lämnas vid nyanställning, nämligen om arbetsuppgifterna i tjänsten är sådana, att särskilda krav måste ställas på innehavarens hälsotillstånd i något visst hänseende. Bestämmelsen i LOA är tillämplig under pågående anställning och innebär att läkarundersökning mot arbetstagarens vilja endast är tillåten om arbetstagarens bristande tjänstduglighet sannolikt beror på sjukdom eller därmed jämförligt förhållande.

I frågan om läkarundersökningar har företrädare för kommunikationsdepartementet samrått med företrädare för LOA-utredningen (C 1989:07), som har tillsatts för att se över lagstiftningen om offentlig anställning. Enligt direktiven (Dir. 1989:50) bör utredningen bl. a. särskilt överväga frågan om periodiska hälsoundersökningar i vissa tjänster. Denna fråga har tidigare behandlats i promemoriorna (Ds C 1986:6) Hälsoundersökningar i statlig tjänst m. m. med sammanställning av remissyttrandena (Ds C 1987:1) och (Ds 1989:45) Periodiska hälsoundersökningar i vissa offentliga anställningar.

Även god psykisk balans kan vara viktig. Ansvarskänsla, attityden till regler och normer, förhållandet till droger, anpassningsförmåga t. ex. när det gäller att klara en oregelbunden dygnsrytm är andra omständigheter av betydelse.

Det kan ifrågasättas om inte fordonsförare i likhet med t. ex. piloter borde ha ett särskilt certifikat för att få köra spårfordon. Enligt min uppfattning kan emellertid kontroll av fordonsförarnas lämplighet göras fortlöpande inom ramen för den normala verksamheten. Det viktiga är att en lämplighetskontroll sker med viss regelbundenhet och ett krav på certifikat skulle knappast tillföra något nytt från säkerhetssynpunkt. Som nämnts krävs i dag B-körkort av spårvagnsförare. Det kravet bör fortfarande gälla eftersom spårvägstrafiken blandas med annan vägtrafik.

Närmare föreskrifter om lämplighetskraven för dem som arbetar med drift av spåranläggningar eller med spårtrafik bör meddelas av regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, av järnvägsinspektionen. I fråga om

föreskrifter som rör hälsotillstånd bör järnvägsinspektionen därvid samråda med socialstyrelsen.

Prop. 1990/91: 1

Personalen måste givetvis vara väl dimensionerad för verksamheten. Organisationen måste vara uppbyggd på ett sådant sätt att den personal, som enligt särskilda krav skall ha en viss kompetens, fungerar väl tillsammans. En god organisation är även en förutsättning för att den som driver verksamheten skall kunna förvisa sig om att de krav som ställs på honom är uppfyllda. Vidare är en god organisation en förutsättning för att järnvägsinspektionen i sin tillsynsverksamhet skall kunna göra sig en bild av hur verksamheten i stort fungerar så att den kan sätta in sin kontroll t. ex. genom inspektioner på rätt ställe.

Även i detta hänseende bör regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, järnvägsinspektionen få utfärda de föreskrifter som behövs. Exempel på sådana föreskrifter kan vara krav på att vissa befattningar skall finnas i en organisation.

3.3.4 Tillståndsfrågor

Mitt förslag: Tillstånd erfordras för att få driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet. SJ och banverket får dock driva sådan verksamhet utan tillstånd. Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till personliga och ekonomiska förhållanden bedöms lämplig att bedriva verksamhet enligt denna lag. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger eller om tillståndshavaren underlåter att lämna tillsynsmyndigheten det bistånd för tillsynen som föreskrivs i lagen. Tillståndsmyndighet är järnvägsinspektionen.

Promemorians förslag: Förslaget överensstämmer med mitt. Enligt promemorian skall dock inte staten i något fall behöva tillstånd för att få driva verksamhet enligt lagen.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har huvudsakligen instämt i förslaget. NO, Svenska lokaltrafikföreningen och BK-tåg har dock ansett att även staten skall ha tillstånd för att få driva verksamhet. NO har vidare anfört att kraven på ekonomisk lämplighet inte får ställas så högt att det bli omöjligt med nyetablering.

Skälen för mitt förslag: För närvarande krävs inte något särskilt tillstånd för att få anlägga eller driva en enskild järnväg, tunnelbana eller spårväg. Däremot får sådana anläggningar inte upplåtas för allmän trafik innan de har godkänts av järnvägsinspektionen.

Det kan i och för sig diskuteras om det i fortsättningen bör föreskrivas ett formligt tillståndskrav eller om det kan räcka med en skyldighet att i huvudsaklig överensstämmelse med vad som nu gäller anmäla till järnvägsinspektionen att en viss verksamhet skall påbörjas. Under alla omständigheter måste det emellertid företas en kontroll av sökandens lämplighet för den ifrågavarande driften och verksamhetens uppläggning. Inspektionen måste också ges möjlighet att komma in på ett tidigt stadium för att sättas i tillfälle att följa projektering, granska ritningar m. m. Det ligger då närmast till hands att fortsättningsvis kräva tillstånd i likhet med

vad som gäller enligt t.ex. yrkestrafiklagen (1988:263). Järnvägsinspektionen bör vara tillståndsmyndighet.

Prop. 1990/91:1

Övervägande skäl talar för att SJ och banverket undantas från tillståndsplikten. Det förefaller föga meningsfullt att SJ skulle behöva söka tillstånd för att driva en verksamhet som statsmakterna ålagt SJ som myndighet att driva. Inte heller banverket bör rimligen behöva ett särskilt tillstånd för att driva spåraneläggningar. Däremot måste givetvis såväl SJ som banverket vara underkastade kontroll via järnvägsinspektionen. Vidare bör tillståndskravet gälla för fristående juridiska personer som ägs av staten.

Frågan i vad mån tillstånd bör krävas av andra redan etablerade utövare av spårdrift eller spårtrafik behandlas i avsnitt 3.5.

Tillståndsprövningen bör innefatta en prövning av om sökanden har förutsättningar för att driva en från säkerhetssynpunkt betryggande verksamhet av den art som ansökningen om tillstånd avser. Som tidigare anförts kan därvid olika kravnivåer vara aktuella. Högre krav måste t.ex. ställas för en bana som används för persontrafik än för en som används för enbart godstrafik. Ett företag som driver en omfattande järnvägstrafik måste givetvis uppfylla högre krav i fråga om kompetens och ha en mer omfattande organisation än ett företag som endast driver trafik på en kortare linje osv. Detta innebär att sökanden måste tillhandahålla ett tillräckligt omfattande underlag för att järnvägsinspektionen skall kunna bedöma sökandens lämplighet. En ansökan måste sålunda innehålla bl.a. uppgifter om den avsedda verksamhetens omfattning, företagets organisation och tänkta funktion, uppgifter om vilka personer inom företaget som har från säkerhetssynpunkt viktiga befattningar samt om den materiel som skall användas i verksamheten.

Om någon söker tillstånd att driva spårtrafik utan att äga järnvägen eller om någon söker särskilt tillstånd att ombesörja trafikledning på en bana, bör järnvägsinspektionen ha tillgång till det upplåtelseavtal och andra överenskommelser som ligger till grund för verksamheten. Vidare bör till ansökan fogas en säkerhetsordning (se avsnitt 3.3.5).

Ett tillstånd bör som huvudregel avse en verksamhet av ett visst slag och en viss omfattning. Större förändringar i verksamheten bör fordra ett nytt tillstånd. Om dessa förändringar innebär en inte oväsentlig ökning av trafikeringen, måste kanske helt andra krav ställas på de ansvariga i företaget och på företagets kapacitet.

Prövningen av en sökandes personliga och ekonomiska förutsättningar bör främst omfatta yrkeskunnande, laglydnad och ekonomisk lämplighet. När det gäller yrkeskunnandet är det främst branscherfarenhet samt administrativt och ekonomiskt kunnande som skall prövas. Vid prövningen bör sökandens tillgång till kvalificerade medhjälpare givetvis beaktas. Ett krav på laglydnad syftar, på motsvarande sätt som i yrkestrafiklagen (1988:263), till en garanti så långt möjligt för att verksamheten skall drivas efter de föreskrifter som reglerar verksamheten och efter de villkor som järnvägsinspektionen i övrigt ställer.

I fråga om den ekonomiska lämpligheten är det främst sökandens ekonomiska förutsättningar att driva verksamheten efter uppställda normer som

bör prövas. Om sökandens ekonomiska kalkyl är alltför optimistisk finns det nämligen risk för att man i verksamheten underlåter att uppfylla sådana säkerhetskrav som kostar pengar utan att ge någon intäkt. Sökandens allmänna kreditvärdighet kan i det sammanhanget ha betydelse.

Som NO framhållit bör givetvis, utan att säkerheten eftersätts, rimliga krav ställas på den som vill börja driva järnväg, tunnelbana eller spårväg. Jag vill framhålla att den nya järnvägspolitiken innebär att en livskraftig spårtrafik skall skapas bl. a. genom möjligheter till nyetablering och ökad konkurrens.

I fråga om aktiebolag och ekonomiska föreningar bör tillståndsprövningen avse bolagets eller föreningens ledning, i fråga om handelsbolag bolagsmännen och i fråga om ideella föreningar deras styrelse. Den ekonomiska prövningen skall dock främst avse bolaget eller föreningen.

Vad nu sagts tar närmast sikte på enskilda personer eller företag. När tillstånd söks av något annat statligt organ än SJ och banverket, en kommun eller ett kommunalt företag får naturligtvis prövningen av t. ex. den ekonomiska lämpligheten anpassas efter vad som gäller om verksamhet som drivs av det allmänna.

Ett tillstånd bör kunna tidsbegränsas. Den möjligheten kan behöva utnyttjas när det gäller en helt nyetablerad företagare. Ett tillstånd bör vidare kunna förenas med villkor. Det bör dock påpekas att generella krav på en utövare som regel inte bör utformas som tillståndsvillkor utan som föreskrifter.

Återkallelse av tillstånd

Ett meddelat tillstånd bör kunna återkallas om verksamheten inte längre drivs med betryggande säkerhet. Detta får anses vara fallet om det uppkommer brister vad avser rörelsens organisation, personal, materiel eller säkerhetsordning eller om tillståndshavaren inte längre är lämplig som verksamhetsutövare. Om bristerna inte är av allvarlig art bör dock järnvägsinspektionen i stället för återkallelse kunna ingripa med förelägganden och förbud (se avsnitt 3.3.8). Dessa medel bör dock inte tillgripas om det rör sig om upprepade missförhållanden eller om det av annat skäl finns anledning att befara att förelägganden eller förbud skulle vara verkningslösa. I sådana fall bör tillståndet återkallas direkt. Beslut om återkallelse av tillstånd bör fattas av järnvägsinspektionen.

3.3.5 Säkerhetsordningar

Mitt förslag: För varje verksamhet skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver järnvägssäkerhetslagen med följdförfattningar.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget. Järnvägsinspektionen anser dock att "säkerhetsordning" är ett sedan länge allmänt förekommande, djupt rotat begrepp för trafiksäkerhetsregler, i vissa fall kompletterade med kunskaps- och hälsomässiga fordringar på personal i

säkerhetstjänst och att för undvikande av missförstånd en annan beteckning skulle väljas i detta sammanhang.

Skälen för mitt förslag: Enligt 3 § FEJ skall det för järnväg, spårväg och tunnelbana finnas en av järnvägsinspektionen fastställd säkerhetsordning med de trafiksäkerhetsföreskrifter som behövs utöver bestämmelserna i FEJ. Föreskrifterna i säkerhetsordningen skall så nära som möjligt ansluta till motsvarande bestämmelser för SJ.

Även i fortsättningen bör ställas krav på att det skall finnas en säkerhetsordning hos var och en som driver spåranläggningar eller spårtrafik. Som nämnts bör det vara en förutsättning för tillstånd att sökanden presenterar en godtagbar säkerhetsordning för sin verksamhet. Någon formlig fastställelse i enlighet med vad som nu sker enligt FEJ torde dock inte behövas. Vid tillståndsgivningen bör i stället uppställas som villkor att den ingivna säkerhetsordningen följs i vissa angivna, från säkerhetssynpunkt väsentliga delar. En ändring i säkerhetsordningen i dessa delar innebär att verksamhetsutövaren frångår villkoren för sitt tillstånd. Sådana ändringar måste därför underställas järnvägsinspektionens prövning. Andra delar av säkerhetsordningen bör däremot kunna revideras av verksamhetsutövaren själv.

Säkerhetsordningen bör innehålla de ytterligare detaljerade regler för verksamheten som är specifika för denna och som därför inte lämpligen bör tas in i den nya lagen eller anslutande författningar. I säkerhetsordningen bör tas in t. ex. de särskilda regler som behövs för en bana beträffande det signalsystem som används, de hastighetsbestämmelser som erfordras samt specifika bestämmelser om personalens arbetsuppgifter vid en viss verksamhet. I stort kan alltså säkerhetsordningarna utformas som de nuvarande, med den skillnaden att föreskrifter för en verksamhet som är av mer generell art bör beslutas av järnvägsinspektionen.

Järnvägsinspektionen har ansett att begreppet "säkerhetsordning" för närvarande har en delvis annan innebörd och att därför en annan terminologi bör väljas. För egen del menar jag att det nuvarande begreppet inte på något avgörande sätt skiljer sig till sin innebörd från det som föreslås. Jag anser därför att den i promemorian föreslagna terminologien bör kunna godtas.

3.3.6 Ordningen vid spårtrafik m. m.

Mitt förslag: Bestämmelserna om ordning och säkerhet i 6 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägstrafiklagen flyttas till järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med mitt.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget. Vissa remissinstanser ha ansett att ordningsreglerna för samtliga trafikslag skall tas in i järnvägssäkerhetslagen. Svenska lokaltrafikföreningen har föreslagit att reglerna kompletteras med ett förbud att placera föremål inom ett spårområde för spårväg.

Skälen för mitt förslag: I 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) finns vissa bestämmelser om ordning och säkerhet vid järnvägstrafik. Bestäm-

melserna är i viss utsträckning tillämpliga också i fråga om tunnelbanor och spårvägar.

Prop. 1990/91:1

Bestämmelserna omfattar dels förbud mot att utan trafikföretagets tillstånd beträda spårområden för järnväg och tunnelbana, dels förbud att utan tillstånd av spårvägen beträda de delar av spårområdet för en spårväg som är inhägnade eller där det genom skyltning eller på annat sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

För järnvägens del är förbudet kopplat till en befogenhet för befattningshavare i säkerhets- och ordningstjänst att avlägsna den som överträder förbudet. Motsvarande befogenhet finns beträffande den som uppträder berusad eller stör ordningen och genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten. Befogenheten omfattar omhändertagande av vederbörande i fall då detta är oundgängligen nödvändigt. Vidare finns bestämmelser om trafiknykterhetsbrott för förare av maskindrivna fordon på järnväg eller tunnelbana samt för vissa personalkategorier i säkerhetstjänst. Därutöver innehåller ordnings- och säkerhetsreglerna rätt för järnvägen att undersöka och omhänderta resgodskollin, godssändningar och handresgods.

Bestämmelserna om förbud att beträda spårområde, trafiknykterhetsbrott och ingripanden mot personer som är berusade eller stör ordningen och genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten rör i sådan grad säkerhetsfrågor att de bör tas in i en ny järnvägssäkerhetslag. Däremot kan diskuteras om reglerna om undersökning av gods m.m. bör behållas i järnvägstrafiklagen eller om de skall tas in i den nya säkerhetslagen. I betänkandet (SOU 1980:37) Förslag till järnvägstrafiklag m.m. framhölls att undersökningsrätten ibland är huvudsakligen motiverad av säkerhetsskäl, ibland huvudsakligen av det kommersiella intresset för järnvägen att kunna kontrollera avsändarens uppgifter om godsets art. Enligt utredningen borde reglerna om undersökningsrätten samlas på ett ställe i järnvägstrafiklagen och, eftersom säkerhetsaspekten enligt utredningen var den dominerande, tas in i kapitlet om ordning och säkerhet.

Vid en ny säkerhetslagstiftning kan emellertid andra avvägningar göras. Onekligen har bestämmelserna om undersökningsrätten i den mån de betingas av ett partsintresse snarare sin plats i den civilrättsliga järnvägstrafiklagen än i en ny säkerhetslagstiftning. Dessa bestämmelser bör därför stå kvar i 6 kap. järnvägstrafiklagen. Detta hindrar inte att de motsvarande bestämmelser som behövs från säkerhetssynpunkt tas in i säkerhetslagen, lämpligen genom en hänvisning till järnvägstrafiklagen.

Övriga ordningsbestämmelser i 6 kap. järnvägstrafiklagen bör lämpligen flyttas över till den nya säkerhetslagen.

Ordningsstadgutredningen har i sitt slutbetänkande (SOU 1985:24) lagt fram ett förslag till en särskild lag om ordning och säkerhet i kollektivtrafik. Lagen föreslås gälla i fråga om trafik med tunnelbana och spårväg samt yrkesmässig trafik för persontransporter enligt yrkestrafiklagen. Bland ordningsföreskrifterna i den föreslagna lagen återfinns förbudet att utan tillstånd beträda spårområdet för tunnelbana eller spårväg. Vidare föreslås regler om ingripande av polis eller ordningsvakt eller trafiktjänsteman mot den som trotsar förbudet. Förslaget har remissbehandlats. En

proposition på grundval av förslaget och remissbehandlingen av det kan komma att föreläggas riksdagen tidigast under hösten 1990.

I det remitterade förslaget föreslogs att av de nuvarande bestämmelserna i järnvägstrafiklagen om förbud att beträda spårområden (6 kap. 1 §) endast förbudet att beträda spårområdet för järnväg skulle föras över till den nya järnvägssäkerhetslagen. De övriga tillträdesförbuden skulle tills vidare stå kvar i järnvägstrafiklagen i avvaktan på ställningstagandet till ordningsstadgutredningens betänkande. Genomförs det förslaget, behövs nämligen bestämmelser i järnvägssäkerhetslagen om tillträdesförbud endast såvitt gäller järnväg.

Lagrådet har emellertid i stället förordat den lösningen att bestämmelserna om tillträdesförbud hålls samman i avvaktan på ställningstagandet till ordningsstadgutredningens förslag och att sålunda även bestämmelserna om förbud att beträda spårområden för tunnelbana och spårväg förs över till den nya lagen. För den lösningen talar att någon lagändring i det aktuella hänseendet inte behövs om det skulle visa sig att ordningsstadgutredningens förslag inte genomförs i den aktuella delen. Jag har inte något att erinra mot en sådan lösning utan godtar lagrådets förslag på denna punkt.

Jag är inte beredd att i detta sammanhang ta upp frågan om förbud att placera föremål inom spårområde.

3.3.7 Straffansvar

Mitt förslag: Det skall vara straffbart att bedriva verksamhet enligt den nya lagen utan tillstånd, att underlåta att uppfylla kraven i fråga om personal, materiel och säkerhetsordning m. m. Bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen tas in i järnvägssäkerhetslagen.

Promemorians förslag: Promemorians förslag överensstämmer med mitt utom vad gäller straffansvar för verksamhetsutövare som bryter mot de i lagen uppställda säkerhetskraven och vad gäller promillegränserna för trafiknykterhetsbrott.

Remissyttrandena: Riksåklagaren har anfört att de grundläggande ansvarsreglerna är så allmänt formulerade att de knappast kan återopas som underlag för ett brottspåstående. Den föreslagna regeln om straffansvar för den som bryter mot dessa bestämmelser bör alltså utgå. Några remissinstanser har ansett att även bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott som begås vid spårväg skall tas in i lagen.

Skälen för mitt förslag: För närvarande gäller enligt 28 § FEJ att den som upplåter en järnväg för allmän trafik innan tillstånd meddelats eller som tar i bruk rullande materiel eller anläggning som inte är godkänd (4 §) skall dömas till böter. Detsamma gäller den som bryter mot en besiktningsmans förbud i vissa fall (13 §). I fråga om brott av spårvagnsförare mot trafikreglerna gäller i stor utsträckning 164 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) och i övrigt 29 § andra stycket FEJ, enligt vilken bestämmelse straffet är böter, högst 1 000 kr.

I saklig överensstämmelse med vad som nu gäller enligt FEJ bör det vara

straffbart att börja driva järnväg, tunnelbana eller spårväg utan tillstånd eller att använda materiel eller anläggningar i en verksamhet utan vederbörligt godkännande. Ett tillstånd kan vara förenat med vissa villkor av säkerhetsskäl. Verksamhetsutövare som bryter mot sådana villkor bör också kunna dömas till ansvar.

Om en verksamhet inte drivs efter säkerhetsnormerna i den nya lagen eller i föreskrifter med stöd av denna kan tillståndet för verksamheten återkallas. Vidare kan järnvägsinspektionen genom förelägganden framtvunga åtgärder från verksamhetsutövarens sida för att uppfylla kraven. Järnvägsinspektionen kan vid missförhållanden också förbjuda t.ex. en viss trafik. Trots dessa möjligheter till ingripanden, får säkerhetskraven anses så väsentliga att det också bör vara förenat med straffansvar att åsidosätta kraven att endast personal som uppfyller ställda krav anlitas för säkerhetstjänst, att materielen är av tillfredsställande beskaffenhet och att det för verksamheten skall finnas en säkerhetsordning. Detta innebär en precisering av straffansvaret i förhållande till promemorians förslag i anledning av riksåklagarens invändning mot promemorieförslaget i detta avseende.

När det gäller underlåtenhet att efterkomma förelägganden eller överträdelse av förbud som beslutats av järnvägsinspektionen kan diskuteras om några straffbestämmelser behövs. Mot straffbestämmelser i dessa fall talar dels att förelägganden och förbud kan förenas med vite, dels att en verksamhetsutövare som inte iakttagit sådana förelägganden och förbud i mer flagranta fall får anses ha underlåtit att efterleva säkerhetskraven, varför straff kan ådömas på den grunden. Det finns därför knappast något behov av att särskilt straffbelägga underlåtelser vad avser förelägganden och förbud.

Som konstaterats i det föregående åligger det varje verksamhetsutövare att se till att säkerhetskraven uppfylls i hans verksamhet. Detta talar för att inte bara uppsåtlig försummelse utan även oaktsamhet bör vara straffbar. När det gäller brott mot vissa av de allmänna säkerhetskraven i den nya lagen bör dock fordras grov oaktsamhet med hänsyn till att kravbestämmelserna är tämligen allmänt hållna.

De allvarigaste gärningarna får anses vara att driva verksamhet utan tillstånd och att åsidosätta säkerhetskraven. Straffskalan bör därför vara strängast för dessa brott. I de allvarigaste fallen bör fängelse ett år kunna utdömas. Svårhetsgraden inom varje brottskategori kan emellertid variera stort. Straffskalan bör därför även omfatta böter. I lindriga fall bör över huvud taget inte dömas till ansvar.

Straffbestämmelserna i säkerhetslagen bör vara subsidiära i förhållande till brottsbalkens och trafikbrottslagens bestämmelser. Det innebär att brottsbalkens regler skall tillämpas om en gärning kan hänföras till båda lagarnas brottsbeskrivningar. De bestämmelser som därvid närmast är av intresse är brotten mot liv och hälsa i 3 kap. brottsbalken och vissa bestämmelser om allmänfarliga brott i 13 kap. brottsbalken.

Enligt gällande rätt regleras som framgått tidigare trafiknykterhetsbrotten i fråga om järnväg och tunnelbana genom järnvägstrafiklagen, medan motsvarande bestämmelser för spårväg finns i trafikbrottslagen

(1951:649). I likhet med vissa remissinstanser anser jag att det i sig vore värdefullt om samtliga straffbestämmelser med hänseende på säkerheten samlas i järnvägssäkerhetslagen. Med hänsyn emellertid till att trafikbrottslagen reglerar även annan trafikbrottslighet i spårvägstrafik än trafikonykterhet anser jag att övervägande skäl talar för att den särskilda ordningen för spårvägstrafiken skall bestå.

3.3.8 Överklagande

Mitt förslag: Banverkets beslut i särskilda fall enligt denna lag eller föreskrifter med stöd av lagen får överklagas hos kammarrätten och andra beslut av banverket hos regeringen.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med mitt.

Remissyttrandena: De remissinstanser som har yttrat sig i denna fråga har tillstyrkt förslaget.

Skälen för mitt förslag: Enligt FEJ är regeringen sista instans vid överklagande av beslut som fattats av banverket som första eller andra instans.

Med hänsyn till den ståndpunkt Europadomstolen för de mänskliga rättigheterna har intagit vid tillämpningen av bestämmelserna om domstolsprövning i artikel 6 i den Europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna måste vissa frågor enligt den nya säkerhetslagen kunna prövas av domstol. Vidare skall enligt riksdagens riktlinjer för regeringens befattning med besvärshandelen (prop. 1983/84: 20, KU 23, rskr. 250) överklaganden i princip inte kunna ske till regeringen annat än när det behövs en politisk styrning av praxis. Med politisk styrning i detta sammanhang avses en sådan styrning som ingår som ett naturligt led i utövningen av den styrande makt som enligt regeringsformen tillkommer regeringen.

Enskilda beslut enligt den nya säkerhetslagen saknar enligt min mening i allmänhet inslag som fordrar att regeringen prövar överklaganden av besluten. Dessa bör i stället få överklagas till en förvaltningsdomstol. Lämpligen bör då kammarrätten väljas.

Det kan ifrågasättas om en högre instans har lika goda möjligheter som järnvägsinspektionen att göra den särskilda bedömning som krävs vid beslut om materielgodkännande och om inte besvärsrätten i sådana fall borde avskäras. Man får emellertid räkna med att sådana frågor också blir aktuella i samband med överklagande av beslut om återkallelse av tillstånd eller förbud att använda viss materiel. Särskilt när det gäller beslut om återkallelse av tillstånd kan besvärsrätten knappast begränsas. Dessutom kan frågor av det slaget vara av stor betydelse för den enskilde, inte minst ekonomiskt. Med hänsyn till detta bör gälla att samtliga beslut i enskilda fall enligt den nya lagen får överklagas hos kammarrätten.

När det däremot gäller övergripande beslut av bindande karaktär torde dessa enligt min mening inte sällan vara av en sådan art att de bör kunna överklagas hos regeringen.

Mitt förslag: Regeringen ges bemyndiganden att medge och föreskriva undantag från lagen samt att utfärda ytterligare föreskrifter till lagen. Regeringen får rätt att delegera sina befogenheter till järnvägsinspektionen.

Bemyndigandelagens bestämmelser om delegation av frågor som rör säkerheten och ordningen i samband med spårtrafik samt avgifter för granskning och kontroll i samband därmed upphävs.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt fränsett att mitt förslag inte innehåller någon möjlighet till bemyndigande för järnvägsinspektionen att överlåta förvaltningsuppgifter.

Remissyttrandena: Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot förslaget.

Skälen för mitt förslag: Enligt lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer har regeringen rätt att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik samt om de gäller avgifter för granskning eller kontroll i detta avseende.

I den nya lagen bör en del bestämmelser om domstolsprövning och straffansvar i vissa fall tas in. För att regelsystemet skall bli överskådligt och enhetligt bör i lagen även tas in föreskrifter som i och för sig kan meddelas av regeringen med stöd av bemyndigandelagen. Vissa sådana föreskrifter bör emellertid lämnas utanför. Hit hör framför allt trafikreglerna. När det nu tillskapas en lag som rör säkerheten i den spårbundna trafiken talar övervägande skäl för att den nuvarande delegationsbestämmelsen på området tas in i den nya lagen i stället för i bemyndigandelagen. Delegationsbestämmelsen där bör alltså upphävas.

De föreskrifter som behövs på säkerhetsområdet är i stor utsträckning av den karaktären att föreskriftsrätten måste kunna delegeras vidare till järnvägsinspektionen. Detta gäller främst de föreskrifter som är av mer detaljbetonad karaktär eller som fordrar en teknisk specialistkompetens.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör vidare få bemyndigande att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från lagens tillämpning. Det torde t.ex. i allmänhet inte behövas järnvägsinspektionens tillsyn över industrispår med låg tillåten hastighet. Endast om spåren trafikeras i stor omfattning eller t.ex. med farligt gods bör dessa spåranläggningar kontrolleras. Befogenheten att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag bör tillkomma inspektionen.

Järnvägsinspektionen har begränsade personella resurser. När det gäller arbetsuppgifter som är tidskrävande och som fordrar en särskild kompetens bör inspektionen få anlita särskilda personer att utföra dessa uppdrag. Detta kan främst bli fallet i fråga om besiktning av teknisk utrustning inför godkännande av materiel enligt 17–19 §§ eller viss annan teknisk besiktning.

Det remitterade förslaget innehöll en särskild bestämmelse (35 §) som gav banverket möjlighet att efter bemyndigande av regeringen överlåta

förvaltningsuppgifter till någon annan även om uppgifterna innebar myndighetsutövning. *Lagrådet* har påpekat att ett krav på konkretisering av såväl mottagarna av uppgiften som uppgiftsinnehållet har, även om det inte formellt krävs enligt regeringsformen, brukat upprätthållas i liknande fall och att en restriktiv tillämpning är klart påkallad. Enligt lagrådet måste det, om en överlämnandebestämmelse anses påkallad, ske en analys som kan leda till att det kan noggrannare anges i lagen och bestämt preciseras i anslutande uttalanden vad som åsyftas.

Som jag nämnde inledningsvis har jag efter förnyat övervägande kommit fram till att behovet av en överlämnandebestämmelse inte är särskilt framträdande. En sådan har därför inte tagits upp i propositionens lagförslag. Skulle det sedan lagstiftningen har varit i kraft någon tid visa sig att en överlämnandebestämmelse behövs kan saken tas upp på nytt.

3.4 Lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag och lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg

Mitt förslag: Järnvägsaktiebolagslagen och lagen om bokföring vid enskild järnväg skall upphöra att gälla.

Promemorians förslag överensstämmer med mitt.

Skälen för mitt förslag:

Järnvägsaktiebolagslagen

År 1897 antogs en lag, innefattande särskilda bestämmelser om järnvägsaktiebolag. Lagen innehöll regler om skyldighet att söka Konungens stadfästelse av järnvägsaktiebolags bolagsordning. Bakgrunden till lagstiftningen var att tidigare generella bestämmelser om stadfästelse av bolagsordningar togs bort genom en ny aktiebolagslag. Det ansågs emellertid att det allmänna hade viktiga intressen att bevaka när det gällde järnvägsaktiebolag och att därför stadfästelse av dessas bolagsordningar fortfarande behövdes.

1897 års lag ersattes sedermera av lagen (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag. Denna föranleddes främst av den nya aktiebolagslagen av år 1910. I järnvägsaktiebolagslagen sägs att aktiebolagslagens regler skall gälla i den mån särbestämmelser inte finns i järnvägsaktiebolagslagen. Av försvarsskäl infördes i lagen regler om att i järnvägsaktiebolag endast här i riket bosatta svenska medborgare kan vara styrelseledamöter m. m. Järnvägsaktiebolagslagen ändrades år 1931 med anledning av den nya lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg. Nya bestämmelser intogs då i lagen för att undvika att de regler i aktiebolagslagen som stred mot den nya bokföringslagen skulle vara tillämpliga på järnvägsaktiebolag. Ytterligare en ändring av järnvägsaktiebolagslagen skedde den 1 januari 1948 till följd av 1944 års aktiebolagslag. Lagen har därefter inte ändrats.

Det finns numera inte något skäl att särbehandla järnvägsaktiebolagen. Lagen bör därför upphävas.

Lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg och kungörelsen (1930:369) med närmare bestämmelser om bokföring vid enskild järnväg tillkom i syfte att få en enhetlighet beträffande de enskilda järnvägarnas bokföring och redovisning. Behovet av särskild kännedom om järnvägsföretagens ekonomiska ställning ansågs viktig i samband med frågor om statsinlösen av järnväg, taxehöjningar, beskattning samt i fall av ekonomiskt samarbete mellan statliga och enskilda järnvägar och vid bedömandet av ansökan om statliga lån.

Från statens sida finns knappast längre något intresse av att behålla denna särslagstiftning, då de skäl som låg till grund för denna inte längre föreligger. Lagstiftningen har för övrigt inte tillämpats på många år och får närmast betraktas som obsolet. Lagen med anslutande förordning bör därför upphävas.

3.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Järnvägssäkerhetslagen bör träda i kraft den 1 januari 1991. De särskilda lagarna om järnvägsaktiebolag och om bokföring vid enskild järnväg bör upphävas samtidigt.

Genom säkerhetslagen ges nya förutsättningar för dem som driver järnväg, tunnelbana eller spårväg. Bl. a. fordras enligt lagen tillstånd för andra än SJ och banverket att driva en sådan verksamhet. De nuvarande verksamhetsutövarna måste av praktiska skäl slussas in i det nya systemet successivt. En lämplig övergångstid bör vara tre år. De som redan driver verksamhet som vid lagens ikraftträdande blir tillståndspliktig bör alltså utan tillstånd få fortsätta med verksamheten fram till den 1 januari 1994 i samma omfattning som tidigare.

De verksamhetsutövare som får driva sin verksamhet utan tillstånd fram till den 1 januari 1994 bör, om de vill fortsätta med denna även därefter och utan avbrott, söka tillstånd senast en viss dag. För att järnvägsinspektionen skall kunna behandla dessa ansökningar före den 1 januari 1994 bör den senaste tidpunkten för ingivande av ansökningarna vara den 30 juni 1992.

Enligt det remitterade förslaget skulle endast de som drev verksamhet den 31 december 1989 medges undantag från tillståndsplikten. *Lagrådet* har ansett att en sådan ordning inte är acceptabel. Jag förordar att undantaget från tillståndsplikten i stället får gälla alla dem som drev verksamhet vid lagens ikraftträdande.

Lagrådet har vidare anmärkt att det saknas övergångsreglering till bestämmelserna i 17 och 18 §§ om att en spåranläggning inte får upplåtas för trafik och ett fordon inte framföras på en spåranläggning utan att anläggningen eller fordonet har godkänts av banverket.

För egen del är jag inte övertygad om att någon övergångsreglering till dessa bestämmelser behövs. Såvitt gäller anläggningar och fordon som inte tillhör staten kan godkännandet ha ägt rum enligt FEJ före ikraftträdandet av den nya lagen och kan också, till följd av punkt 2 i övergångsbestämmel-

serna till förordningen (1988:627) om ändring i FEJ, ha meddelats av vägverket. För dem av statens spåraneläggningar som är upplätta för trafik torde frågan sakna betydelse. När det gäller fordon som tillhör staten och som trafikerar statens spåraneläggningar torde ett beslut om godkännande som regel föreligga (jfr 11 § FEJ).

Jag föreslår emellertid ändå att det för tydlighets skull tas upp en övergångsbestämmelse i det av lagrådet påtalade hänseendet.

3.6 Resursfrågor

Den föreslagna säkerhetslagen kommer inte att medföra några större konsekvenser från resurssynpunkt. Säkerheten i spårtrafiken är god redan i dag.

Järnvägsinspektionen torde kunna fylla sina uppgifter enligt den nya lagen med oförändrade resurser. Inspektionen föreslås emellertid få befogenhet att anlita utomstående för visst besiktnings- och tillsynsarbete. Detta får bekostas av de medel som har anslagits till inspektionen.

Överklagande föreslås få ske till domstol i stället för som nu till regeringen. Antalet sådana mål hos domstolarna torde dock bli försumbart. Några extra resurser hos domstolarna för detta ändamål torde inte behövas.

4 Upprättade lagförslag

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. järnvägssäkerhetslag,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
5. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.,
6. lag om upphävande av lagen (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag,
7. lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg.

Förslagen under 2, 5, 6 och 7 har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Förslagen har granskats av lagrådet.

5 Specialmotivering

5.1 Förslaget till järnvägssäkerhetslag

1 §

Som nämnts inledningsvis tar den nya lagen inte sikte på säkerheten för de anställda. I den delen gäller i stället arbetsmiljölagen (1977:1160) och

anslutande föreskrifter. Järnvägsinspektionen bör samverka med bl. a. arbetarskyddsstyrelsen t. ex. när det gäller att utfärda föreskrifter som berör säkerheten för de anställda (jfr vad som anförs i anslutning till 34 §).

I gällande rätt finns ingen definition av begreppen järnväg eller spårväg medan däremot begreppet tunnelbana i viss mån är definierat i FEJ. Någon definition föreslås inte för vare sig järnväg, tunnelbana eller spårväg. Avsikten är dock att dessa begrepp vid tillämpningen av den föreslagna lagen skall ha samma innebörd som i järnvägstrafiklagen och FEJ (se den allmänna motiveringen, avsnitt 3.1.1).

2 §

I paragrafen anges vad som utgör en spåranläggning.

Motsvarande bestämmelse finns i 2 § FSA. Till skillnad från vad som gäller enligt FSA ingår dock enligt denna paragraf även trafikledningsanläggningarna i spåranläggningarna. 2 § FSA bör därför upphävas vid denna lags ikraftträdande.

Tillämpningen av 2 § FSA har för SJ och banverket inneburit vissa gränsdragningsproblem av den art som svårigen kan åtgärdas genom lagstiftning. Det kan mot den bakgrunden vara lämpligt att spårinnehavaren och trafikutövaren i samband med att en spåranläggning upplåts för trafik i avtalet gör en överenskommelse om ansvaret för de anordningar där det kan vara tveksamt om de hör till spåranläggningen eller inte.

3 §

Paragrafen återger de olika verksamhetsgrenarna inom de olika trafiklagen. Dessa har närmare beskrivits i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.2.

Vad som utgör en spåranläggning framgår av 2 §.

Frågan om en trafikledning i ett enskilt fall utgör en särskild verksamhetsgren får som framgår av den allmänna motiveringen, avsnitt 3.2, bedömas med ledning av det avtal som träffats mellan spårinnehavaren och den som skall sköta den särskilda trafikledningverksamheten.

Trafikledningsverksamheten fordrar en noga planerad samverkan mellan de verksamhetsutövare som berörs av denna. Särskilt tidtabellsplaneringen kräver självfallet samförståndslösningar. Ansvaret för att ett samarbete kommer till stånd bör främst åvila spårinnehavaren eller, om ansvaret för trafikledningen har överlåtits, den som bedriver den särskilda trafikledningsverksamheten.

Om det finns endast en trafikutövare på en spåranläggning, kan det som regel vara lämpligt att spårinnehavaren överlåter trafikledningen på denne.

4–9 §§

Dessa paragrafer har motiverats i avsnitt 3.3.4.

Tillståndsmyndighet enligt lagen är banverket genom järnvägsinspektionen.

Beträffande 4 § (10 § i det remitterade förslaget) har *lagrådet* anmärkt att det av lagrådsremissen inte med tillräcklig tydlighet framgår om tillstånd

skall krävas även för själva anläggandet och innehavet av en spåranläggning eller om, såsom för närvarande, tillstånd skall behövas först i och med att spåranläggningen upplåts för drift. Lagrådet har efterlyst ett klarläggande på denna punkt.

Jag vill med anledning härav framhålla att avsikten är att tillstånd skall krävas även för själva anläggandet av en spåranläggning liksom för övertagandet av driften av en redan befintlig anläggning. SJ och banverket är dock undantagna från tillståndsplikten. Som framgår av den allmänna motiveringen (avsnitt 3.3.4) bör det nämligen företas en kontroll av sökandens lämplighet för den ifrågavarande driften. Vidare måste järnvägsinspektionen ges möjlighet att komma in på ett tidigt stadium för att sättas i tillfälle att följa projektering, granska ritningar m.m. Med nuvarande ordning kan det finnas risk för att en anläggning har byggts som sedan inte kan godkännas utan ombyggnad.

I övergångsbestämmelserna föreslås undantag från tillståndskravet under tre år från lagens ikraftträdande för den som drev verksamhet vid ikraftträdandet.

Bedräffande 8 § (14 § i det remitterade förslaget) har på inrådan av *lagrådet* bestämmelsen om återkallelse av tillstånd utformats som en befogenhet och inte som en skyldighet.

10 §

Paragrafen innehåller vissa grundläggande aktsamhetsregler som skall iakttas vid driften av en järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsverksamhet.

En kravkatalog finns i de följande paragraferna.

Det bör framhållas att det är väsentligt att varje utövare följer med i den forskning och utveckling som sker inom hans verksamhetsområde när det gäller säkerheten i fråga om funktion och materiel.

11 §

I paragrafen föreskrivs att de trafikföretag som driver järnväg, spårväg eller tunnelbana skall vara organiserade på ett sätt som är godtagbart från säkerhetssynpunkt. Kravet på organisation har utvecklats i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.3.3.

12 §

Paragrafen innehåller regler om vilka krav som bör ställas på den personal som är anställd i ett trafikföretag. Den har motiverats i avsnitt 3.3.3.

Avsikten är att järnvägsinspektionen skall meddela befogenhet att utfärda tillämpningsföreskrifter till dessa bestämmelser.

Ansvaret för att personalen uppfyller de krav som anges i paragrafen vilar enligt 15 § på verksamhetsutövaren. I fråga om den utbildning som bör krävas av vissa personalkategorier bör företaget fastställa en utbildningsplan, som bör godkännas av järnvägsinspektionen. Ansvaret för utbildningen kommer dock helt att vila på verksamhetsutövaren.

Bestämmelser om läkarundersökning av personal som arbetar i säkerhetstjänst finns i 16 §.

13 §

Av paragrafen följer att den materiel som används i spåranläggningsverksamhet och vid spårtrafik skall vara godtagbar från säkerhetssynpunkt.

Som framgår av 15 § och den allmänna motiveringen, avsnitt 3.3.2, åligger det verksamhetsutövaren att uppfylla detta krav. Det åligger således denne att se till att nyanskaffad materiel är av godtagbar beskaffenhet (se dock även 17–19 §§ om materielgodkännande). Det åligger även verksamhetsutövaren att se till att införskaffad materiel underhålls och behandlas så att den även fortsättningsvis håller en god standard. Så skall t. ex. lastning och lossning ske på ett sätt som inte skadar fordonet. Lastning och lossning utförs ofta av transportkunderna. Detta kan ställa vissa krav på tillsyn från trafikutövarens sida för att de fordon som används i hans verksamhet skall bibehållas säkra på sätt som avses i denna paragraf.

Begreppet skador i lagtexten syftar på person- och sakskador. Till sakskador hänförs skador i miljön till följd av olyckor.

14 §

Paragrafen innehåller krav på att trafikföretagen skall ha en säkerhetsordning för sin verksamhet. En motsvarande bestämmelse finns i 3 § FEJ. Bestämmelsen har motiverats i avsnitt 3.3.5.

15 §

Enligt paragrafen åvilar ansvaret för säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg verksamhetsutövarna. Vem som bör anses som utövare har närmare utvecklats i den allmänna motiveringen.

Ansvaret för säkerheten bör åvila trafikföretagets ledning. Det gäller även om särskilda säkerhetsansvariga utses inom företaget. Detta kan utgöra en garanti för att säkerhetsaspekterna tas i beaktande vid företagets planering och vid ekonomiska bedömningar.

Paragrafen kan sägas innefatta krav på ett internkontrollsystem. Internkontrollen innebär att verksamhetsutövaren på eget ansvar skall se till att i verksamheten finns till förfogande de medel som behövs för en säker verksamhet i form av materiella och personella resurser enligt 4, 11, 12 och 13 §§. För att kontrollen skall fungera krävs vidare att verksamhetsutövaren ställer upp mål och normer för verksamheten, har ett utvecklat utbildnings- och informationssystem samt dokumenterar verksamheten. Vidare bör verksamheten följas upp genom jämförelser mellan uppställda förväntningar och faktiska resultat.

Risikanalyser/avvikelsehantering och konsekvensanalyser bör utföras.

16 §

Som framgår av 12 § andra stycket får arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utföras endast av den som bl. a. med hänsyn till hälsotillstånd får anses lämplig. För att verksamhetsutövaren skall kunna uppfylla sitt ansvar enligt 12 § bör han kunna ålägga den anställda att genomgå läkarundersökning som visar lämpligheten och att sedan regelbundet genomgå förnyade undersökningar. Som exempel kan nämnas att en relativt ung

lokförarens hälsotillstånd i allmänhet kan behöva kontrolleras vart femte år medan tåtare undersökningar kan behövas för äldre personal.

Vissa bestämmelser om sekretess för uppgifter i en myndighets personal-sociala eller personaladministrativa verksamhet finns i 7 kap. 11 § sekretesslagen (1980:100).

När det gäller arbetstagare i offentlig tjänst finns vissa bestämmelser om avstängning och läkarundersökning samt om talan mot sådana beslut i lagen (1976:600) om offentlig anställning.

17–19 §§

Enligt dessa paragrafer skall järnvägsinspektionen godkänna ny eller väsentligt ombyggd materiel innan den får tas i bruk på en spåranläggning. Bestämmelserna har i gällande rätt motsvarigheter i 4–9 §§ FEJ och 11 § FSA. Paragraferna har närmare motiverats i avsnitt 3.3.2.

Med spåranläggning enligt 17 § bör avses en sammanhållen spåranläggning, som är av samma konstruktion och som innehas av en och samma spårinnehavare. Om SJ överlåter ett fordon till en annan trafikutövare för användning på statens spåranläggningar bör alltså i allmänhet inte fordras godkännande enligt denna paragraf innan fordonet får tas i bruk av förvärvaren.

Undantag från 18 § med stöd av 34 § kan bli aktuellt för viss användning av utländska fordon inom ramarna för UIC-normerna samt RIV- och RIC-överenskommelserna. Att ett utländskt fordon tillfälligt har använts på en spåranläggning skall dock inte innebära att det därefter stadigvarande kan användas där utan järnvägsinspektionens godkännande.

20 §

I paragrafen föreskrivs att banverket är tillsynsmyndighet. Verket har som tidigare nämnts redan nu genom 2 och 17 §§ FEJ samt 11 § FSA sådana uppgifter. Enligt banverkets instruktion faller uppgiften på järnvägsinspektionen.

Järnvägsinspektionen bör i sin tillsynsverksamhet ha samarbete med vissa andra myndigheter. Av förordningen (1982:923) om transport av farligt gods framgår att samarbete kan ske med sprängämnesinspektionen i fråga om transporter av sprängämnen.

21 §

Paragrafen innehåller regler om verksamhetsutövarnas skyldighet att lämna upplysningar till tillsynsmyndigheten samt att lämna tillträde till anläggningar m. m. och att bistå med hjälp vid inspektioner.

Det är väsentligt att järnvägsinspektionen löpande får upplysningar om utvecklingen inom varje verksamhet även om upplysningen inte erfordras i anledning av någon konkret åtgärd som skall vidtas av inspektionen. Intressanta sådana upplysningar är olika förändringar inom verksamheten som inte ändå kommer till inspektionens kännedom t.ex. genom att de kräver ändring i meddelade tillstånd. Ett exempel på önskvärda upplysningar är organisationsförändringar. Av intresse är vidare t.ex. rapporter om olika driftsstörningar.

En särskild upplysningsskyldighet måste åvila SJ och banverket som enligt lagen får driva verksamhet utan tillstånd. För att järnvägsinspektionen skall kunna utöva tillsyn över dessa verksamheter bör SJ och banverket vara skyldiga att lämna sådana upplysningar om sin verksamhet som järnvägsinspektionen kräver av andra företag i samband med tillståndsprövning såsom uppgifter om verksamhetens omfattning, organisation, materiella och personella resurser samt säkerhetsordning.

22–23 §§

22 § ger tillsynsmyndigheten befogenhet att meddela förelägganden och förbud för att upprätthålla säkerhetskraven. Sådana förelägganden och förbud bör få förenas med vite (23 §). Vid tillämpningen av 23 § gäller lagen (1985:206) om vite.

24 §

I paragrafens första stycke föreskrivs en skyldighet för verksamhetsutövare att rapportera *dels* allvarliga olyckor vid användningen av ett fordon på en spåranläggning, *dels* tillbud till sådana olyckor och *dels* händelser som tyder på väsentliga brister i säkerhetshänseende.

I andra stycket bemyndigas regeringen att föreskriva att rapportering skall ske också i fråga om andra händelser som är av betydelse från säkerhetssynpunkt. Vad sålunda föreskrivs har sin förebild i 5 kap. 8 § luftfartslagen (1957:297) och 70 § sjölagen (1891:35 s.1) i den lydelse dessa lagrum föreslås få i prop. 1989/90:104 om undersökning av olyckor. Det är regeringens sak att meddela närmare föreskrifter både om formerna för rapporteringen och om vem som skall vara mottagare.

I tredje stycket görs en hänvisning till den i prop. 1989/90:104 föreslagna lagen om undersökning av olyckor. I den nämnda propositionen föreslås en gemensam ordning för undersökning från säkerhetssynpunkt av alla slags allvarliga olyckor. Ett fristående utredningsorgan, som förutsätts bli statens haverikommission, föreslås få ansvaret för sådana undersökningar och samtidigt rätten att undersöka också händelser av mindre allvarlig art om det finns skäl till det. I fråga om järnvägsolyckor, dvs. olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift, skall enligt den i propositionen föreslagna lagen om undersökning av olyckor ske, om flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade eller om spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön (2 § första stycket). Även vissa tillbud till sådana olyckor skall utredas (2 § andra stycket). Mindre allvarliga olyckor eller tillbud kan undersökas enligt den föreslagna lagen, om en undersökning är påkallad från säkerhetssynpunkt (3 §).

Skyldighet att anmäla olyckor kan föreligga även enligt annan lagstiftning. Sålunda är en arbetsgivare enligt 2 § arbetsmiljöförordningen (1977:1166) skyldig att utan dröjsmål underrätta yrkesinspektionen om olycksfall eller annan skadlig inverkan i arbetet föranlett dödsfall eller svårare personskada eller samtidigt drabbat flera arbetstagare. Detsamma gäller vid tillbud som har inneburit allvarlig fara för liv eller hälsa.

25–28 §§

Bestämmelserna om ordning vid järnväg har överflyttats från 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

25 § motsvarar 6 kap. 1 § första och andra styckena, 26 § 6 kap. 3 § och 27 § 6 kap. 4 § järnvägstrafiklagen.

28 § innehåller en hänvisning beträffande de kvarvarande bestämmelserna i 6 kap. järnvägstrafiklagen som har betydelse för säkerheten såsom bestämmelserna om undersökning av resgods m.m. Dessa bestämmelser berör förutom säkerhetsaspekterna ett partsintresse för transportörer samt avsändare och mottagare av gods. De bör därför stå kvar i järnvägstrafiklagen (se avsnitt 3.3.6).

Beträffande ordning vid spårväg och tunnelbana har som tidigare nämnts ordningsstadgutredningen utarbetat ett förslag om en särskild lag (SOU 1985:24). Genomförs det förslaget, kan 25 § behöva ändras, se avsnitt 3.3.6 i den allmänna motiveringen.

29 §

Paragrafens *första punkt* innehåller en straffbestämmelse för den som driver tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd. Enligt 4 § fordras som framgått tillstånd av järnvägsinspektionen för att få driva järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbaneverksamhet. Detta gäller samtliga verksamhetsgrenar spårdrift, trafikutövning och den särskilda trafikledningsverksamheten. Statens järnvägar och banverket är dock undantagna från tillståndsplikten. Enligt lagen föreligger också en möjlighet för regeringen eller efter regeringens bemyndigande järnvägsinspektionen att medge undantag från detta krav. I den allmänna motiveringen, avsnitt 3.3.2, har anförts att detta främst kan bli aktuellt beträffande spåranläggningar för endast gods- trafik i låg hastighet.

En verksamhetsutövare skall enligt *andra punkten* dömas till ansvar om han av uppsåt eller grov oaktsamhet underlåter att infria sitt ansvar enligt 15 § beträffande de grundläggande säkerhetskraven i 12–14 §§ beträffande personal i säkerhetstjänst, materiel och säkerhetsordning.

Enligt paragrafens *tredje punkt* skall vidare den dömas till ansvar vars tillstånd till drift av järnväg, tunnelbana eller spårväg enligt 7 § förenats med villkor och som inte följer detta. Dessa villkor kan ha sådan betydelse från säkerhetssynpunkt att en underlåtenhet i detta avseende bör vara förenat med straffansvar.

Enligt *fjärde punkten* i paragrafen skall den dömas till ansvar som använder materiel i sin verksamhet utan vederbörligt godkännande enligt denna lag. I 9 § har ansvaret för materielen lagts på verksamhetsutövaren. En extra kontroll har dock ansetts erforderlig vad gäller användningen av nya och väsentligt ombyggda spåranläggningar och fordon. I tillämpningsföreskrifter till denna lag bör föreskrivas ett undantag beträffande vissa utländska fordon som används på en svensk spåranläggning (se avsnitt 3.3.2).

Straffbestämmelserna har kommenterats även i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.3.7.

30 §

Prop. 1990/91:1

Paragrafen motsvarar 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen.

Beträffande bestämmelsen i fjärde stycket har gjorts en justering av redaktionell natur i förhållande till den nyligen beslutade utformningen av bestämmelsen (SFS 1990:150). Justeringen är inte avsedd att innebära någon saklig ändring (jfr prop. 1983/84:117 s. 97 och 223 f.).

På *lagrådets* inrådan har i fråga om trafiknykterhetsbrott av den som för spårvagn lagts till ett femte stycke med en hänvisning till trafikbrottslagen.

32 §

Paragrafen motsvarar 6 kap.1 § tredje stycket järnvägstrafiklagen såvitt avser förseelse mot samma paragrafs första stycke.

33 §

Enligt bestämmelsen i första stycket skall i ringa fall inte dömas till ansvar enligt 29 eller 31 §. Vad som här avses är bland annat fall av ringa oaktsamhet vid förseelse mot punkterna 3 och 4 i 29 §.

I paragrafen föreskrivs också att denna lags straffbestämmelser är subsidiära till brottsbalken. Det innebär att brottsbalkens regler skall tillämpas om en gärning kan hänföras till båda lagarnas brottsbeskrivningar. Det som främst kan vara av intresse är brotten mot liv och hälsa i 3 kap. brottsbalken såsom vållande till annans död (3 kap. 7 §) och framkallande av fara för annan (3 kap. 9 §).

Straffbestämmelserna har motiverats i avsnitt 3.3.7.

34 §

Genom paragrafen bemyndigas regeringen att utfärda ytterligare föreskrifter och att meddela undantag från lagens bestämmelser. I förhållande till det remitterade förslaget har, med anledning av vad *lagrådet* anfört, bemyndigandet för regeringen att meddela föreskrifter preciserats. Bemyndigandena får delegeras vidare till banverket. Som anförts i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.3.9, kan föreskrifter om undantag komma att meddelas beträffande tillstånd och tillsyn för vissa industrispår samt beträffande godkännande av utländska fordon för tillfällig användning i svensk spårtrafik.

Järnvägsinspektionen bör samråda med bl.a.arbeterskyddsstyrelsen och statens räddningsverk vid utarbetandet av föreskrifter till denna lag så att en samordning kan komma till stånd med annan lagstiftning av betydelse för säkerheten såsom arbetsmiljölagen (1977:1160) och lagen (1982:821) om transport av farligt gods.

35 och 36 §§

Paragraferna har motiverats i avsnitt 3.3.8. 35 § har utformats efter förslag av *lagrådet*.

Övergångsbestämmelserna berör bl. a. den som drev järnväg, spårväg eller tunnelbana vid lagens ikraftträdande. Denne får fortsätta den verksamhet som han då bedrev under tre år efter lagens ikraftträdande utan tillstånd enligt denna lag eller till den 1 januari 1994. Han skall dock till järnvägsinspektionen senast den 30 juni 1992 ge in en ansökan om tillstånd till den verksamhet som han ämnar bedriva efter år 1993.

5.2 Lagen om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Ändringen innebär att 6 kap. 1–4 §§ järnvägstrafiklagen flyttas till järnvägssäkerhetslagen och att rubriken till kvarvarande bestämmelser i 6 kap. anpassas till dessa. Se vidare avsnitt 3.3.6 och 3.3.7.

5.3 Lagen om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Det i 1 § första stycket tredje punkten och andra stycket bemyndigandelagen intagna bemyndigandena för regeringen att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen om säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik samt om avgifter för granskning eller kontroll i anledning av denna bestämmelse upphävs. I 34 § järnvägssäkerhetslagen finns intagna bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen föreskriver att utfärda föreskrifter. Bemyndigandena enligt järnvägssäkerhetslagen behandlas i avsnitt 3.3.9.

5.4 Lagen om ändring i körkortslagen (1977:477) och lagen om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Ändringarna i körkortslagen och förverkandelagen är föranledda av att bestämmelserna om trafiknykterhetsbrott i 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen har flyttats till 30 § järnvägssäkerhetslagen.

5.5 Lagarna om upphävande av lagarna (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag och (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg

Upphävandet av järnvägsaktiebolagslagen och lagen om bokföring vid enskild järnväg har behandlats i avsnitt 3.4.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta förslagen till

1. järnvägssäkerhetslag,

2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i körkortslagen (1977:477),
5. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.,
6. lag om upphävande av lagen (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag,
7. lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg.

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.

Betänkandet (Ds 1989:66) Säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg m. m.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 1

Sammanfattning av betänkandet

Genom den nya trafikpolitiken har stora förändringar skett i fråga om det statliga järnvägsnätet. Statens järnvägar, som tidigare var ensam förvaltare och användare av detta, har nu som huvuduppgift att driva järnvägstrafik medan statens spåranläggningar förvaltas av banverket. Utöver statens järnvägar har trafikhuvudmännen fått viss trafikeringsrätt på dessa anläggningar. Även andra trafikföretag kan komma i fråga som trafikutövare där. Främst det förhållandet att flera trafikutövare kommer att trafikera statens spåranläggningar innebär att högre säkerhetskrav måste ställas än i dag och att en effektivare tillsyn måste komma till stånd.

Vidare har inrättats en järnvägsinspektion som bl. a. skall ha tillsyn över säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg. Inspektionen har med nu gällande regler inte tillräckliga befogenheter i sin verksamhet. De uppgifter som inspektionen har kräver dock oproportionerligt stora personalresurser. Bl. a. med hänsyn härtill och till att en samordning bör ske mellan de olika författningar som reglerar säkerheten vid järnväg, spårväg och tunnelbana bör lagstiftningen omarbetas.

I denna promemoria föreslås en ny järnvägssäkerhetslag. Lagen skall gälla samtliga järnvägar, tunnelbanor och spårvägar. Detta innebär till skillnad från nuvarande lagstiftning bl. a. att i huvudsak samma regler kommer att gälla för statliga och enskilda järnvägar och att även järnvägar som bara används för godstransporter kommer att regleras av en säkerhetslagstiftning.

I den föreslagna lagen görs skillnad mellan två olika verksamhetsgrenar, nämligen drift av spåranläggningar och trafikutövning. I driften av spåranläggningar ingår trafikledningsverksamhet. Denna utgör dock en egen verksamhetsgren, om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan.

Den som driver järnväg, tunnelbana eller spårväg skall svara för att säkerheten är betryggande. Särskilda krav skall därvid ställas beträffande organisation, personal och materiel. Verksamhetsutövaren skall se till att det i verksamheten finns den organisation som behövs för en säker drift. Denne skall också se till att personalen har goda kunskaper om verksamheten och de regler som finns för denna. Han skall vidare se till att den som arbetar i säkerhetstjänst är lämplig för sådant arbete med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt. Materielen skall vara av sådan art och i sådant skick att skador av verksamheten förebyggs. För verksamheten skall det finnas en säkerhetsordning som komplettering till gällande föreskrifter.

Spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet skall — utom i fråga om staten — bara få drivas av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd skall beviljas den som har sådana egenskaper att han kan uppfylla nämnda säkerhetskrav. Ett tillstånd skall få återkallas

om förutsättningarna för tillstånd inte längre föreligger. Järnvägsinspektionen skall vara tillståndsmyndighet.

Enligt nuvarande regler skall järnvägsinspektionen i stor utsträckning godkänna materiel innan den får tas i bruk. Trots att ansvaret för materielen främst åvilar verksamhetsutövaren enligt den föreslagna lagen, skall det även finnas en särskild myndighetskontroll av ny eller ombyggd materiel. En ny eller väsentligt ombyggd spåranläggning skall således inte få tas i bruk utan godkännande av järnvägsinspektionen. Likaledes skall bl. a. ett fordon som inte tidigare har använts vid en spåranläggning godkännas av inspektionen.

Järnvägsinspektionen skall vara tillsynsmyndighet enligt lagen. Inspektionen skall därvid ha möjlighet att genom förelägganden och förbud verka för en säker spårtrafik. Järnvägsinspektionen bör också få befogenheter att meddela de föreskrifter som behövs för en säker spårtrafik.

Den som driver spåranläggning eller trafikutövning olagligt, den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller de säkerhetskrav som uppställs i lagen samt den som av uppsåt eller vårdslöshet bryter mot de villkor som uppställs i tillståndet för verksamheten eller använder icke godkänd materiel i sin verksamhet skall kunna ådömas straff. Bestämmelserna i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) om trafiknykterhetsbrott i samband med järnvägs- eller tunnelbanedrift flyttas till den nya lagen. Detsamma gäller i fråga om de bestämmelser i 6 kap. järnvägstrafiklagen om ordningens upprätthållande som rör järnväg och som huvudsakligen är av säkerhetskaraktär.

Överklaganden enligt lagen föreslås få ske hos domstol i de flesta fall och i övrigt hos regeringen.

Genom lagen upphävs förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar. Vidare föreslås följdändringar i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, körkortslagen (1977:477) samt förordningen (1988:1379) om statens spåranläggningar och vägtrafikkungörelsen (1972:603).

Lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag och lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg med följdlagstiftning har i stora delar inte tillämpats under lång tid. Denna lagstiftning föreslås bli upphävd.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 1

Författningsförslag

1 Förslag till

Järnvägssäkerhetslag

Häri genom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

2 § Banverket bestämmer om en spåranläggning är att hänföra till järnväg, tunnelbana eller spårväg. Därvid skall en spåranläggning för enbart lokal persontrafik anses som tunnelbana, om den i sin helhet går fram på egen banvall väl avskild från annan trafik och utan plankorsningar, och annars som spårväg.

3 § Till spåranläggningar hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

4 § Järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsverksamhet består av drift av spåranläggningar och drift av spårtrafik (trafikutövning). I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning utgör dock en särskild verksamhetsgren om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet).

Regler för verksamheten

Grundläggande bestämmelser

5 § Spåranläggningar, spårtrafik och särskild trafikledningsverksamhet skall med hänsyn till verksamhetens art och övriga förhållanden drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Därvid skall de åtgärder och försiktighetsmått vidtas som behövs för att upprätthålla en betryggande säkerhet.

6 § För verksamheten skall den organisation finnas som krävs för att verksamheten skall kunna bedrivas på ett säkert sätt.

7 § Den som är sysselsatt i verksamheten skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör hans arbetsuppgifter.

Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av den

som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 2

8 § Spåranläggningar, fordon och annan materiel skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs.

9 § För verksamheten skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

10 § Den som driver verksamheten ansvarar för att de i 5–9 §§ angivna kraven uppfylls.

Tillstånd m. m.

11 § Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. För verksamhet som drivs av staten behövs inte något tillstånd.

Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden av betydelse kan anses uppfylla kraven i denna lag och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

12 § Frågor om tillstånd att driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet prövas av banverket.

13 § Ett tillstånd kan meddelas tills vidare eller för viss tid.

14 § I samband med att tillstånd meddelas eller under ett tillstånds giltighetstid får banverket föreskriva de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.

Återkallelse av tillstånd

15 § Ett tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet skall återkallas, om förutsättningarna för tillstånd enligt 11 § inte längre uppfylls.

Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt 21 §.

16 § Frågor om återkallelse av tillstånd enligt 15 § prövas av banverket.

Godkännande av spåranläggningar eller fordon

17 § En spåranläggning eller en del av den får inte upplåtas för trafik utan att den har godkänts av banverket. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad.

18 § Ett fordon får inte tas i bruk vid en spåranläggning utan godkän-

nande av banverket. Ett fordon som har byggts om väsentligt, får inte användas utan att det har godkänts av banverket.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 2

19 § Banverket skall före godkännande enligt 17 eller 18 § granska konstruktionsunderlaget för spåranläggningen eller fordonet och kontrollera och prova materielen i den omfattning som verket finner nödvändig.

Tillsyn m. m.

20 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen utövas av banverket.

21 § Den som driver eller avser att driva verksamhet enligt denna lag skall på begäran av banverket

1. lämna myndigheten de upplysningar och tillhandahålla de handlingar som behövs för tillsynen,

2. ge myndigheten tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, lokaler och områden som berörs av verksamheten för de undersökningar som behövs för tillsynen,

3. vid provkörningar och andra materielprov tillhandahålla erforderlig personal, materiel och liknande.

Polismyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

22 § Banverket får meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

23 § Beslut enligt denna lag får förenas med vite.

Ordning

24 § Utan tillstånd från järnvägen får inte någon beträda spårområde för järnväg utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

25 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 24 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

26 § För att verkställa en åtgärd enligt 25 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och uppmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 2

27 § Bestämmelser om undersökning av resgodskollin eller godssändningar, omhändertagande av handresgods samt avlägsnande, oskadliggörande och förstörelse av resgodskolli eller handresgods samt av visst farligt gods finns i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

Straffbestämmelser

28 § Till böter eller fängelse i högst ett år skall dömas

1. den som utan tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt denna lag,
2. den som av uppsåt eller grov oaktsamhet bryter mot 5 – 10 §§,
3. den som av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 14 §,
4. den som av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 17 eller 18 §.

29 § Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i andra stycket, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter skall den dömas som på annat sätt än som sägs i första stycket har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste anses att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

30 § Den som bryter mot förbudet i 24 § döms till böter, högst 1 000 kronor.

31 § Till ansvar enligt 28 § döms inte i ringa fall.

Till ansvar enligt 28 eller 30 § döms inte om gärningen är belagd med

straff i brottsbalken. Till ansvar enligt 30 § döms inte heller om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 2

Ytterligare föreskrifter

32 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela de ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till banverket.

33 § Banverket får, efter bemyndigande av regeringen, överlåta förvaltningsuppgifter som ansluter till denna lag eller de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen även om uppgifterna innefattar myndighetsutövning.

Överklagande m. m.

34 § Banverkets beslut i frågor om tillstånd, godkännande och tillsyn enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Andra beslut överklagas hos regeringen.

35 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det har vunnit laga kraft, om det inte finns särskilda skäl att bestämma annat.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990, då förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar skall upphöra att gälla.

2. Den som driver en spåranläggning eller spårtrafik den 31 december 1989 skall ha rätt att fortsätta att driva verksamheten i samma omfattning till den 1 juli 1993 utan tillstånd enligt 11 § denna lag.

3. Den som har rätt att driva verksamhet utan tillstånd enligt 2. och som vill fortsätta med verksamheten efter den 1 juli 1993 skall senast den 31 december 1991 ansöka om tillstånd enligt 11 §.

4. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2 Förslag till Lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Prop. 1990/91:1
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (1985:192)
dels att 6 kap. 2 – 4 §§ skall upphöra att gälla,
dels att 6 kap. 1 § och rubriken till 6 kap. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

**Ordning och säkerhet vid järnvägs-
trafik**

Järnvägs undersökningsrätt m. m.

1 §

Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spårren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spårren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2 §¹

Om någon har fört ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och därvid har varit så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde föra fordonet på betryggande sätt, skall han dömas till fängelse i högst ett år eller, om omständigheterna är mildrande, till böter.

Den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft, skall anses ha varit så påverkad under färden som anges i första stycket.

¹ Senaste lydelse 1989:395.

Är det inte styrkt att den som har fört ett sådant maskindrivet spårfordon som avses i första stycket har varit så påverkad som anges där eller hade sådan alkoholkoncentration som anges i andra stycket, men har han fört fordonet efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, skall han dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vad som sägs i första stycket gäller också den som i annat fall vid järnväg eller tunnelbana har fullgjort tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och därvid har varit så påverkad av berusningsmedel att det måste antas att han inte kunde utföra dessa uppgifter på betryggande sätt.

3 §

En befattingshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsnas den som överträder förbudet i 1 § första stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är oundgängligen nödvändigt, får han omhändertagas en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

4 §

För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form an-

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 2

*vändas som kan förväntas leda till
det avsedda resultatet. Våld får inte
brukas längre än som är absolut nöd-
vändigt.*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och sväware utanför Sveriges sjöterritorium,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. fordons beskaffenhet och utrustning,
10. registrering eller annan kontroll av fordon,
11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,
12. riksferdtjänst,
13. tillstånd att bruka sväware.

3. postbefordran eller telekommunikationer,

4. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,

5. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och sväware utanför Sveriges sjöterritorium,

6. skeppsmätning,

7. trafik på väg eller i terräng

8. fordons beskaffenhet och utrustning,

9. registrering eller annan kontroll av fordon,

10. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,

11. riksferdtjänst,

12. tillstånd att bruka sväware

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 1986:298.

Nuvarande lydelse

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Föreslagen lydelse

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 8, 9 eller 12. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 4.

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

4 Förslag till

Lag om ändring i körkortslagen (1977:477)

Prop. 1990/91:1

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §²

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägs- trafiklagen (1985:192),

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket eller 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 29 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iakttä stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhethänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §³

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållande eller om ett körkort eller ett kör-

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållande eller om ett körkort eller ett

¹ Lagen omtryckt 1980:977.

² Senaste lydelse 1986:373.

³ Senaste lydelse 1985:197.

kortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första eller andra stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 § 1 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 29 § första eller andra stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §⁴

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas, skall körkortshavaren meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Har körkortshavaren avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, får varning i stället för återkallelse meddelas endast om det föreligger synnerliga skäl.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,8 promille i hans blod eller 0,4 milligram per liter i hans utandningsluft, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

Om körkortshavaren har brutit mot 4 § 2 mom. lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 29 § tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000) men inte före färdens slut hade förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,8 promille i hans blod eller 0,4 milligram per liter i hans utandningsluft, får varning meddelas honom i stället för återkallelse om omständigheterna är mildrande.

23 §⁵

Ett körkort skall omhändertas

1. om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne,

2. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 16 § 1 eller 4,

3. om till följd av sjukdom, skada eller dylikt körkortshavaren saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, eller

4. om körkortet är återkallat.

Att ett körkort inte gäller när det är omhändertaget framgår av 15 §. Om ett körkort skall omhändertas på grund av brott som avses i 16 § 4, får dock körkortshavaren medges att trots omhändertagandet föra fordon av det slag som körkortet berättigar honom till. Ett sådant medgivande skall avse en tid av tre dagar och får lämnas om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

⁴ Senaste lydelse 1989:591.

⁵ Senaste lydelse 1989:591.

Nuvarande lydelse

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), gäller bestämmelserna i första stycket 2 i tillämpliga delar.

Föreslagen lydelse

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 29 § järnvägssäkerhetslagen (1990:000) gäller bestämmelserna i första stycket 2 i tillämpliga delar.

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 2

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

5 Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag

Prop. 1990/91:1
Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1990.

6 Förslag till

Prop. 1990/91: 1

Lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid
enskild järnväg

Bilaga 2

Härigenom föreskrivs att lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1990.

Departementspromemorian (Ds 1989:66)
Säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg,
m. m.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 3

Förteckning över remissinstanserna

Yttranden över promemorian har avgetts av riksåklagaren, domstolsverket, kammarrätten i Stockholm, statens räddningsverk, socialstyrelsen, statens järnvägar, banverket, järnvägsinspektionen, näringsfrihetsombudsmannen, statens pris- och konkurrensverk, rikspolisstyrelsen, statens energiverk, Svenska lokaltrafikföreningen, Sveriges industriförbund, Svenska järnvägsföreningen, Museibanornas riksorganisation, Järnvägs-historiska riksförbundet, Svenska privatvagnsföreningen, BK tåg AB, Centralorganisationen SACO/SR.

Landsorganisationen i Sverige (LO) samt Tjänstemännens centralorganisation (TCO) har avstått från att avge yttrande.

Yttrande har därutöver avgetts av Statsanställdas förbund.

1 Förslag till Järnvägssäkerhetslag

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg. Banverket bestämmer om en spåranläggning är en järnväg, en tunnelbana eller en spårväg.

2 § Till spåranläggningar hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

3 § Järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsverksamhet består av drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning är dock en särskild verksamhetsgren om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet).

Regler för verksamheten

Grundläggande bestämmelser

4 § Spåranläggningar, spårtrafik och särskild trafikledningsverksamhet skall med hänsyn till verksamhetens art och övriga förhållanden drivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs. Därvid skall de åtgärder och försiktighetsmått vidtas som behövs för att upprätthålla en betryggande säkerhet.

5 § För verksamheten skall den organisation finnas som krävs för att verksamheten skall kunna bedrivas på ett säkert sätt.

6 § Den som är sysselsatt i verksamheten skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör hans arbetsuppgifter.

Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

7 § Spåranläggningar, fordon och annan materiel skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs.

8 § För verksamheten skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 4

9 § Den som driver verksamheten ansvarar för att de i 4–8 §§ angivna kraven uppfylls.

Tillstånd m. m.

10 § Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. För verksamhet som drivs av statens järnvägar eller banverket behövs inte något tillstånd.

Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden av betydelse kan anses uppfylla kraven i denna lag och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

11 § Frågor om tillstånd att driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet prövas av banverket.

12 § Ett tillstånd kan meddelas tills vidare eller för viss tid.

13 § I samband med att tillstånd meddelas eller under ett tillstånds giltighetstid får banverket föreskriva de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.

Återkallelse av tillstånd

14 § Ett tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet skall återkallas, om förutsättningarna för tillstånd enligt 10 § inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt 21 §.

15 § Frågor om återkallelse av tillstånd enligt 14 § prövas av banverket.

Läkarundersökning och avstängning

16 § Den som driver verksamhet får inte ge någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att hinder av hälsoskäl inte föreligger.

Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten skall därefter regelbundet genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får från sådana arbetsuppgifter avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning.

17 § En spåranläggning eller en del av den får inte upplåtas för trafik utan att den har godkänts av banverket. Detsamma gäller vid en väsentlig ombyggnad.

18 § Ett fordon får inte framföras på en spåranläggning utan godkännande av banverket. Detsamma gäller ett fordon som har byggts om väsentligt.

19 § Banverket skall före godkännande enligt 17 eller 18 § granska konstruktionsunderlaget för spåranläggningen eller fordonet och kontrollera och prova materielen i den omfattning som verket finner nödvändig.

Tillsyn m. m.

20 § Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter och villkor som meddelats med stöd av lagen utövas av banverket.

Angående elektriska anläggningar finns särskilda föreskrifter i lagen (1902: 71 s. 1) innefattande vissa bestämmelser om elektriska anläggningar.

21 § Den som driver eller avser att driva verksamhet enligt denna lag skall på begäran av banverket

1. lämna myndigheten de upplysningar och tillhandahålla de handlingar som behövs för tillsynen,

2. ge myndigheten tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, lokaler och områden som berörs av verksamheten för de undersökningar som behövs för tillsynen,

3. vid provkörningar och andra materielprov utan kostnad tillhandahålla erforderlig personal, materiel och liknande.

Polis- och tullmyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

22 § Banverket får meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

23 § Beslut enligt denna lag får förenas med vite.

24 § Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och medför olyckan att flera personer avlider eller blir allvarligt skadade eller att fordonet, spåranläggningen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, skall den som driver verksamheten rapportera det inträffade. Han skall också rapportera, när det funnits någon allvarlig fara för att en sådan olycka skulle inträffa eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos fordonet, spåranläggningen, trafikledningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Regeringen får föreskriva att rapportering av händelser som är av bety-

delse för spårtrafikens säkerhet skall ske också i andra fall än som anges i första stycket.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:000) om undersökning av olyckor.

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 4

Ordning

25 § Utan spårinnehavarens eller trafikutövarens tillstånd får inte någon beträda spårområde för järnväg utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

26 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 25 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

27 § För att verkställa en åtgärd enligt 26 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och uppmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

28 § Föreskrifter om undersökning av resgodskollin eller godssändningar, omhändertagande av handresgods samt avlägsnande, oskadliggörande och förstörelse av resgodskolli eller handresgods samt av visst farligt gods finns i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

Straffbestämmelser

29 § Till böter eller fängelse i högst ett år skall den dömas som

1. utan tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt denna lag,
2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 6 eller 7 § eller inte uppfyller kravet enligt 8 § på säkerhetsordning,
3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 13 §,
4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 17 eller 18 §.

Den som har underlåtit att följa ett föreläggande vid vite eller som

överträtt ett vitesförbud skall inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

Prop. 1990/91:1
Bilaga 4

30 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst ett år.

31 § Verksamhetsutövare som försummar att rapportera enligt 24 § första eller andra stycket skall dömas till böter.

32 § Den som bryter mot förbudet i 25 § skall dömas till böter, högst 1 000 kronor.

33 § Till ansvar enligt 29 eller 31 § skall inte dömas i ringa fall.

Till ansvar enligt 29, 31 eller 32 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Till ansvar enligt 31 § skall inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Ytterligare föreskrifter

34 § Regeringen får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna lag. Regeringen får också meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag.

Regeringen får överlåta dessa befogenheter till banverket.

35 § Banverket får, efter bemyndigande av regeringen, överlåta förvaltningsuppgifter som ansluter till denna lag eller de föreskrifter som är

utfärdade med stöd av lagen även om uppgifterna innefattar myndighetsutövning.

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 4

Överklagande m. m.

36 § Banverkets beslut i frågor om tillstånd, godkännande och tillsyn enligt denna lag får överklagas hos kammarrätten. Andra beslut av banverket får överklagas hos regeringen.

37 § Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det har vunnit laga kraft, om det inte finns särskilda skäl att bestämma annat.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990, då förordningen (1967:604) om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar skall upphöra att gälla.

2. Den som den 31 december 1989 drev en spåranläggning, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får fortsätta att driva verksamheten i samma omfattning till den 1 juli 1993 utan tillstånd enligt 11 § denna lag.

3. Den som har rätt att driva verksamhet utan tillstånd enligt 2. och som vill fortsätta med verksamheten efter den 1 juli 1993 skall senast den 31 december 1991 ansöka om tillstånd enligt 11 §.

4. Om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i
järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (1985:192)
dels att 6 kap. 2—4 §§ skall upphöra att gälla,
dels att 6 kap. 1 § och rubriken till 6 kap. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

**Ordning och säkerhet vid järnvägs-
trafik****Järnvägs undersökningsrätt m. m.**

1 §

Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för järnväg eller tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan trafikföretagets tillstånd får inte någon beträda spårområden för tunnelbana utom på platser där det av skyltar, utjämning av höjdskillnaden mellan spåren och markplanet, gångfällor eller andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde.

Utan spårvägens tillstånd får inte någon beträda en sådan del av en spårvägs spårområde för vilken det genom stängsel eller skyltar eller på annat liknande sätt klart framgår att allmänheten inte har tillträde.

Den som bryter mot förbudet i första eller andra stycket döms till böter, högst 1 000 kronor, om inte gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

2 §¹

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i hans blod eller 0,10 milligram per liter i hans utandningsluft döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett sådant fordon och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han inte på ett betryggande sätt kan föra fordonet. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första eller andra stycket att anse som grovt,

¹ Lydelse enligt prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106.

skall föraren dömas till fängelse i högst ett år. Vid bedömande av om brottet är grovt skall särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,5 promille i hans blod eller 0,75 milligram per liter i hans utandningsluft,

2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller

3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra fordon som avses i första stycket vid järnväg eller tunnelbana fullgör tjänst, i vilken ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten, och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det måste antas att han inte kan utföra dessa uppgifter på betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst ett år.

3 §

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsnades som överträder förbudet i 1 § första stycket, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är oundgängligen nödvändigt, får han omhänderta en sådan person. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Den omhändertagne får hållas kvar till dess att han har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

4 §

För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Han bör i första hand försöka tala personen till rätta genom upplysningar och anmaningar.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld till-

grips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer

Prop. 1990/91:1
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §²

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,

3. *säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,*

4. postbefordran eller telekommunikationer,

5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,

6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och sväware utanför Sveriges sjöterritorium,

7. skeppsmätning,

8. trafik på väg eller i terräng,

9. fordons beskaffenhet och utrustning,

10. registrering eller annan kontroll av fordon,

11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,

12. riksfärdtjänst,

13. tillstånd att bruka sväware.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverk-

4. postbefordran eller telekommunikationer,

5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,

6. trafikregler, sjövägmärken eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och sväware utanför Sveriges sjöterritorium,

7. skeppsmätning,

8. trafik på väg eller i terräng,

9. fordons beskaffenhet och utrustning,

10. registrering eller annan kontroll av fordon,

11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och andra uppgifter som rör förhållandena i trafiken,

12. riksfärdtjänst,

13. tillstånd att bruka sväware.

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 9, 10 eller 13. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverk-

¹ Lagen omtryckt 1978:233.

² Senaste lydelse 1986:298.

Nuvarande lydelse

samheten samt om avgifter för
skeppsmätning och avgifter för till-
stånd enligt första stycket 5.

Föreslagen lydelse

samheten samt om avgifter för
skeppsmätning och avgifter för till-
stånd enligt första stycket 5.

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 4

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

4 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i körkortslagen (1977:477)

Prop. 1990/91:1

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att 16 och 21–23 §§ körkortslagen (1977:477)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

16 §²

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägsstrafiklagen (1985:192),

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägs-säkerhetslagen (1990:000),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade förseelser i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall vid förandet av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan från trafiksäkerhetssynpunkt väsentlig regel, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetshänseende ej bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till brottslig gärning som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antagas att han ej kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt ej kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att föra körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt ej vidare bör ha körkort,

8. om körkortshavaren ej följer föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov,

9. om körkortshavaren ej följer föreläggande att förnya körkort,

10. om körkortshavaren begär att körkortet skall återkallas.

21 §³

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållan-

Om det vid prövningen av en ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållan-

¹ Lagen omtryckt 1980:977.

² Lydelse enligt prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106.

³ Lydelse enligt prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106.

den eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § tredje stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

den eller om ett körkort eller ett körkortstillstånd återkallas med stöd av 16 § 1–6, skall en spärrtid på lägst en månad och högst tre år bestämmas. Vid brott som avses i 1 § andra stycket eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000) skall spärrtiden bestämmas till lägst ett år.

22 §⁴

I stället för att körkortet eller körkortstillståndet återkallas skall körkortshavaren, utom då han avsevärt överskridit högsta tillåtna hastighet, meddelas varning i sådana fall som avses i 16 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 6 kap. 2 § första stycket järnvägstrafiklagen (1985:192) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

Detsamma gäller om körkortshavaren har brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:000) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft.

23 §⁵

Ett körkort skall omhändertas

1. om körkortshavaren vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har företett tydliga tecken på påverkan av starka drycker eller annat ämne,
2. om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas enligt 16 § 1 eller 4,
3. om till följd av sjukdom, skada eller dylikt körkortshavaren saknar förutsättningar att föra körkortspliktigt fordon på ett trafiksäkert sätt, eller
4. om körkortet är återkallat.

Att ett körkort inte gäller när det är omhändertaget framgår av 15 §. Om ett körkort skall omhändertas på grund av brott som avses i 16 § 4, får dock körkortshavaren medges att trots omhändertagandet föra fordon av det slag som körkortet berättigar honom till. Ett sådant medgivande skall avse en tid av tre dagar och får lämnas om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten.

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), gäller

Misstänks att körkortshavaren vid förande av ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana har brutit mot 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:000) gäller be-

⁴ Lydelse enligt prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106.

⁵ Senaste lydelse 1989:591.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Prop. 1990/91:1

Bilaga 4

bestämmelserna i första stycket 2 i
tillämpliga delar.

stämmelserna i första stycket 2 i
tillämpliga delar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

Lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i lagen
(1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m. skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen (1985:192), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade om det inte finns särskilda skäl mot det.

Alkoholhaltiga drycker eller andra berusningsmedel, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § järnvägssäkerhetslagen (1990:000), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 325 § sjölagen (1891:35 s. 1) skall förklaras förverkade om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller berusningsmedel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om berusningsmedlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Medför någon i strid mot gällande bestämmelser spritdrycker, vin eller starköl vid en offentlig tillställning, skall dessa också förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1990.

¹ Lydelse enligt prop. 1989/90:2, JuU2, rskr. 106.

6 Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag

Prop. 1990/91: 1

Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1990.

7 Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid
enskild järnväg

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 4

Härigenom föreskrivs att lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg skall upphöra att gälla vid utgången av juni 1990.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 1990-04-09

Närvarande: justitierådet Boret Palm, regeringsrådet Bertil Werner, justitierådet Lars K Beckman.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 8 mars 1990 har regeringen på hemställan av statsrådet Georg Andersson beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. järnvägssäkerhetslag,
2. lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
3. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
4. lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i körkortslagen (1977:477),
5. lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.,
6. lag om upphävande av lagen (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag,
7. lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av rättschefen Peter Löfmarck.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Förslaget till järnvägssäkerhetslag

1 §

Enligt andra stycket är det banverket som bestämmer om en spåranläggning är järnväg, tunnelbana eller spårväg (jfr 1 § förordningen 1967:604 om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar). Avsikten är att frågan till vilket trafikslag en anläggning hör skall avgöras i samband med att banverket (järnvägsinspektionen) ger tillstånd till verksamheten (se Ds 1989:66 s. 103). Klassificeringsfrågan torde emellertid kunna aktualiseras hos banverket utan samband med ett tillståndsärende. Oavsett vilket som blir fallet bör banverkets beslut i vad avser klassificering få överklagas hos kammarrätten. För att undvika tveksamhet i detta avseende bör bestämmelsen om överklagande ges en ändrad lydelse. Lagrådet återkommer till detta vid 36 §.

4–16 §§

Under huvudrubriken "Regler för verksamheten" följer i lagförslaget först, med underrubriken "Grundläggande bestämmelser", dels vissa regler (4–8 §§) med de krav som skall gälla för verksamhet som avser spåranläggningar, spårtrafik och särskild trafikledning, dels en bestämmelse (9 §) om vem som svarar för att kraven uppfylls. Efter ett underavsnitt "Tillstånd m. m." (10–13 §§) och ett "Återkallelse av tillstånd" (14–15 §§) följer så en bestämmelse (16 §) som inte hade någon motsvarighet i utred-

ningsförslaget och som fått en egen underrubrik "Läkarundersökning och avstängning".

Prop. 1990/91: 1
Bilaga 5

Enligt motiven till 16 § bör verksamhetsutövaren, för att kunna uppfylla sitt ansvar enligt 6 § — dvs. att tillse att arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utförs endast av den som bl. a. med hänsyn till hälsotillstånd anses lämplig — ålägga den anställda att genomgå läkarundersökning som visar lämpligheten och att sedan regelbundet genomgå förnyade undersökningar. Den som inte följer ett sådant åläggande får inte tilldelas arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten och den som vägrar att genomgå en förnyad undersökning kan avstängas från sådana arbetsuppgifter. Bestämmelsen om läkarundersökning har sådant samband med de grundläggande bestämmelserna i 4–9 §§ att den enligt lagrådets mening bör placeras omedelbart efter dessa paragrafer. Detta blir automatiskt följden om avsnitten "Tillstånd m. m." och "Återkallelse av tillstånd" ges sin naturliga plats i inledningen av avsnittet "Regler för verksamheten". Lagrådet föreslår att så sker. Berörda paragrafhänvisningar i 9, 14, 15 och 29 §§ samt i punkterna 2 och 3 av de föreslagna övergångsbestämmelserna måste därmed ändras.

Enligt 10 § erfordras tillstånd för andra än statens järnvägar och banverket för verksamhet som går ut på att driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledning. För drift av spåranläggning används i 3 § uttrycket spårinnehav och för drift av spårtrafik uttrycket trafikutövning. F. n. krävs inte något särskilt tillstånd för att anlägga en enskild järnväg, tunnelbana eller spårväg utan endast en anmälan till järnvägsinspektionen att en viss verksamhet skall påbörjas (se lagrådsremissen avsnitt 3.3.4 och Ds 1989:66 s. 54). Enligt lagrådets mening framgår av lagrådsremissen ej med tillräcklig tydlighet huruvida en ändring i nuvarande ordning är avsedd och tillstånd sålunda skall krävas även för själva anläggandet och innehavet av en spåranläggning eller om liksom f. n. tillstånd skall behövas först i och med att spåranläggningen upplåts för drift. Ett klarläggande i detta hänseende är påkallat.

Enligt 14 § av det remitterade förslaget "skall" ett tillstånd återkallas, om de i förslagets 10 § angivna allmänna förutsättningarna för tillstånd inte längre är uppfyllda eller om tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt 21 §, dvs. om han inte tillhandagår myndigheten på föreskrivet sätt med upplysningar etc. I motsvarande bestämmelse i promemorieförslaget gavs för sistnämnda fall utrymme för en diskretionär prövning genom att det angavs att tillståndet "får" återkallas.

För fall då överträdelse sker av föreskrifter eller villkor skall banverket enligt förslagets 22 och 23 §§ kunna ingripa i första hand genom förelägganden och förbud. Med hänsyn härtill och till de långtgående konsekvenser en återkallelse kan få för såväl verksamhetens utövare som för de anställda i den berörda verksamheten anser lagrådet inte lämpligt att banverket i något hänseende skall vara generellt bundet av en skyldighet att återkalla tillstånd, oberoende av överträdelsens art. Ordet "skall" i 14 § bör därför bytas ut mot ordet "får".

25 §

I 6 kap. 1 § järnvägstrafiklagen (1985:192) finns f.n.bestämmelser om förbud att beträda dels spårområden för järnväg eller tunnelbana (första stycket), dels en spårvägs spårområde (andra stycket). Det remitterade förslaget innebär att bestämmelserna förs över till förevarande paragraf i vad avser järnväg. Som skäl för att inte även föra över bestämmelserna i vad avser tunnelbana och spårväg anförs i remissen (se avsnitt 3.3.6) att ordningsstadgeutredningen lagt fram ett förslag till lag om ordning och säkerhet i kollektivtrafik (se SOU 1985:24), som ersätter dessa bestämmelser. Enligt lagrådets mening bör emellertid bestämmelserna om förbud att beträda spårområden hållas samman i avbidan på att ställning tas till ordningsstadgeutredningens förslag. Lagrådet förordar därför att 6 kap. 1 § första och andra styckena järnvägstrafiklagen förs över till förevarande paragraf. Straffbestämmelsen i 6 kap. 1 § tredje stycket järnvägstrafiklagen har redan en motsvarighet i 32 och 33 §§ i förevarande förslag.

30 §

I paragrafen regleras trafiknykterhetsbrotten i fråga om järnväg och tunnelbana (jfr 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen), medan motsvarande bestämmelser för spårväg finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Lagrådet finner det motiverat med en erinran härom och förordar att till förevarande paragraf fogas ett nytt sista stycke av följande lydelse:

”I fråga om den som för spårvagn finns bestämmelser i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.”

34 och 35 §§

Under dessa paragrafer lämnas i förslaget vida fullmakter för regeringen. Enligt 34 § skall regeringen få befogenhet att, förutom att medge undantag från lagen, utfylla den med normgivning i alla de hänseenden som lagen omfattar och även överlåta dessa befogenheter till banverket. Utan hinder av om det är fråga om myndighetsutövning skall regeringen vidare enligt 35 § kunna bemyndiga banverket att överlåta förvaltningsuppgifter som ansluter till lagen eller till föreskrifter som utfärdats med stöd av lagen.

Det framgår av motiveringen (avsnitt 3.3.9) att det under 34 § angivna bemyndigandet är avsett att ersätta bestämmelserna om delegation av frågor som rör säkerheten och ordningen vid spårtrafik samt avgifter för granskning och kontroll i samband därmed i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Nämda lag, liksom ett antal lagar med bemyndigande på andra områden, kom till som ett följdärendet till grundlagsreformen, efter en analys av vad normgivningskompetensen enligt den nya regeringsformen innebar och hur kompetensen bör fastställas i lagstiftningen (prop. 1975:8 om följdlagstiftning med anledning av den nya regeringsformens bestämmelser om normgivning). Bemyndigandet gavs i 1975 års lag en viss precisering men fick ändå en förhållandevis vid omfattning. Det inbegriper således formellt också regleringar som faller inom det s. k. obligatoriska lagområdet och som inte får delegeras av riksdagen. Det har i något fall förekommit att den begränsning i detta hänseende som gäller enligt rege-

ringsformen uttryckligen har angetts i lagtexten (jfr t. ex. 1 kap. 1 § tredje stycket fartygssäkerhetslagen (1988:49) och lagrådets yttrande därtill i prop. 1987/88: 3, bil. 5 s. 190 f). Lagrådet finner inte anledning föreslå att ett sådant förtydligande nu görs (jfr a prop. 1975:8 s. 44) men förordar att bemyndigandet — liksom möjligheten till vidare delegering — utformas i överensstämmelse med formuleringarna i de bestämmelser i 1975 års lag som skall ersättas med föreskrifterna i 34 §. Lagrådet vill framhålla de uttalanden angående s. k. subdelegation som gjordes i samband med den förut nämnda följdlagstiftningen till regeringsformen som innebar bl. a. att sådan delegation i allmänhet inte bör ske annat än av normgivning som mera i detalj utfyller vad regeringen föreskrivit med stöd av eget bemyndigande (a prop. s. 39 och 45).

I 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen öppnas en möjlighet att överlämna förvaltningsuppgift till bolag, förening, samfällighet, stiftelse eller enskild individ. Bestämmelsen ändrades år 1976 så att för ett överlämnande, om uppgiften innefattar myndighetsutövning, krävs att det sker "med stöd av lag" i stället för som tidigare gällde "genom lag". Den konkretisering i fråga om såväl mottagarna av uppgiften som uppgiftsinnehållet som förut var nödvändig i lagtexten behövs alltså formellt inte längre. I praxis har en viss konkretion ändå upprätthållits. Förutom kravet på precisering i en bemyndigandelag måste beaktas att ett överlämnande av myndighetsutövning till enskilda subjekt kan innebära att grundläggande principer i den offentliga förvaltningen äventyras. Det särskilda regelsystem och de garantier för den enskilde som följer av att ett förvaltningsärende handläggs av en myndighet kan ofta i väsentliga delar inte överföras när en myndighetsfunktion överlämnas till den enskilda individen eller sammanslutningen. En restriktiv tillämpning av överlämnanderegeln i regeringsformen är därför klart påkallad.

Det har i förslaget till 35 § i förvarande remiss lämnats öppet till vem banverket efter regeringens bemyndigande skall kunna överlåta en förvaltningsuppgift. I motiven sägs (avsnitt 3.3.9) att vid tidskrävande uppgifter som fordrar särskild kompetens järnvägsinspektionen bör få anlita "särskilda personer" att utföra uppdrag, även om det utgör myndighetsutövning. Vidare anges i specialmotiveringen till 35 § att vissa åtgärder som t. ex. "besiktning i samband med materielgodkännande" kan vara av sådan beskaffenhet att de fordrar särskilda expertkunskaper samt att det kan förekomma att tillsynen över vissa anläggningar såsom mindre museijärnvägar kan anförtros en särskild person eller sammanslutning. Besiktning och andra tekniska uppgifter som behövs för godkännande av fordon och materiel kan överlåtas åt utomstående på banverkets ansvar utan att själva myndighetsfunktionen överlämnas; departementschefen har f. ö. inte uttryckt sig så som om ett överlämnande i fråga om själva godkännandebeslutet varit avsett. Lagrådet har inte underlag för att uttala sig med bestämdhet om behovet av en överlämnandebestämmelse men hävdar att, om en sådan anses påkallad, en analys måste ske som kan leda till att det kan noggrannare anges i lagen och bestämt preciseras i anslutande uttalanden vad som åsyftas.

Enligt det remitterade förslaget får banverkets beslut i frågor om tillstånd, godkännande och tillsyn enligt lagen överklagas hos kammarrätten medan andra beslut av banverket får överklagas hos regeringen.

Lagrådet hänvisar till vad som anförts vid 1 §. Avsikten med förslaget är att alla beslut i enskilda fall skall överklagas hos kammarrätten medan beslut av normkaraktär skall överklagas hos regeringen (se avsnitt 3.3.8). Enligt lagrådets mening bör detta komma till tydligare uttryck i paragrafen. Det bör också framgå att paragrafen även avser beslut av banverket enligt föreskrift som meddelats med stöd av lagen. Lagrådet förordar att paragrafen ges följande lydelse:

”Beslut som banverket i särskilt fall meddelat enligt denna lag eller enligt föreskrift som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos kammarrätten. Andra beslut av banverket får överklagas hos regeringen.”

Övergångsbestämmelserna

Enligt 10 § i det remitterade förslaget får andra än statens järnvägar och banverket inte utan tillstånd driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet. Enligt punkt 2 i övergångsbestämmelserna får den ”som den 31 december 1989” drev en sådan verksamhet fortsätta att driva verksamheten i samma omfattning till den 1 juli 1993 utan tillstånd enligt 10 §. Detta är en generös övergångsreglering för det stora flertalet verksamhetsutövare. Den som börjat driva en verksamhet under första halvåret 1990 tvingas emellertid att upphöra med verksamheten den 1 juli 1990 i avbidan på att en ansökan om tillstånd prövas (jfr avsnitt 3.5 i remissprotokollet). Detta framstår inte som acceptabelt.

En utväg kan vara att övergångsbestämmelserna kompletteras med en föreskrift som ger banverket rätt att pröva ansökningar om tillstånd redan innan lagen trätt i kraft. Ett annat sätt att lösa problemet är att ändra punkt 2 till att avse den ”som vid denna lags ikraftträdande” drev osv.

Enligt 17 § får en spåranläggning eller en del av den inte upplåtas för trafik utan att den har godkänts av banverket. Ett fordon får enligt 18 § inte ”framföras” på en spåranläggning utan att fordonet godkänts av banverket. Det framstår som en allvarlig brist att övergångsreglering saknas till dessa bestämmelser (jfr övergångsbestämmelserna till ändring enligt SFS 1975:612 i förordningen om enskilda järnvägar, tunnelbanor och spårvägar). Eftersom frågan inte har uppmärksamats i lagstiftningsärendet saknar lagrådet underlag för att utforma ett förslag till övergångsbestämmelse.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Förslaget innebär att 6 kap. 2 § skall upphävas. Härmed avses paragrafen i den lydelse som nyligen antagits av riksdagen men som ännu inte har trätt i kraft. Om enbart 6 kap. 2 § berördes skulle alltså lagens rubrik vara riktig.

Förslaget berör emellertid också 6 kap. 1, 3 och 4 §§ järnvägstrafiklagen. Lagens rubrik bör alltså ändras till "Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)" eller också bör en uppdelning ske i två förslag.

Vidare förordar lagrådet, med hänvisning till vad som anförts vid 25 § förslaget till järnvägssäkerhetslag, att 6 kap. 1 § järnvägstrafiklagen upphävs.

Enligt 1 kap. 1 § första stycket tredje mening järnvägstrafiklagen tillämpas bestämmelserna i 6 kap. också på tunnelbana och spårväg i den utsträckning som anges där. Följs lagrådets förslag kommer 6 kap. inte längre att innehålla några bestämmelser om tunnelbana eller spårväg. Den angivna bestämmelsen i 1 kap. 1 § bör därför upphävas.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i körkortslagen (1977:477)

I fråga om lagens rubrik hänvisar lagrådet till vad som anförts beträffande förslaget till lag om ändring i lagen (1990:000) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192).

Övriga lagförslag

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	3
1 Förslag till järnvägssäkerhetslag	3
2 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	9
3 Förslag till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer .	10
4 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1977:477)	11
5 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.	13
6 Förslag till lag om upphävande av lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag	14
7 Förslag till lag om upphävande av lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg	15
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 maj 1990	16
1 Inledning	16
2 Nuvarande ordning	18
2.1 Statens spåranläggningar	18
2.2 Enskilda järnvägar	19
2.3 Banverkets instruktion	22
2.4 Järnvägstrafiklagen	22
2.5 Körkortslagen	23
2.6 Lagen om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.	23
2.7 Järnvägsaktiebolagslagen och bokföringslagstiftningen	24
3 Överväganden och förslag	24
3.1 Lag om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg	26
3.1.1 Trafiklagen järnväg, tunnelbana och spårväg	26
3.1.2 Lagens tillämpningsområde	28
3.2 Spårinnehav, trafikutövning och trafikledning	30
3.3 Säkerhetskraven och ansvaret för dem	32
3.3.1 Allmänt	32
3.3.2 Materiel	33
3.3.3 Personal och organisation	36
3.3.4 Tillståndsfrågor	38
3.3.5 Säkerhetsordningar	40
3.3.6 Ordningen vid spårtrafik m. m.	41
3.3.7 Straffansvar	43
3.3.8 Överklagande	45
3.3.9 Bemyndiganden	46
3.4 Lagen (1911:53) om järnvägsaktiebolag och lagen (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg	47
3.5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	48
3.6 Resursfrågor	49
4 Upprättade lagförslag	49
5 Specialmotivering	49
5.1 Förslaget till järnvägssäkerhetslag	49
5.2 Lagen om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	57
5.3 Lagen om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer	57

5.4	Lagen om ändring i körkortslagen (1977:477) och lagen om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m.	57
5.5	Lagarna om upphävande av lagarna (1911:53 s. 1) om järnvägsaktiebolag och (1930:267) om bokföring vid enskild järnväg	57
6	Hemställan	57
7	Beslut	58

Bilagor

1	Departementspromemorian (Ds 1989:66) Säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m. m. — Sammanfattning av promemorian	59
2	Lagförslagen i departementspromemorian (Ds 1989:66) Säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m. m.	61
3	Departementspromemorian (Ds 1989:66) Säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg, m. m. — Förteckning över remissinstanserna	76
4	Lagrådsremissens lagförslag	77
5	Lagrådets yttrande	94