

Regeringens proposition

2006/07:45

Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 22 februari 2007

Fredrik Reinfeldt

Maud Olofsson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ändringar i järnvägslagen (2004:519), lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Genom ändringarna genomförs de tre EG-direktiv som ingår i det s.k. Andra järnvägspaketet. Det gäller dels ett nytt direktiv om järnvägs-säkerhet och olycksutredningar, dels ändringar i direktiven om drifts-kompatibilitet och i direktivet om utvecklingen av gemenskapens järn-vägar. Därutöver har Järnvägsstyrelsen uppmärksammat vissa problem vid tillämpningen av järnvägslagen som föranlett förslag till ändringar. Det rör i huvudsak administrativa lättnader för vissa mindre infra-strukturförvaltare.

I propositionen föreslås bland annat ändringar och tillägg till järn-vägslagens bestämmelser om säkerhet, godkännanden av att ta delsystem i bruk, tillstånd samt avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Lagen om undersökning av olyckor ändras genom att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka vidgas. Därutöver föreslås vissa ändringar i för-faranderegler.

När det gäller rätten att trafikera svenska järnvägsnät föreslås att den nuvarande ömsesidighetsprincipen beträffande rätten att organisera och utföra godstrafik med cabotage tas bort. Det innebär att den begränsning som för närvarande finns när det gäller utländska järnvägsföretags och auktoriserade sökandes rätt att utföra och organisera järnvägstransporter som innefattar både lastning och lossning av gods i Sverige tas bort.

Vidare föreslås verksamhet vid fristående lokala och regionala järn-vägsnät för persontrafik eller museitrafik undantas från de EG-harmoniserade kraven på kapacitetstilldelning, avgiftssättning, drifts-kompatibilitet och särredovisningsskyldighet. Även förvaltare av järn-

vägsnät som enbart används för förvaltarens egna godstransporter undantas från kraven på kapacitetstilldelning och avgiftssättning. Den krets av infrastrukturförvaltare som kan bli föremål för lättnader i fråga om regelverket rörande kapacitetstilldelning vidgas genom att tillsynsmyndigheten ges rätt att besluta om undantag om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2007.

Prop. 2006/07:45

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	7
2	Lagtext.....	8
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.....	8
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.....	11
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).....	12
2.4	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)....	13
3	Ärendet och dess beredning.....	25
4	Inledning.....	26
4.1	Andra järnvägspaketet.....	26
4.2	Erfarenheterna av järnvägslagen.....	27
5	Järnvägssäkerhetsdirektivet.....	27
5.1	Bakgrund.....	27
5.2	Syfte och metod.....	28
5.3	Tillämpningsområde.....	31
5.4	Säkerhetsstyrningssystem och övriga verksamhets-specifika säkerhetsbestämmelser.....	33
5.5	Säkerhetsrapport.....	35
5.6	Tillstånd.....	36
5.6.1	Säkerhetsintyg.....	36
5.6.2	Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare..	39
5.6.3	Villkor, giltighetstid, omprövning och återkallelse.....	42
5.7	Tillgång till utbildning.....	44
5.8	Ibrukttagande av redan godkänd rullande materiel.....	48
5.9	Säkerhetsmyndighet.....	50
6	Undersökning av järnvägsolyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet.....	52
6.1	Inledning.....	52
6.2	Tillämpningsområde.....	52
6.3	Oberoende organ för utredning av järnvägsolyckor.....	53
6.4	Järnvägsstyrelsens roll i olycksutredningar.....	53
6.5	Olyckor och tillbud som skall utredas.....	54
6.5.1	Allvarliga järnvägsolyckor.....	54
6.5.2	Mindre allvarliga järnvägsolyckor och tillbud.....	57
6.6	Det utredande organets befogenheter.....	57
6.7	Insyn och medverkan i undersökningen.....	59
6.8	Samarbete med utländska utredande organ m.m.....	61
6.9	Rapporter och säkerhetsrekommendationer.....	63
7	Driftskompatibilitet.....	65
7.1	Bakgrund.....	65
7.2	Förändringar i bestämmelserna om driftskompatibilitet...	66

7.2.1	Undantag från bestämmelserna om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)	66
7.2.2	Verksamhetsutövares skyldighet att lämna uppgifter	68
7.2.3	Ibruktagegodkännanden	71
7.2.4	Märkning av järnvägsfordon	72
7.2.5	Register	74
8	Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster	77
8.1	Direktiv 2004/51/EG	77
8.2	Infrastrukturtillträde och cabotagerätt	77
8.3	Tillhandahållande av tjänster	79
9	Övriga ändringar	81
9.1	Lättnader i regleringen av vissa fristående järnvägsnät	82
9.2	Järnvägsnät som endast används för transporter av förvaltarens eget gods och lågtrafikerade järnvägsnät som inte är fristående	87
9.3	Avgifter för användning av infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar	91
9.4	Avgifter för museitrafik	96
10	Straffansvar	97
10.1	Böter för brott mot vissa säkerhetsbestämmelser	97
11	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	99
12	Konsekvensbedömningar	101
12.1	Ekonomiska konsekvenser	102
12.2	Konsekvenser för små företag	103
12.3	Miljökonsekvenser	103
13	Författningskommentar	105
13.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor	105
13.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg	107
13.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)	107
13.4	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	108
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004	121
Bilaga 2	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004	145
Bilaga 3	Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004	163
Bilaga 4	Sammanfattning av förslagen i promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56)	166
Bilaga 5	Lagförslaget i Ds 2005:56	170
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser (Ds 2005:56)	187

Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag	188	Prop. 2006/07:45
Bilaga 8	Lagrådets yttrande	204	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 februari 2007. .	208	
	Rättsdatablad.....	209	

COTIF	Fördraget om internationell järnvägstrafik
DKS-kommittén	Driftskompatibilitets- och säkerhetskommittén
EES	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
EG	Europeiska gemenskapen
ERA	Europeiska järnvägsbyrån
EU	Europeiska unionen
SOU	Statens offentliga utredningar
TEN	Transeuropeiska nätverk (här vad avser järnvägsinfrastruktur)
TSD	Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2006/07:45

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,
2. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg,
3. lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), samt
4. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs¹ att 2, 4 och 9 §§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spår- vägsdrift som har medfört att

a) *flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller*

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spår- vägsdrift *orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten* som har medfört att

a) *minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade, eller*

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049).

² Senaste lydelse 2006:20.

b) spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

b) spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro,

4. andra allvarliga olyckor: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetskänslighet.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

4 §³

Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige. Om händelsen berör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis, skall en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.

Om en händelse som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen, får den myndighet som enligt 5 § ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som skall göra undersökningen eller att de skall göra den tillsammans.

³ Senaste lydelse 2006:20.

9 §

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också *ta med sig och* granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.

Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till platsen för händelsen. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den hjälp som behövs.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.
 2. I fråga om händelser som har inträffat före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Härigenom föreskrivs att 24 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

24 §²

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.

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och *olyckan medför* att minst en person avlider eller minst fem personer blir allvarligt skadade eller att fordonet, spåranläggningen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, skall den som driver verksamheten rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. *Denne* 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 eller 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 olyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

¹ Lagen omtryckt 1996:736

Senaste lydelse av lagens rubrik 2004:518

² Senaste lydelse 2004:518.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs att punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2008.

Föreslagen lydelse

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2010.

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.

¹ Senaste lydelse av lagens rubrik 2004:518.

2.4 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519) dels att 1 kap. 4 och 5 §§, 2 kap. 5–7, 13 och 14 §§, 3 kap. 3, 7–9 §§, 5 kap. 3 och 4 §§, 6 kap. 23–25 §§, 7 kap. 2 §, 8 kap. 5, 8 och 10 §§ och 10 kap. 1 § samt rubrikerna närmast före 3 kap. 7 och 9 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nio nya paragrafer, 1 kap. 1 a §, 2 kap. 5 a, 13 a och 13 b §§, 3 kap. 10 §, 7 kap. 9 §, 8 kap. 3 a och 3 b §§ och 10 kap. 1 a § samt närmast före 5 kap. 4 § och 7 kap. 9 § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §

Bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte heller för verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

4 §

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 220, 21.6.2004, s. 40, Celex 32004L0050) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 220, 21.6.2004, s. 58, Celex 32004L0051).

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

5 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon, *vilka fordon som är museijärnvägsfordon* och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med det trans-europeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

2 kap.

5 §

Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

För en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall det finnas en *säkerhetsordning* med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

För infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall det även finnas sådana *övriga säkerhetsbestämmelser* som behövs för att trygga en säker verksamhet.

5 a §

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

6 §

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att *flera personer avlider eller blir allvarligt skadade* eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon, eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att *minst en person avlider eller minst fem personer blir allvarligt skadade* eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen, egendom som inte transporteras med fordonet eller miljön får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller hos infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

7 §

Bestämmelserna i 8–12 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Bestämmelserna i 8–12 §§ gäller inte för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.

13 §

Delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. *De skall inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.*

13 a §

När ett godkänt delsystem skall moderniseras eller byggas om, skall en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten.

13 b §

Järnvägsfordon skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Tillsynsmyndigheten skall tilldela fordonet en sådan kod och en sådan beteckning i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 § och fordonsinnehavaren skall se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

14 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. säkerhet enligt 1–5 §§,
 - 1. säkerhet enligt 1–5 §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket,*
 - 1 a. säkerhetsrapport enligt 5 a § samt om undantag från denna bestämmelse för verksamhet vid sådana järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a §,*
2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,
3. krav angående säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,
4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,
6. EG-försäkran enligt 10 §, och
7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande, *krav på nytt godkännande enligt 13 a § samt om undantag från krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 13 b §.*

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

3 kap.**3 §**

Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

- 1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,*

Säkerhetsintyg skall, *uppdelat i en A-del och en B-del*, beviljas järnvägsföretag som

- 1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 5 § första stycket och i föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (A-del),*
 - 1 a. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–4 §§ och 5 § andra stycket samt i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (ingår i B-del),*

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap., samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet intyget gäller.

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. (*ingår i B-del*), samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (*ingår i B-del*).

A-delen av ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om järnvägsföretaget här ansöker om att få utföra samma typ av transporttjänster som prövats i det intyget.

Tillstånd för infrastruktur-förvaltare

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs *tillstånd*. *Tillstånd krävs dock inte för Banverket.*

Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor och omprövning

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

7 §

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs *ett säkerhetstillstånd*.

8 §

Säkerhetstillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

Villkor, giltighetstid och omprövning

9 §

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller

under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets-synpunkt. *Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket som infrastrukturförvaltare och för Rikstrafiken som organisatör av järnvägstrafik.*

under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets-synpunkt.

Ett tillstånd skall omprövas när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 7 § skall dock omprövas minst vart femte år. Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Tillståndshavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 7 § samt om omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.

5 kap.

3 §

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. *Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock befördra gods, som både lastas och lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.*

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt

att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. *Den som har hemvist eller säte i en annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.*

att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Prop. 2006/07:45

Undantag för vissa järnvägsnät

4 §

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 3 § gäller inte på *fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik* eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för *egen godstrafik*.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 och 3 §§ gäller inte på *lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik* eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *infrastrukturförvaltaren* för *transporter av eget gods*.

6 kap. 23 §

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt *som medger insyn*. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen, och

2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att utföra trafik.

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

24 §

Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 1 § tredje stycket samt 3, 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

Tillsynsmyndigheten får besluta att även andra infrastrukturförvaltare får undantas från de skyldigheter som avses i första stycket om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras.

25 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan), förfarandet för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §, krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

7 kap.**2 §**

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. För infrastruktur som ingår i terminaler som inte ägs och

skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

förvaltas av staten skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

Prop. 2006/07:45

Avgift för museitrafik

9 §

En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen enligt 2 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

8 kap.

3 a §

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska gemenskapernas kommission och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med underlag i deras regelutvecklingsarbete.

3 b §

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

5 §

Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller

3. tillståndshavaren *under minst sex månader inte använder tillståndet.*

3. tillståndshavaren *under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap.*

8 §

Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av denna lag skall

till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 a § och 8 § andra stycket och om register enligt 8 § första stycket samt de föreskrifter som behövs för prövning av tvister. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 b §.

10 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,
2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsordning,
3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, eller
4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

Den som inte har följt 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.

1 a §

Till böter döms den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juni 2007.
 2. Banverket får till utgången av juni 2008 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan tillstånd enligt 3 kap. 7 §.
 3. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § eller ett tillstånd enligt 3 kap. 7 § får fortsätta driften med stöd av dessa till utgången av år 2010.
 4. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § senast skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning enligt 2 kap. 13 b §.
 5. Vid prövning av mål eller ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter.

3 Ärendet och dess beredning

Den 29 april 2004 antog Europaparlamentet och ministerrådet tre direktiv och en förordning under benämningen Andra järnvägspaketet¹, direktiven återfinns i *bilagorna 1–3*. Inom Näringsdepartementet utarbetades under hösten 2005 departementspromemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56) med förslag på hur de tre direktiven skulle genomföras i svensk rätt. Förordningen krävde inga särskilda åtgärder. Vidare inkom Järnvägsstyrelsen med förslag på vissa ändringar av järnvägslagen (2004:519) som hade sin grund i erfarenheter från tillämpningen av lagen, som trädde i kraft den 1 juli 2004. Förslagen rörde i första hand fråga om administrativa lättnader för vissa mindre infrastrukturförvaltare. Även dessa förslag behandlades i promemorian. En sammanfattning av promemorian och lagförslaget i denna återfinns i *bilaga 4* respektive *5*.

Departementspromemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna återfinns i *bilaga 6*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2005/10236/RS).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 30 november 2006 att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Lagrådet har föreslagit vissa justeringar. Regeringen har i allt väsentligt följt förslagen. Synpunkterna behandlas i avsnitt 5.6.1, 5.6.2, 5.6.3, 6.5.1, 6.8, 7.2.4, 8.2 och 9.3 samt i författningskommentaren. Dessutom har vissa redaktionella ändringar gjorts. Lagrådet har också påpekat att den ändring som föreslås i 4 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor i enskilda fall kan innebära att en förvaltningsuppgift överförs till en utländsk stat. Lagrådet har med anledning härav erinrat om det majoritetskrav som enligt 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen gäller för riksdagens förordnande i detta avseende. Regeringen instämmer i Lagrådets bedömning att en tillämpning av 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen aktualiseras, se vidare avsnitt 6.8.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftkompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftkompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 220, 21.6.2004, s. 40, Celex 32004L0050), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 220, 21.6.2004, s. 58, Celex 32004L0051), Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 3, Celex 32004R0881).

I propositionen föreslås hur det s.k. Andra järnvägspaketet skall genomföras i svensk rätt. I samband därmed behandlas även ett antal förslag till ändringar av järnvägslagen (2004:519), som har sin grund i de tillämpningserfarenheter som vunnits sedan lagen trädde i kraft den 1 juli 2004.

4.1 Andra järnvägspaketet

Andra järnvägspaketet presenterades i januari 2002. Under de följande två åren behandlades det i rådet och parlamentet och antogs slutligen i april 2004. Paketet består av

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet).
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen).

Syftet bakom Andra järnvägspaketet är att slutföra uppbyggnaden av ett juridiskt och tekniskt integrerat järnvägsområde som kan bidra till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. Arbetet med att bygga upp ett sådant område startades under tidigt 1990-tal. Det kom dock i gång på allvar först med det Första järnvägspaketet, som antogs under våren 2001. Första järnvägspaketets rättsakter innehåller bestämmelser om en grundläggande ansvarsfördelning inom järnvägssystemet samt om väsentliga krav på utformning och handhavande av järnvägsmateriel i form av komponenter och delsystem. Det första järnvägspaketets rättsakter innehåller också bestämmelser om kapacitetstilldelning och avgiftsuttag, tillhandahållande av tjänster som är viktiga för järnvägstrafik samt om trafikeringsrätter för järnvägsföretag. De senare bestämmelserna bygger på grundtanken att de europeiska järnvägsföretagen så småningom skall kunna använda europeisk järnvägsinfrastruktur inom hela EES-området och i Schweiz för tillhandahållande av järnvägs transporter.

Andra järnvägspaketets rättsakter bygger nu vidare på denna grund genom att det inrättas ett gemensamt system för reglering av järnvägs-

säkerhet och utredning av järnvägsolyckor. Därutöver vidareutvecklas systemet för reglering av järnvägens tekniska utformning, bland annat genom inrättandet av en rådgivande instans, den Europeiska järnvägsbyrån (ERA), som skall driva på utvecklingen för teknisk och säkerhetsmässig reglering av järnvägssystemet. När det gäller trafikeringsrätter vidgas järnvägsföretagens rätt att utföra gränsöverskridande gods-transporter inom EES-området och i Schweiz.

4.2 Erfarenheterna av järnvägslagen

I propositionen behandlas även ett antal problem med den nuvarande regleringen i järnvägslagen (2004:519). Det rör framför allt bestämmelserna i 6 kap. om infrastrukturförvaltares skyldigheter. Huvudintresset är centrerat till frågan om hur, inom EG-rättens ram, vissa skyldigheter förknippade med tilldelning av infrastrukturkapacitet skall kunna differentieras utifrån egenskaperna hos förvaltarens järnvägsnät och den trafik som bedrivs på nätet.

I samband härmed behandlas också frågan om avgifter för användning av terminalinfrastruktur och möjlighet för infrastrukturförvaltare att medge avgiftsbefrielse för museitrafik som bedrivs i ideellt syfte

5 Järnvägssäkerhetsdirektivet

5.1 Bakgrund

Till skillnad från övriga trafikslag, som sjöfart, flyg- och vägtrafik, har järnvägen inom EU traditionellt i hög grad byggt på självreglering. Den enskilda staten har ägt och drivit både infrastrukturen och järnvägstrafiken i ett integrerat system. Varje land har utvecklat sina egna tekniska system och sina egna bestämmelser om säkerhet och om tillträde till infrastrukturen. Rent konkret har det inneburit att tågen vid internationell trafik tvingats stanna vid gränsen för att byta lok och personal. För att främja tillväxten av järnvägstrafiken och för att även på detta område skapa en gemensam europeisk marknad, pågår sedan början av 1990-talet en utveckling i syfte att skapa ett gemensamt regelverk för järnvägen. Genom rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg tas de första stegen mot en gemensam reglering av den europeiska järnvägstrafiken bland annat genom att marknaden öppnas för internationell godstrafik. I det pågående arbetet med det tredje järnvägspaketet har under hösten 2005 ministerrådet föreslagit att också marknaden för internationell persontrafik skall öppnas för konkurrens från 2010. För att en ökning av den internationella trafiken inte skall leda till att säkerhetsnivån sjunker

och för att fullfölja intentionen att skapa en gemensam marknad för järnvägstrafiken, har det ansetts nödvändigt med en gemensam ramlagstiftning för säkerheten.

Prop. 2006/07:45

5.2 Syfte och metod

Det övergripande syftet med järnvägssäkerhetsdirektivet anges i direktivet vara att säkerheten på gemenskapens järnvägar på systemnivå skall utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster skall underlättas. Syftet skall uppnås genom regleringar på olika nivåer. Dels fastställs i direktivet vissa materiella bestämmelser som medlemsländerna skall genomföra i nationell lagstiftning. Det rör exempelvis bestämmelser om *säkerhetsstyrningssystem* och *säkerhetsintyg*. Dels skall på överstatlig nivå fastställas gemensamma *säkerhetsmetoder* och *gemensamma säkerhetsmål*, som medlemsstaterna skall efterleva genom att anta *nationella säkerhetsbestämmelser* som överensstämmer med dessa. Säkerheten på delsystem- och komponentnivå regleras i direktiven om driftskompatibilitet², där det föreskrivs att delsystemen skall överensstämma med de ”väsentliga kraven” och med gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), se avsnitt 7.

Avsikten är alltså att direktivets syfte bland annat skall uppnås genom att medlemsstaternas regelsystem successivt harmoniseras utifrån gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder som skall utarbetas av den nyinrättade Europeiska järnvägsbyrå³ (ERA). Grunden för ERA:s arbete skall i sin tur utgöras av befintliga nationella säkerhetsbestämmelser i de olika medlemsstaterna. Medlemsstaterna har därför ålagts att rapportera in sina nuvarande bestämmelser till kommissionen.

Med säkerhetsmål (artikel 7) avses den lägsta säkerhetsnivå som järnvägssystemet i sina olika delar och som helhet måste uppnå, uttryckt i termer av en acceptabel risknivå dels för individer, dels för samhället i stort. Hur dessa mål konkret kommer att utformas och formuleras är än så länge oklart. I direktivet anges särskilt att inte någon medlemsstat skall behöva sänka sin nuvarande trafiksäkerhetsnivå med anledning av de nya gemensamma målen. Till förslagen skall fogas en kostnads- och nyttoanalys som skall innehålla uppgifter om de sannolika ekonomiska effekter förslagen kommer att få för berörda aktörer samt vilken effekt förslagen har när det gäller att förbättra säkerheten. Förslagen skall också, när så behövs, innehålla en tidsplan för genomförande. Detta gäller framför allt när de kan komma att medföra omfattande investeringar. Medlemsstaterna åläggs att göra alla de ändringar i sin nationella lagstiftning som behövs för att uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen som antas av kommissionen i takt med de tidsplaner som anges i dessa.

När det gäller de gemensamma säkerhetsmetoderna (artikel 6) skall de användas för att beskriva hur det skall bedömas om gällande säkerhetsmål- och nivåer är uppfyllda genom att det fastställs metoder för risk-

² Direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG, senast ändrade genom direktiv 2004/50/EG.

³ Europaparlamentets och rådets förordning nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen).

värdering och riskbedömning, metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt metoder för kontroll av att strukturella delsystem drivs och underhålls i enlighet med de väsentliga krav som uppställts på området. Det sista gäller endast i den mån delsystemet inte redan omfattas av TSD. I likhet med vad som gäller för de gemensamma säkerhetsmålen åläggs medlemsstaterna att vidta alla de ändringar i sina författningar som behövs för att det nationella regelverket skall överensstämma med de av kommissionen antagna metoderna. För svenskt vidkommande åvilar ansvaret för att nödvändiga regeländringar kommer till stånd i första hand regeringen. I de fall målen och metoderna inte kräver lag- eller förordningsändringar, utan kan genomföras på föreskriftsnivå med stöd av befintliga bemyndiganden, bör ansvaret i stället åvila Järnvägsstyrelsen. Det bör dock i varje enskilt fall förekomma en dialog mellan myndigheten och ansvarigt departement om vilken författningsnivå som krävs och är lämpligast i det enskilda fallet.

Tanken är alltså att systemet skall harmoniseras genom nationella säkerhetsbestämmelser som successivt anpassas till antagna säkerhetsmål och säkerhetsmetoder. Med anledning härav har det i direktivet också införts restriktioner för antagande av nya nationella säkerhetsbestämmelser. Om en medlemsstat efter det att en anmälan om gällande nationella säkerhetsbestämmelser (jfr. ovan) har gjorts avser att vidta ändringar i sådana föreskrifter, måste kommissionen genast underrättas. Detta gäller dock inte om bestämmelsen enbart avser tillämpningen av en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD). Eftersom siktet är inställt på en successiv harmonisering av säkerhetsbestämmelserna är dock tanken att antagandet av nya nationella säkerhetsbestämmelser skall begränsas så långt möjligt till dess att kommissionen antagit gemensamma säkerhetsmål.

Om en medlemsstat efter det att kommissionen antagit gemensamma säkerhetsmål avser att anta en ny nationell bestämmelse som antingen medför en högre säkerhetsnivå än vad som föreskrivs i säkerhetsmålen eller kan påverka verksamhet som utövas av ett järnvägsföretag från en annan medlemsstat, måste samråd ske med berörda parter och kommissionen tillfrågas. Ett utkast till bestämmelsen med motiven för att införa den måste presenteras. Om kommissionen anser att bestämmelsen är oförenlig med de gemensamma säkerhetsmetoderna, eller säkerhetsmålen eller att den utgör förtäckt diskriminering eller begränsning av transporter mellan medlemsstaterna, kan ett beslut riktas till medlemsstaten i enlighet med förfarandet i artikel 27.2⁴.

Om kommissionen inte är lika säker på sin sak, men ändå starkt tvivlar på att den nya bestämmelsen är förenlig med regelverket eller att den utgör godtycklig diskriminering, skall kommissionen meddela medlemsstaten att skjuta upp införandet av bestämmelsen och inom sex månader fatta ett beslut om bestämmelsen skall tillåtas eller inte i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 (artikel 8.7 tredje stycket).

⁴ Enligt artikel 27.2 skall det förfarande för beslutsfattande tillämpas som anges i rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövande av kommissionens genomförandebefogenheter, artikel 5 och 7 samt med beaktande av artikel 8.

Den instans som avser att utfärda en ny eller förändrad säkerhetsföreskrift bör sköta kommunikationen med kommissionen. Regeringen, genom ansvarigt departement, bör därför göra anmälan till kommissionen i de fall den nationella säkerhetsbestämmelsen skall genomföras i lag eller förordning. Järnvägsstyrelsen skall sköta kontakterna med kommissionen om man avser att införa eller ändra en nationell säkerhetsbestämmelse genom myndighetsföreskrift.

För att ytterligare underlätta bedömningen av hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten skall säkerhetsmyndigheterna i medlemsstaterna, i vårt fall Järnvägsstyrelsen, samla in information rörande *gemensamma säkerhetsindikatorer* (artikel 5). Det rör exempelvis uppgifter om antal olyckor, antal personskador, antal tillbud samt andra händelser som skulle ha kunnat leda till olyckor. Informationen skall hämtas från den säkerhetsrapport säkerhetsmyndigheten årligen skall upprätta, offentliggöra och överlämna till den Europeiska järnvägsbyrån, ERA.

Härutöver anges i direktivet att ansvarsfördelningen mellan aktörerna på järnvägsmarknaden skall fastställas. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall ha fullt ansvar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet. Om det är lämpligt och behövs för att tillförsäkra god säkerhet bör de också samarbeta rörande frågor om riskhantering. Detta egenansvar skall skiljas från medlemsstaternas uppgift att tillhandahålla ett regelverk och utöva tillsyn över att detta regelverk efterlevs. Denna del av säkerhetsarbetet skall uppnås genom utarbetande av gemensamma principer för hantering, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerhet.

Det faktum att infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen ansvarar för säkerheten inom sin del av järnvägssystemet skall inte heller frånta andra aktörer som tillverkare, underhållsleverantörer, tillhandahållare av vagnar, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter ansvaret för sina produkter och tjänster i enlighet med vad som fastställs i direktiven om driftskompatibilitet⁵.

Avslutningsvis uppställs i direktivet krav på att medlemsstaterna, om de inte redan har sådana, skall inrätta en fristående säkerhetsmyndighet och ett oberoende organ för utredning av järnvägsolyckor.

Sammanfattningsvis kan konstateras att stora delar av regelverket ännu inte är på plats utan kommer att utvecklas under de närmaste åren. Det är därför viktigt att det utvecklas strategier för att så långt möjligt påverka utformningen i en från svensk utgångspunkt önskvärd riktning. Uppgiften ligger i första hand på Järnvägsstyrelsen.

⁵ Direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet), ingressen p.6 och artikel 4 p.4.

Regeringens förslag: Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet ges samma tillämpningsområde som järnvägslagen, med undantag för bestämmelserna om undersökning av olyckor som även skall tillämpas för tunnelbana och spårväg.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall dock ges rätt att meddela föreskrifter om undantag från bestämmelserna om säkerhet för verksamheten vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik. När det gäller den föreslagna bestämmelsen om årliga säkerhetsrapporter skall möjligheten att meddela föreskrifter om undantag även gälla för verksamheten vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I promemorian förslås dock att vissa fristående järnvägsnät inte längre skall falla in under järnvägslagens (2004:519) tillämpning, utan i stället regleras i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Remissinstanserna: Inga synpunkter har lämnats av remissinstanserna vad gäller frågan om att järnvägssäkerhetsdirektivets tillämpningsområde skall vara detsamma som järnvägslagens, med det undantag som framgår av förslaget ovan. Däremot har flera remissinstanser motsatt sig förslaget att ta bort vissa järnvägsnät från järnvägslagens reglering, se nedan avsnitt 9.1. *Kammarrätten i Göteborg* konstaterar att det i promemorian dels anges att alla möjligheter till undantag från EG-regelverken som erbjuds bör nyttjas, dels att s.k. industrispår får undantas enligt järnvägssäkerhetsdirektivet. *Kammarrätten* ser därför inte något skäl att inte undanta industrispår från lagens tillämpning. *Rikstrafiken* instämmer i bedömningen att möjligheterna att undanta bl.a. fristående järnvägsnät avsedda för stads- och förortstjänster från de relativt svåradministrerade och komplicerade EG-rättsliga bestämmelserna om driftskompatibilitet och säkerhet. *Rikstrafiken* ifrågasätter dock om det enklaste sättet att göra detta är genom att föra över bestämmelserna till lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. *Sveriges Kommuner och Landsting* är positivt till att fristående järnvägsnät, som t.ex. Saltsjöbanan, inte skall omfattas av EG-harmoniserade bestämmelser om driftskompatibilitet och säkerhet. Hur den lagtekniska lösningen av detta utformas bör dock övervägas ånyo med beaktande av Järnvägsutredningens förslag att skapa en samlad järnvägslagstiftning.

Skälen för regeringens förslag: Utgångspunkten är att reglerna i järnvägssäkerhetsdirektivet och i de nationella säkerhetsbestämmelser som kommer att antas i enlighet med de principer som uppställs i direktivet skall gälla inom hela järnvägssystemet. Medlemsstaterna är dock, i likhet med vad som gäller för övriga direktiv på järnvägsområdet, oförhindrade att undanta dels tunnelbanor och spårvägar, dels järnvägsnät som endast är avsedda för lokala persontransporter och som är funktionellt åtskilda från järnvägssystemet i övrigt. Även privatägd

infrastruktur som enbart används för förvaltarens egna godstransporter får undantas från direktivets tillämpningsområde. Det gäller i första hand s.k. industrispår (artikel 2).

Som framgår ovan är det övergripande syftet med ett gemensamt europeiskt regelverk på detta område att underlätta för gränsöverskridande trafik samt att tillförsäkra att en utveckling mot en utökad gränsöverskridande trafik inte skall leda till att järnvägssäkerheten försämras. Även om regelverket till stora delar ännu inte är på plats, kan det förutsättas att harmoniseringen kommer att leda till inte helt obetydliga anpassningskostnader.

Det finns infrastruktur där en anpassning till ett EG-harmoniserat regelverk inte skulle medföra någon nytta. Mot bakgrund härav och för att skapa möjligheter att anpassa regleringen utifrån verksamheternas art och omfattning, bör de möjligheter till undantag som erbjuds i direktivet nyttjas om det inte finns starka skäl som talar i motsatt riktning. Järnvägslagen gäller för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik. I lagen har all offentlig-rättslig reglering av järnväg som kräver lagform samlats ihop. Det är i järnvägslagen tidigare EG-direktiv på järnvägsområdet, bland annat Första järnvägspaketet och driftskompatibilitetsdirektiven, har införlivats i svensk rätt. Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Dessa regleras i stället i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Både tunnelbana och spårvagn är exempel på system där en EG-harmonisering inte skulle fylla någon funktion. Den möjlighet att undanta dessa från järnvägssäkerhetsdirektivets tillämpning bör därför nyttjas, vilket således överensstämmer med dagens reglering.

I promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56) föreslogs att även fristående järnvägsnät för stads- och förortstjänster samt för museitrafik skulle undantas från järnvägslagens, och därmed även från detta direktivs tillämpningsområde. Förslaget fick dock kritik av ett stort antal remissinstanser som ansåg det viktigt att all järnvägsverksamhet även fortsättningsvis regleras i en och samma lag. Regeringen delar denna uppfattning. Dessa fristående järnvägsnät skall således även fortsättningsvis regleras i järnvägslagen (se nedan avsnitt 9.1). För att ändå utnyttja den möjlighet till undantag från direktivens reglering som medges för dessa nät och därmed skapa viss flexibilitet och en möjlighet att kunna anpassa kravnivån utifrån vad som är ändamålsenligt för en viss verksamhet, bör tillsynsmyndigheten ges ett generellt bemyndigande att för sådan fristående infrastruktur och för verksamheten vid denna, meddela föreskrifter om undantag från säkerhetsbestämmelser, som nu kommer att harmoniseras genom antagande av nationella säkerhetsbestämmelser i enlighet med av kommissionen antagna gemensamma säkerhetsmetoder och säkerhetsmål. Som *Kammarrätten i Göteborg* påpekat får medlemsstaterna även undanta spår som enbart används för infrastrukturförvaltarens egna godstransporter från bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet. Eftersom dessa nät oftast inte är fristående från det allmänna järnvägsnätet, utan trafik bedrivs till och från nätet, gör regeringen här bedömningen att säkerhetsbestämmelserna bör vara desamma som för det övriga järnvägsnätet. Regeringen anser dock att verksamhetsutövarna vid sådana nät bör kunna undantas från kraven på att inge årliga säkerhetsrapporter i enlighet med den föreslagna bestäm-

melsen i 2 kap. 5 a §. Ett bemyndigande som möjliggör ett sådant undantag föreslås därför införas i 2 kap. 14 § 1 a.

Enligt förordningen (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen skall myndigheten verka för säkerheten inom järnvägssystemen och har redan i dag ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om säkerhet. Ett tillägg till detta bör alltså införas om att föreskrifter får meddelas om undantag från säkerhetsbestämmelser (2 kap. 14 § 1). Det skulle exempelvis kunna medföra att de aktuella fristående näten kan regleras genom nuvarande bestämmelser i lag och föreskrifter, trots att det införs ändringar för övriga aktörer eller att det meddelas speciella föreskrifter för dessa nät. Att dessa nät även fortsättningsvis måste omfattas av säkerhetsbestämmelser är klart. Järnvägsstyrelsen kan således inte tillämpa möjligheten att meddela undantag från lagens säkerhetsbestämmelser utan att tillse att dessa nät omfattas av andra regler.

Sammanfattningsvis bör målsättningen från svensk sida rent allmänt vara att så långt möjligt undanta verksamheten vid dessa fristående nät från krav som där inte medför någon praktisk nytta. Det gäller förutom EG-harmoniserade säkerhetsregler, bestämmelser om tekniska egenskaper i syfte att åstadkomma driftskompatibilitet mellan de europeiska järnvägssystemen (se nedan avsnitt 7.2.1) samt den relativt komplicerade proceduren som syftar till att garantera europeiska järnvägsföretag en icke-diskriminerande och konkurrensneutral tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter (se nedan avsnitt 9.1).

5.4 Säkerhetsstyrningssystem och övriga verksamhets-specifika säkerhetsbestämmelser

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet. För infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall det även finnas sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall ges rätt att meddela föreskrifter om närmare krav på innehållet i säkerhetsstyrningssystemet och i de övriga säkerhetsbestämmelserna.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag genom att de övriga verksamhetsspecifika säkerhetsbestämmelserna i förslaget i promemorian ingår i säkerhetsstyrningssystemet.

Remissinstanserna: *Banverket* tillstyrker att säkerhetsordningen ersätts med säkerhetsstyrningssystem, inte minst mot bakgrund av att det förra begreppet i praktiken används om olika företeelser. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att begreppet säkerhetsordning är ett väl inarbetat begrepp och föreslår därför en formulering som innebär att säkerhetsstyrningssystemet skall innehålla en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver lag och föreskrifter.

Skälen för regeringens förslag: Enligt järnvägssäkerhetsdirektivet (artikel 9) skall både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag inrätta säkerhetsstyrningssystem som får anpassas efter verksamhetens art och omfattning. Syftet med systemet är att se till att verksamheten uppfyller de krav som anges i nationella säkerhetsbestämmelser, vilka fortlöpande kommer att harmoniseras utifrån gemensamma säkerhetsmål och säkerhetsmetoder samt i TSD:er. Till skillnad från bestämmelserna om gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder riktar sig dessa bestämmelser direkt till de enskilda företagen. Införandet av bestämmelsen kräver därför lagform, med bemyndigande till regeringen och vidare till tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter.

I nuvarande lagstiftning uppställs krav på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall ha en säkerhetsordning (2 kap. 5 §) med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver de regler som uppställs i lagen och i föreskrifter utfärdade med stöd av bemyndiganden i lagen. Dagens säkerhetsordning utgör i huvudsak en verksamhetsspecifik regelbok, där det framgår hur företaget bedriver sin verksamhet för att följa mer övergripande bestämmelser i lag och andra föreskrifter. Enligt direktivet syftar ett säkerhetsstyrningssystem i första hand på ansvarsförhållanden och förfaranden som leder till att den företagsspecifika regelboken kan tillämpas på ett korrekt sätt och att den omfattar alla obligatoriska delar. Ett säkerhetsstyrningssystem definieras i direktivet som ”organisation och åtgärder som införts av en infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet”. Det skall uppfylla de krav som räknas upp i bilaga III till järnvägssäkerhetsdirektivet. Där sägs det att dokumentet skall innehålla en beskrivning av ansvarsförhållandena inom järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens organisation. Det skall visa hur ledningens kontroll på olika nivåer inom företaget skall säkras, hur personal på alla nivåer berörs och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet kan tryggas. Kraven får anpassas till verksamhetens art, omfattning och övriga förhållanden.

Det kan konstateras att syftet med bestämmelsen om säkerhetsordning i lagen och säkerhetsstyrningssystem i direktivet har stora likheter. I promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56) föreslogs också att begreppet säkerhetsordning skulle utmönstras ur lagstiftningen och ersättas av begreppet säkerhetsstyrningssystem. Det som tidigare utgjorde säkerhetsordningen skulle enligt förslaget bli en del av säkerhetsstyrningssystemet.

Enligt regeringens uppfattning bör emellertid inte den del som avser en verksamhetsspecifik regelbok föras in i begreppet säkerhetsstyrningssystem. Härvid måste beaktas att den del av ett tillstånd att utföra järnvägstrafik (säkerhetsintyg) som innefattar ett godkännande av företagets säkerhetsstyrningssystem (A-delen, se nedan avsnitt 5.5.) enligt järnvägssäkerhetsdirektivet skall vara föremål för ömsesidigt erkännande och därmed vara giltigt inom hela EES och i Schweiz. Regeringen anser därför att det är olämpligt att i detta föra in alltför detaljerade krav om anpassning till nationella säkerhetsbestämmelser, som än så länge varierar avsevärt mellan medlemsländerna. I stället bör bestämmelsen delas upp i två delar, en som innefattar ett krav på att verksamhetsutövaren skall inneha ett säkerhetsstyrningssystem och en del som motsvarar den tidigare bestämmelsen om säkerhetsordning, fast

benämningen tas bort. Detta för att undvika den av *Banverket* påpekade osäkerheten som gällt beträffande innebörden av begreppet.

Hur de materiella och formella kraven mer i detalj skall utformas bör, liksom i dag när det gäller säkerhetsordningen, genom bemyndigande överlåtas till Järnvägsstyrelsen att utifrån direktivets krav föreskriva. Av bestämmelsen i lagen bör dock framgå att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem, som skall utgöras av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet samt att de därutöver skall ha de övriga säkerhetsbestämmelser för verksamheten som behövs för att trygga en säker verksamhet (2 kap. 5 §).

5.5 Säkerhetsrapport

Regeringens förslag: Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall årligen ge in en säkerhetsrapport till tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall ges rätt att närmare föreskriva om kraven på rapporten, som t.ex. vad den skall innehålla och när den senast skall ges in till tillsynsmyndigheten.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Branschföreningen Tågoperatörerna* anför att det är viktigt att Andra järnvägspaketet införs i svensk rätt. Flera av förslagen, till exempel kraven om en årlig säkerhetsrapport, innebär dock ökad belastning på järnvägsföretagen. Regelverket måste utformas på ett sådant sätt att järnvägsföretagen inte onödigtvis belastas med ökad administration och ökade kostnader.

Skälen för regeringens förslag: I järnvägssäkerhetsdirektivet uppställs krav på att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag senast den 30 juni varje år till säkerhetsmyndigheten skall överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående året (artikel 9.4). Rapporten skall bland annat innehålla uppgifter om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och resultatet av företagets säkerhetsplaner. Rapporten skall också innehålla resultaten av den interna säkerhetsrevisionen samt synpunkter på fel och brister i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna ha betydelse för säkerhetsmyndighetens arbete.

Branschföreningen Tågoperatörerna har anført att det är viktigt att det inte införs onödiga föreskrifter som medför ökade kostnader och ökad administration för företagen, varvid bland annat kravet på en årlig säkerhetsrapport nämnts som exempel. Regeringen konstaterar att det utgör ett obligatoriskt krav i direktivet att införa bestämmelsen. I övrigt delar regeringen givetvis uppfattningen att företagen inte skall belastas med onödig administration. Det är därför av särskild vikt att både företagen och tillsynsmyndigheten i sina respektive roller strävar efter att göra säkerhetsrapporten till ett meningsfullt och effektivt instrument i säkerhetsarbetet. Bestämmelsen skall också förenas med ett föreskriftsbemyndigande. Det är viktigt att de krav på innehåll i rapporten som uppställs i dessa föreskrifter görs så enkla som möjligt.

Sammanfattningsvis bör i järnvägslagen tas in en ny bestämmelse (2 kap. 5 a §) om skyldigheten att årligen lämna en säkerhetsrapport. Mer detaljerade regler om datum för ingivande av rapporten och krav på innehåll, skall genom bemyndigande lämnas vidare till Järnvägsstyrelsen att föreskriva om. Som framgår ovan i avsnitt 5.3 föreslås också ett generellt bemyndigande att meddela undantag från säkerhetsbestämmelserna för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket. När det gäller säkerhetsrapporter omfattar bemyndigandet även verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods enligt 1 kap. 1 a § andra stycket.

5.6 Tillstånd

Tillstånd för att bedriva järnvägsverksamhet regleras i 3 kap. järnvägslagen (2004:519). I kapitlet finns regler om licenser, säkerhetsintyg, särskilda tillstånd, tillstånd för infrastrukturförvaltare och auktorisation för organisatörer av trafik. Det som i svensk lagstiftning kallas licens, benämns tillstånd i det EG-direktiv som reglerar saken, direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag. Säkerhetsintyg har tidigare reglerats i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Ett av syftena bakom järnvägssäkerhetsdirektivet är att i detta samla ihop de bestämmelser som rör järnvägssäkerhet som i dag återfinns i de ovan nämnda direktiven. Bestämmelserna om säkerhetsintyg flyttas över och ändras i viss utsträckning också materiellt. Direktiv 95/18/EG har tidigare innehållit krav på driftspersonalens säkerhetskvalifikationer och säkerhetskrav för rullande materiel, som enligt de nya bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet skall ingå i prövningen av säkerhetsintyget. Detta är en uppdelning som redan i dag överensstämmer med den svenska lagstiftningen. Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet innebär dock vissa krav på ändringar av den svenska lagstiftningen.

5.6.1 Säkerhetsintyg

Regeringens förslag: Ett säkerhetsintyg skall vara uppdelat i en A-del och en B-del. Den del av intyget som innefattar ett godkännande av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem utgör A-delen, och återstoden B-delen. A-delen av ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om företaget här ansöker om att få utföra samma typ av transporttjänster som prövats i det intyget.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall ges rätt att meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetsintyget.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag genom att man i denna föreslår att hela säkerhetsintyget utfärdat inom en annan stat inom EES eller i Schweiz skall gälla i Sverige om kraven på att erhålla

ett säkerhetsintyg här i landet är uppfyllda samt att den eventuella komplettering som krävs för att uppfylla kraven, blir B-delen av intyget.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Övre Norrland* anför att det är otillfredsställande att det inte anges i lag vad som skall krävas för att få B-delen av säkerhetsintyget och att respekten för normgivningsmaktens fördelning kräver mer tydlighet på den punkten. *Kammarrätten i Göteborg* anser att det kan skapa förvirring att använda begreppet B-del, eftersom någon A-del inte nämns i lagförslaget. Kammarrätten föreslår att begreppet "B-del" tas bort ur paragrafen. Om en särskild benämning behövs, bör en annan väljas. *Järnvägsstyrelsen* påpekar också att det av promemorians lagförslag inte framgår att det finns en A-del av säkerhetsintyget. Det skulle bli tydligare om detta framgick direkt av lagtexten. *SWEDAC* anser att det är viktigt att det ömsesidiga erkännandet verkligen fungerar i praktiken och att samma krav ställs på järnvägsföretagen oavsett nationalitet. SWEDAC framhåller också att det i lagtexten behöver förtydligas att det behövs en A-del av säkerhetsintyget.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande reglering

För att bedriva trafik på svenska järnvägsnät krävs enligt huvudregeln en licens och ett säkerhetsintyg. Licensen utgör ett generellt tillstånd att utföra och organisera trafik och är redan i dag giltig inom hela EES och i Schweiz. Säkerhetsintyget är dock specifikt för varje land. För järnvägsföretag som redan innehar en licens och som avser att utföra trafik här i landet prövar alltså Järnvägsstyrelsen endast om säkerhetsintyg skall beviljas. Ett säkerhetsintyg skall beviljas om järnvägsföretaget kan antas uppfylla säkerhetsbestämmelserna i järnvägslagen och sådana föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigande i järnvägslagen samt använder järnvägsfordon som uppfyller gällande krav. Vidare krävs att järnvägsföretaget innehar försäkringar som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning.

Direktivet

Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet innebär att inte bara licensen, utan även en del av säkerhetsintyget, skall gälla inom EES och i Schweiz. Bestämmelsen inskränker sig dock till de fall då järnvägsföretaget ansöker om att få utföra, med de som redan prövats, "likvärdiga" järnvägstransporter. Vad som anses utgöra likvärdiga järnvägstransporter framgår inte av direktivet, utan får avgöras av den tillståndsprövande myndigheten. Det ligger nära till hands att en skiljelinje skall dras mellan exempelvis gods- och persontrafik samt mellan lokal och långväga trafik. Tanken är att säkerhetsintyget skall delas upp i en generell del (A-del) som prövas i det land där järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet. Den prövningen skall innefatta en bedömning av om järnvägsföretaget har ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller

gällande krav (se ovan avsnitt 5.4). I varje land järnvägsföretaget avser att utföra trafik skall sedan en prövning göras av om järnvägsföretaget uppfyller de särskilda krav som är nödvändiga för att på ett säkert sätt utföra trafik på det landets järnvägsnät (B-del). Det innebär att järnvägsföretaget alltid skall ha ett fullständigt säkerhetsintyg (både A- och B-del) från det land i vilket företaget först etablerade sin verksamhet, och att sedan B-delen måste sökas på nytt i varje enskilt land eller varje järnvägsnät där järnvägsföretaget avser att bedriva verksamhet. B-delen får innefatta en prövning av om järnvägsföretaget uppfyller krav i gällande tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och i nationella säkerhetsbestämmelser. Prövningen får också omfatta godkännande av personalintyg och godkännande att ta i bruk den rullande materielen järnvägsföretaget använder.

Avsikten är på sikt att hela säkerhetsintyget skall gälla inom gemenskapen. Före den 30 april 2009 skall ERA överlämna en rapport till kommissionen med rekommendationer om en modell för övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg.

Motivering

Ett flertal remissinstanser har haft synpunkter på hur bestämmelsen utformats i förslaget i promemorian. Regeringen delar uppfattningen att förslaget i promemorian inte är tillfredställande på denna punkt. Det bör därför göras ett tillägg som innebär att det anges att A-delen av intyget är den prövning som innefattar att järnvägsföretaget har ett giltigt säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § första stycket järnvägslagen samt att det är denna del av ett intyg utfärdat i annan stat inom EES eller i Schweiz som skall vara giltigt i Sverige om ansökan här avser samma typ av transporttjänster som prövats i det tidigare intyget. Resten av säkerhetsintyget skall utgöra B-delen. Inte heller denna modell för uppdelning av säkerhetsintyget är dock helt enkel, utan det kommer att krävas mer detaljerade föreskrifter för att exempelvis dra en gräns för vad som skall prövas i de olika delarna. Till skillnad från vad som hittills gällt bör det därför införas ett bemyndigande för tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetsintyget.

Lagrådet har i sitt yttrande ifrågasatt huruvida det föreslagna bemyndigandet i denna del är att se som en informationsbestämmelse eller som en delegation av normgivningsmakt och anfört att frågan bör klarläggas under det fortsatta lagstiftningsarbetet och i förkommande fall bemyndigandet avgränsas tydligare. Regeringens avsikt är att bestämmelsen i 3 kap. 10 § i denna del skall utgöra ett bemyndigande att meddela föreskrifter. Bedömningen görs att detta krävs eftersom vissa mer detaljerade föreskrifter i direktivet skall genomföras genom förordning och myndighetsföreskrifter. Föreskrifter som inte alltid kan anses utgöra rena verkställighetsföreskrifter. Vidare är avsikten att hela intyget på sikt skall bli giltigt inom gemenskapen. Det är därför viktigt att prövningsförfarandet harmoniseras ner på detaljnivå. Järnvägsstyrelsen har kontinuerlig kontakt och erfarenhetsutbyte med motsvarande myndigheter i de andra europeiska länderna och är därför den instans som är bäst skickad att meddela sådana föreskrifter. Även om det huvudsakligen kan förutsättas handla om verkställighetsföreskrifter bör

ett bemyndigande införs varigenom en del svårbedömda gränsdragningar för bemyndigandets omfattning kan undvikas.

I lagrådsremissen föreslogs bemyndigandet även omfatta utformningen av säkerhetsintyget. I enlighet med vad som anförts av Lagrådets är det i den delen fråga om verkställighetsföreskrifter som, enligt 8 kap. 13 § regeringsformen, regeringen får meddela föreskrifter om. Något bemyndigande i denna del behövs därför inte.

Tillsynsmyndighetens prövning

Syftet med bestämmelsen att det skall krävas kompletteringar i en B-del är att det inte skall vara möjligt för tillsynsmyndigheten att med en generell hänvisning till det egna landets säkerhetsbestämmelser neka ett utländskt järnvägsföretag tillstånd. Det är därför väsentligt att myndigheten gör en saklig prövning av i vilka specifika avseenden komplettering krävs. Som bestämmelsen nu utformats har kravet på ett godkänt säkerhetsstyrningssystem lagts till kravet på att järnvägsföretaget skall ha sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet (vilket motsvarar den tidigare säkerhetsordningen). Det ömsesidiga erkännandet skall därför aldrig medföra att säkerhetskraven sänks i förhållande till vad som hittills gällt. För att tillsynsmyndigheten skall kunna utfärda den nätspecifika B-delen av säkerhetsintyget krävs att järnvägsföretaget lämnar de upplysningar som behövs för prövningen. Vilka uppgifter som skall lämnas framgår av bilaga IV till järnvägs-säkerhetsdirektivet. Det gäller bland annat dokumentation om TSD, nationella säkerhetsbestämmelser och andra bestämmelser som gäller för verksamheten, personalen och den rullande materielen samt på vilket sätt företaget säkerställer att dessa regelverk uppfylls genom sitt säkerhetsstyrningssystem. För att undvika dubbelarbete och för att minska informationsmängden anges särskilt att dokumentation om TSD och andra krav som uppställs i driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG och 2001/16/EG) skall hållas kortfattad. För att underlätta för järnvägsföretag att etablera sig här i landet bör Järnvägsstyrelsen ge tydlig vägledning om vilka uppgifter som krävs och hur det går till att erhålla ett säkerhetsintyg. Det skall finnas en överskådlig och begriplig förteckning över alla de krav som ställs för att få tillstånd (artikel 12.2). Denna skall tillhandahållas sökanden avgiftsfritt. Detta får anses ligga i myndigheters allmänna serviceskyldighet gentemot allmänheten. En ansökan måste dock göras på det språk myndigheten begär (artikel 12.3).

5.6.2 Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

Regeringens förslag: Tillstånd för infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 7 och 8 §§ skall byta namn till säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Banverket skall omfattas av tillståndskravet.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall ges rätt att meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetstillstånden.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Banverket* anser att den tolkning som görs i promemorian, att Banverket inte längre kan undantas från tillståndskravet, är rimlig. Verket ser dock en risk i att en för snabb introduktion av den nya regeln kan innebära att järnvägstrafik inte kan tillåtas på järnvägsnätet, inte på grund av ökad säkerhetsrisk, utan på grund av nya formella bestämmelser och administrativa processer. *A-Banan Projekt AB* anser att det av lagen tydligare måste framgå att det är möjligt att dela upp infrastrukturförvaltaruppgifterna på olika företag.

Skälen för regeringens förslag: Det har krävts tillstånd för den som driver spåranläggning sedan 1991. I och med den nya direktivsanpassade begreppsapparat som infördes genom järnvägslagen (2004:519) kallas det ”tillstånd för infrastrukturförvaltare”. För att beviljas tillstånd skall den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen dels uppfylla krav på yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende, dels antas komma att uppfylla kraven i säkerhetsbestämmelserna i järnvägslagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigande i lagen. Kraven får anpassas efter verksamhetens art och omfattning. Den prövning som görs för att lämna tillstånd motsvarar alltså både en sådan allmän lämplighetsprövning, t.ex. ekonomisk förmåga och laglydnad, som för järnvägsföretagens del innefattas i licensprövningen och en säkerhetsprövning motsvarande den som omfattas av prövningen för att erhålla ett säkerhetsintyg. Några krav på en allmän lämplighetsprövning uppställs inte i EG-rättslig reglering utan infördes redan genom den tidigare järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

Det finns en mängd infrastrukturförvaltare i landet, men Banverket är helt dominerande. Banverket är dock undantaget från tillståndskravet. Motiveringen till att Banverket undantogs från tillståndsplikten var att det föreföll föga meningsfullt att låta Banverket söka tillstånd att driva en verksamhet som statsmakterna ålagt verket att driva (se prop. 1990/91:1, s. 39). Även vid införandet av järnvägslagen anförde regeringen att Banverket, i sin egenskap av myndighet och förvaltare av statens spåranläggningar, intog en särställning i förhållande till övriga infrastrukturförvaltare och att verket därför inte heller fortsättningsvis skulle behöva tillstånd (prop. 2003/04:123 s. 97).

I järnvägssäkerhetsdirektivet ges inte längre utrymme att undanta Banverket från tillståndskravet. Banverket bör därför jämföras med övriga infrastrukturförvaltare när det gäller krav på tillstånd. Även om det saknas skäl att anta att Banverket i dag inte uppfyller nödvändiga säkerhetskrav, kommer en prövning av en så omfattande verksamhet att kräva avsevärd tidsåtgång och personella resurser. Som *Banverket* påpekat är det därför nödvändigt med en övergångsbestämmelse som medger verket tillräckligt med tid för att upprätta ansökningshandlingar och Järnvägsstyrelsen tillräckligt med tid för att pröva ansökningshandlingarna. Regeringen anser att tillståndsfrågan bör kunna vara prövad vid utgången av juni månad 2008.

Bestämmelser om vad ett säkerhetstillstånd skall innehålla finns i direktivets artikel 11. Säkerhetstillståndet skall omfatta ett godkännande av säkerhetsstyrningssystemet och ett godkännande av de åtgärder som vidtagits av infrastrukturförvaltaren för att uppfylla särskilda krav som är nödvändiga för en säker konstruktion, säkert underhåll och en säker drift. Häri omfattas, i förekommande fall, även underhåll av systemet för

trafikstyrning och signalering. I likhet med vad som anges beträffande säkerhetsintyg skall säkerhetstillståndet vara uppdelat i en A- och B-del. Några bestämmelser om ömsesidigt erkännande införs dock inte. Det förefaller naturligt med hänsyn till att en infrastrukturförvaltares verksamhet har en betydligt fastare nationell anknytning. Mot bakgrund härav bör bestämmelser om tillståndens utformning kunna regleras på en lägre föreskriftsnivå än lag. Som följer av *Lagrådets* yttrande utgör föreskrifter om utformningen av tillstånd sådana verkställighetsföreskrifter som regeringen direkt med stöd av 8 kap. 13 § regeringsformen har rätt att meddela. Något bemyndigande i den delen som föreslogs i lagrådsremissen behövs därför inte. Av samma skäl som anförts beträffande säkerhetsintygen (avsnitt 5.6.1), bör det emellertid införas ett bemyndigande som medger regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att meddela föreskrifter om prövningen av säkerhetstillstånden.

När det gäller utformningen av säkerhetstillstånden bör noteras att den uppdelning som föreskrivs i direktivet inte innehåller någon allmän lämplighetsprövning (se ovan). Hur bestämmelsen skall utformas för att överensstämja med både lagens och direktivets krav är emellertid en rent regleringsteknisk fråga. För att terminologin skall överensstämja med den som tillämpas inom gemenskapen bör dock begreppet ”tillstånd för infrastrukturförvaltare” ersättas av ”säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare”.

I sak innebär direktivets krav inte några förändringar av betydelse. Säkerhetstillståndet skall omprövas när infrastrukturförvaltaren begär det, dock minst vart femte år, se nedan avsnitt 5.6.3. Det åligger infrastrukturförvaltaren att hålla tillsynsmyndigheten informerad om förändringar i infrastrukturen, signalering eller kraftförsörjning samt andra förhållanden som kan påverka förutsättningarna för tillståndet. Järnvägsstyrelsen skall även fortsättningsvis kunna återkalla tillståndet om infrastrukturförvaltaren inte längre uppfyller kraven för tillstånd. Både utfärdande, förnyelse, ändringar och återkallelser av tillstånd skall inom en månad rapporteras till ERA. En återkallelse av tillstånd skall åtföljas av en motivering av beslutet.

A-Banan Projekt AB efterlyser ett förtydligande av lagen att det är möjligt att låta flera företag dela på förvaltaruppgifterna för ett och samma järnvägsnät. Regeringen konstaterar att det i dag inte finns något förbud mot en sådan lösning enligt järnvägslagen. Definitionen av infrastrukturförvaltare i järnvägssäkerhetsdirektivet (artikel 3 b) överensstämmer i allt väsentligt med definition av begreppet i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Där anges, utöver annat, att infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag. Det innebär att flera infrastrukturförvaltare kan dela på förvaltaruppgifterna för ett och samma nät. I likhet med vad regeringen angav i prop. 2003/04:123 s. 98 skall tillståndsprövningen i sådana fall omfatta samtliga företag. Det förutsätter dock att sökandena kan presentera en ansökan som uppfyller krav på en tydlig och acceptabel uppdelning av ansvaret. Detta är naturligtvis av särskild vikt när det gäller ansvaret för säkerheten. Det blir tillsynsmyndighetens sak att i tillståndsprövningen avgöra huruvida gränssnitten mellan företagens ansvarsområden är till-

räckligt klara och avgränsade för att ett uppdelat tillstånd skall kunna beviljas. Om så är fallet måste i tillståndet tydligt anges vad respektive företag har beviljats tillstånd för och hur samordningen mellan företagen skall gå till. Ett uppdelat tillstånd torde därför förutsätta en gemensam ansökan och att parterna är överens om uppdelningen. Annars finns risk för att samarbetet dem emellan inte fungerar, vilket skulle kunna leda till negativa konsekvenser för säkerheten. Regeringen anser emellertid inte att det behövs någon särskild reglering av detta i lagen.

5.6.3 Villkor, giltighetstid, omprövning och återkallelse

Regeringens förslag: Tillstånd skall omprövas när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. När det gäller säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § och säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § skall dock omprövning ske minst vart femte år.

Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid ompröva tillståndet eller villkor i detta med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licenser enligt 3 kap. 2 §, återkalla tillståndet om tillståndshavaren under minst ett år inte använder detta. För licenser gäller även fortsättningsvis att de får återkallas om de inte har använts under sex månader från utfärdandet.

Möjligheten att meddela villkor om säkerhet för Banverket som infrastrukturförvaltare och för Rikstrafiken som organisatör av trafik tas bort.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall ges rätt att meddela närmare föreskrifter om omprövning av tillstånd och villkor.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Enligt promemorians förslag anges dock att säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd skall ”förnyas” i stället för ”omprövas” vart femte år. I promemorians förslag anges inte heller uttryckligen att det finns en möjlighet att begära omprövning enbart av villkor med anledning av väsentliga förändringar i säkerhetslagstiftningen.

Remissinstanserna: *Järnvägsstyrelsen* är inte nöjd med lydelsen av bestämmelsen. När verksamheten genomgår en väsentlig förändring bör ett krav på omprövning föreligga – inte förnyelse. Vidare bör det framgå av lagtexten att även villkor för tillståndet får omprövas. *Rikstrafiken* påpekar att förslaget inte innebär att tillståndet skall förfalla efter fem år, och anser att detta bör förtydligas genom att ordet ”förnyas” ersätts av ”omprövas”. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att förslaget innebär en helt onödig pålaga eftersom tillsynsmyndigheten skall följa företagets verksamhet och har rätt att i detalj granska säkerhetsarbete, kräva förändringar och ytterst har möjlighet att dra in tillståndet.

Skälen för regeringens förslag: Tillstånd i form av säkerhetstillstånd eller säkerhetsintyg skall enligt järnvägssäkerhetsdirektivet förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, dock minst vart femte år (artikel 10.5 respektive 11.2). Tillstånden skall också ”uppdateras” helt eller delvis

närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändras på ett väsentligt sätt. I dag gäller tillstånd tills vidare och bestämmelsen kommer därför att innebära ökade administrativa krav både på myndigheten och de enskilda företagen. Redan i dag uppställs dock ett allmänt krav på verksamhetsutövare att upplysa tillsynsmyndigheten om alla ändringar av verksamheten som kan ha betydelse för tillståndet. Tillsynsmyndigheten kan med anledning av sådana uppgifter ompröva tillståndet eller införa nya villkor för verksamheten. Ytterst har myndigheten också alltid möjlighet att återkalla ett tillstånd om förutsättningarna för att bevilja tillståndet inte längre uppfylls.

Det femårsintervall för omprövning av tillståndet som nu föreslås är alltså av mer formell karaktär. Bestämmelsen i direktivet bör dock inte tolkas så strikt att tillståndet förfaller efter fem år. I stället bör tillståndshavaren ges en skyldighet att tillse att en ansökan om att få tillståndet omprövat (förnyat) görs efter fem år, och bör upplysas om detta i samband med att tillstånd lämnas. Om tillståndshavaren inte fullgör denna skyldighet bör myndigheten kunna använda sig av de sedvanliga tillsynsverktygen som förelägganden, förbud eller återkallelse av tillståndet. *Järnvägsstyrelsen* har ansett att det inte bör föreskrivas ett krav på förnyelse när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring, utan endast på en omprövning. Även *Rikstrafiken* har ansett att ordet förnyas skall bytas ut mot omprövas. *Branschföreningen Tågoperatörerna* har ifrågasatt nyttan med bestämmelsen.

Regeringens anser naturligtvis att bestämmelsen skall genomföras på ett sätt som så långt möjligt begränsar ytterligare administrativa bördor för företagen. I järnvägslagen bör det därför endast talas om omprövning av tillstånd. Tillsynsmyndigheten bör också ges en rätt att meddela föreskrifter om omprövningsförfarandet, t.ex. hur omfattande det skall vara och när det räcker med en justering av villkor. Sannolikt kan en prövning på grund av femårsregeln många gånger göras relativt summarisk i de fall verksamheten löper på som tidigare och inte heller regelverket har ändrats. Prövningen skall dock utmytna i att företaget erhåller ett förnyat tillstånd för fem år framåt, eller till dess verksamheten på annan grund skall omprövas.

Lagrådet har i sitt yttrande ifrågasatt huruvida det föreslagna bemyndigandet i 3 kap. 10 § i denna del är att anse som en informationsbestämmelse eller som en delegation av normgivningsmakt inom de ramar som lagstiftningen uppställer. Avsikten är att föreskrifter skall kunna meddelas om exempelvis hur omfattande omprövning som erfordras i olika situationer. Om vissa angivna omständigheter är för handen skulle det till exempel kunna räcka med en omprövning av villkoren i tillståndet. Detta är föreskrifter som måste anses gå utöver rena verkställighetsföreskrifter. Regeringen gör därför bedömningen att ett reellt bemyndigande erfordras.

Redan i dag kan förutsättningarna för tillstånd och villkor omprövas när verksamheten genomgår en väsentlig förändring, jfr. 3 kap. 9 § andra stycket och 8 kap. 5 § 1. Detta kräver därför egentligen inte någon ytterligare reglering. För att tydliggöra för sökanden när det finns en skyldighet att ansöka om förnyat tillstånd bör det dock anges i lagen.

På samma sätt som gäller i dag skall tillsynsmyndigheten också återkalla ett tillstånd om bedömningen görs att järnvägsföretaget inte längre

lever upp till villkoren. För ett utländskt järnvägsföretag här i Sverige innebär det att B-delen av ett säkerhetsintyg kommer att kunna återkallas av Järnvägsstyrelsen, som då också måste underrätta säkerhetsmyndigheten i det land som utfärdat A-delen av säkerhetsintyget. För svenska järnvägsföretag, som först etablerat verksamhet i Sverige, kan Järnvägsstyrelsen återkalla hela säkerhetsintyget.

Tillsynsmyndigheten skall också kunna återkalla ett säkerhetsintyg om det visar sig att innehavaren inte har utnyttjat tillståndet under ett år efter utfärdandet, artikel 10.5 femte stycket i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG). Hittills har gällt att tillstånd får återkallas om de inte har utnyttjats under sex månader. Denna bestämmelse i 8 kap. 5 § 3 bör därför ändras vad avser säkerhetsintyg. Den nuvarande regeln har sin grund i artikel 11 i direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag. Eftersom sex månader i de här sammanhangen är en relativt kort tid bör ettårsregeln införas för samtliga tillstånd där det saknas EG-rättslig reglering av saken. Det betyder att alla tillstånd i 3 kap. utom licenser skall omfattas. Regeln är emellertid av relativt marginell praktisk betydelse eftersom Järnvägsstyrelsen alltid har möjlighet att återkalla ett tillstånd om man gör bedömningen att förutsättningarna för att bevilja tillståndet inte är uppfyllda.

Järnvägsstyrelsen skall inom en månad underrätta den Europeiska järnvägsbyrån (ERA) om utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av A-delen av säkerhetsintyg samt för säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. Underrättelser om återkallelser måste innehålla en motivering av beslutet.

Avslutningsvis föreslås att bestämmelsen om att tillsynsmyndigheten får meddela särskilda säkerhetsvillkor för Banverket och Rikstrafiken tas bort. Vad gäller Banverket grundar sig detta i att Banverket numera skall omfattas av tillståndskrav i likhet med övriga infrastrukturförvaltare. För Rikstrafiken, som endast organiserar trafik, grundar det sig i de principer för säkerhetsansvar som följer av järnvägssäkerhetsdirektivet, dvs. att det är utförare av trafik i form av järnvägsföretag samt infrastrukturförvaltarna som skall ansvara för säkerheten i järnvägssystemet.

5.7 Tillgång till utbildning

Regeringens bedömning: Järnvägsstyrelsen bör följa marknaden för utbildningstjänster inom järnvägsområdet och underrätta ansvarigt departement om det utifrån de krav som uppställs i järnvägssäkerhetsdirektivet finns behov av att förstärka statens insatser.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanser: *Järnvägsstyrelsen* konstaterar att man i promemorian som enda implementeringsåtgärd av artikel 13 i järnvägssäkerhetsdirektivet har föreslagit att Järnvägsstyrelsen ges i uppdrag att underrätta Näringsdepartementet om det finns anledning att öka de statliga utbildningsinsatserna. Järnvägsstyrelsens uppfattning är att om en brist väl konstateras skulle nödvändiga åtgärder inte kunna företas inom rimlig tid. För att till fullo implementera direktivet krävs att det inrättas någon

form av utbildningsjour. SWEDAC anför att ett alternativ kan vara att organ ackrediteras av SWEDAC för certifiering av ledningssystem för kvalitet alternativt personcertifieringar.

Skälen för regeringens bedömning

Direktivet

I järnvägssäkerhetsdirektivet uppställs krav på att medlemsstaterna skall se till att järnvägsföretag som ansöker om säkerhetsintyg har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning av lokförare och ombordpersonal när sådan utbildning är nödvändig för att få säkerhetsintyg (artikel 13). Utbildningen måste innefatta nödvändig linjekännedom, trafikregler, signal- och trafikledningssystem och de rutiner för nödsituationer som tillämpas på de trafikerade linjerna. Även infrastrukturförvaltare och sådan personal hos dem som utför säkerhetskritiska uppgifter måste ha rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning. I de fall utbildningen inte innefattar examinering eller utfärdande av intyg, skall medlemsstaterna tillhandahålla certifiering under förutsättning att detta utgör ett krav för att erhålla säkerhetsintyg. Säkerhetsmyndigheten skall övervaka att den utbildning som tillhandahålls uppfyller de säkerhetskrav som fastställs i TSD och i gällande nationella säkerhetsbestämmelser. Om utbildningen tillhandahålls av endast ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare åligger det medlemsstaterna att se till att utbildningen görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris. Vidare anges i direktivet att när ett järnvägsföretag anställer lokförare, ombordpersonal eller annan personal som utför säkerhetskritiska uppgifter måste de kunna beakta den utbildning, kompetens och erfarenhet personen i fråga erhållit i en anställning hos ett annat järnvägsföretag. Den anställde skall därför ha rätt att få tillgång till de handlingar som kan styrka detta. Avslutningsvis anges att det är järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren som ansvarar för personalens utbildnings- och kompetensnivå.

Nuvarande föreskrifter

Grundbestämmelsen rörande kompetenskrav för anställda finns i 2 kap. 3 § järnvägslagen (2004:519). Där anges att de som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter. Arbetsuppgifter med betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig. När Järnvägsstyrelsen prövar om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare skall erhålla tillstånd är det till denna bestämmelse kraven på utbildning och yrkeskompetens relateras. Kraven har specificerats i järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten. Av föreskriften framgår att sådana arbetsuppgifter endast får utföras av den som med godkänt resultat genomgått den utbildning som verksamhets-

utövaren föreskriver. Det är verksamhetsutövaren som ansvarar för att den personal som används till olika arbetsuppgifter i trafiksäkerhetstjänst uppfyller lämplighetskraven. Det skall finnas dokumenterade bestämmelser för genomförandet av utbildningarna. Av dessa skall bland annat framgå vilka funktioner i den egna organisationen som omfattas av bestämmelserna, vilken grundutbildning som krävs för varje funktion och vilka principer som gäller för examination. Alla utbildningar skall innehålla en examination som avgör om eleven uppnått utbildningens mål. Varje genomförd utbildning skall dokumenteras. Av dokumentationen skall det framgå vad deltagaren heter, utbildningens namn, datum, utbildarens namn, uppnådd kompetens och resultatet från examinationen. När ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare ansöker om tillstånd i form av säkerhetsintyg eller tillstånd för infrastrukturförvaltare (som i denna proposition föreslås byta namn till säkerhetstillstånd) ställs krav på att dessa uppgifter bifogas ansökan.

Innan en utbildning startar godkänner Järnvägsstyrelsen utbildningsplanen. Järnvägsstyrelsen ställer också krav på uttagningskrav för de elever som skall genomgå tågförarutbildning.

Utbildningar

I dag finns det utbildning för lokförare i Ängelholm, Mjölby och Hallsberg. Järnvägsskolan, som är en del av Banverket, bedriver utbildningen i Ängelholm. Utbildningen i Mjölby och Hallsberg bedrivs av TCC AB, som är ett privat bolag. Staten står dock för finansieringen även av dessa utbildningar genom Myndigheten för kvalificerad yrkesutbildning (KY-utbildningar). Utbildningen är uppdelad på basutbildning, typkunskap om järnvägsfordon samt linjekännedom.

Linjekännedom har en central roll i utbildningen för att uppnå sådana särskilda krav som är nödvändiga för att kunna utföra säker trafik på ett visst järnvägsnät, och som därför krävs för att ett järnvägsföretag skall erhålla den kompletterande nätspecifika B-delen av ett säkerhetsintyg, se nedan avsnitt 5.6.1. Att erhålla linjekännedom kräver, förutom studier av "Linjeboken", att eleven åtminstone vid något tillfälle får åka med på den aktuella sträckan i förarhytten på ett lok för att kunna iaktta hur banan gestaltas på olika avsnitt, t.ex. signalers placering, banans lutning innan en plankorsning eller en station. På sikt är det möjligt att det kommer att utvecklas videoteknik som kan ersätta denna ordning, men i dagsläget krävs det alltså att eleven får åka med ett lok. De enskilda operatörerna har genom avtal åtagit sig att solidariskt ta emot elever som genomgår lokförarutbildningar för sådan praktik och står ekonomiskt för denna del av utbildningen.

När det gäller annan ombordpersonal ställs för närvarande inga särskilda krav på utbildning för dessa. I normalfallet får sådan personal efter anställning en viss säkerhetsutbildning av företaget som innefattar exempelvis hur fordonen skall utrymmas samt hur och när klartecken skall ges till lokförare.

Direktivet omfattar även krav på utbildning av infrastrukturförvaltare och sådan personal hos dessa som har hand om säkerhetskritiska uppgifter. Sådan utbildning erbjuds av bland annat Järnvägsskolan i Ängelholm.

Ovan nämnda utbildningar står öppna för alla, även för anställda vid utländska järnvägsföretag. Därtill finns möjligheter för utländska järnvägsföretag, likväl som svenska, att beställa en skräddarsydd utbildning för sina anställda som kan anpassas till den komplettering av utbildning som de anställda behöver för att företaget skall ges tillstånd att bedriva trafik här i landet. Det finns för närvarande ingen anledning att befara att utbildningsmöjligheterna skulle upphöra. Så även om staten inte har föreskrivit att just dessa utbildningar skall finnas, kan det förutsättas att dessa tjänster kommer att tillhandahållas även framgent. Järnvägsstyrelsen bör dock ges i uppdrag att följa marknaden för utbildningstjänster och bevaka att det även fortsättningsvis finns sådana utbildningar som krävs för att få säkerhetsintyg och som är öppna för alla. Om myndigheten konstaterar att det finns risk för att det kommer att saknas utbildningsmöjligheter bör ansvarigt departement underrättas, så att åtgärder kan vidtas. Om förhållandena ändras kan det bli aktuellt med en reglering, t.ex. av Järnvägsskolans verksamhet. Sådana åtgärder torde kunna vidtas med relativt kort varsel. Det skulle leda för långt och innebära alltför stora kostnader att nu, för en eventuell kommande brist, inrätta en mer omfattande statlig järnvägsutbildning eller en utbildningsjour.

Det bör i sammanhanget också noteras att utbildningskraven i direktivet hänför sig till de krav som uppställs av säkerhetsmyndigheten för att meddela ett säkerhetsintyg. Att utbildningsanordnarna tillser att deras utbildning innehåller de moment som krävs för att få tillstånd, torde inte kräva någon särskild reglering. Det är också viktigt att Järnvägsstyrelsen gör en korrekt bedömning av den utbildning personer har från andra länder och endast ställer krav på den komplettering som krävs för att garantera säker trafik på de linjer företaget avser att trafikera.

Som framgår ovan uppställs i järnvägssäkerhetsdirektivet också krav på att den enskilde anställde skall ges tillgång till de handlingar som styrker hans/hennes utbildning, kompetens och erfarenhet. Detta i syfte att underlätta övergång till annan arbetsgivare. Inom järnvägsbranschen pågår för närvarande ett arbete med att utveckla personcertifieringar för olika personalkategorier. Avsikten är att Banverket i samverkan med Branschföreningen Tågoperatörerna och Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer skall inrätta ett oberoende certifieringsorgan - Järnvägarnas funktion för personcertifiering (JP) - som ansvarar för att genomföra certifieringar och utfärda behörigheter. Förfarande kommer bland annat att leda till att den enskilde får direktåtkomst till sina behörigheter, vilket kan bidra till att underlätta vid en övergång till en annan arbetsgivare. Inom ramen för Tredje järnvägspaketet finns också förslag om införande av lokförarlicenser som skall vara giltiga inom hela gemenskapen. Det huvudsakliga syftet med dessa bestämmelser är att underlätta för företag som vill bedriva tågtrafik, och därmed ansöka om säkerhetsintyg, i flera länder. En harmoniserad licens torde emellertid också underlätta för den enskilde arbetstagaren att styrka sin kompetens vid en övergång till annan arbetsgivare.

Avslutningsvis anges i direktivet att medlemsstaterna är skyldiga att reglera priset för de utbildningar som det uppställs krav på i direktivet om utbildningen endast tillhandahålls av ett enda järnvägsföretag eller av "infrastrukturförvaltaren". Priset skall vara rimligt, icke-diskriminerande,

kostnadsrelaterat och får inbegripa en vinstmarginal. Som framgått ovan anordnas de aktuella utbildningarna av ett flertal aktörer, någon prisreglering är därför inte erforderlig.

Sammanfattningsvis får Sverige redan i dag anses uppfylla de krav som uppställs på medlemsstaterna när det gäller att tillhandahålla utbildning för lokförare, annan ombordpersonal och infrastrukturförvaltare. Det kommer dock att finnas anledning att se över denna fråga på nytt om nuvarande förslag i Tredje järnvägspaketet om ”körkort” för lokförare antas.

5.8 Ibruktagande av redan godkänd rullande materiel

Regeringens bedömning: Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet om godkännande av att ta i bruk rullande materiel som redan har godkänts i ett annat land inom EES eller i Schweiz och som inte, eller i varje fall inte fullt ut, omfattas av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) kräver ingen ytterligare reglering i järnvägslagen.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens bedömning genom att det i denna föreslås att det skall införas en uttrycklig bestämmelse i järnvägslagen om att godkännanden av delsystem som inte omfattas av bestämmelserna om driftskompatibilitet får förenas med villkor.

Remissinstanserna: *Banverket* anför att det är av vikt att det säkerställs att det är kompatibilitet mellan fordon och spår. *Banverket* anser att denna granskning, i likhet med vad som gäller i Norge, skall utföras av infrastrukturförvaltaren eller av den nationella säkerhetsmyndigheten i samverkan med berörd infrastrukturförvaltare.

Skälen för regeringens bedömning: Att få ett godkännande att ta i bruk järnvägsfordon som redan har godkänts i en annan medlemsstat är ofta komplicerat, vilket utgör ett hinder för nya operatörer att etablera sig på en viss marknad. Ett gemensamt förfarande för att få sådan materiel godkänd har därför ansetts önskvärt. Genom järnvägssäkerhetsdirektivet införs en specialbestämmelse om godkännande av rullande materiel, dvs. lok och vagnar, som redan har fått tillstånd att tas i bruk i en annan medlemsstat, men som inte helt omfattas av relevanta TSD:er (artikel 14). Redan i dag är det möjligt att få den här typen av materiel godkänd enligt den allmänna bestämmelsen om godkännande av att ta delsystem i bruk i 2 kap. 13 § järnvägslagen. Avsikten är att det skall bli vissa lättnader i prövningen genom att den tidigare godkännandeprocessen skall beaktas vid denna. *Banverket* har framfört att den här typen av godkännanden, i likhet med vad som gäller i Norge, bör prövas av infrastrukturförvaltaren eller av infrastrukturförvaltaren och säkerhetsmyndigheten gemensamt. Regeringen delar inte denna uppfattning, utan anser att Järnvägsstyrelsen även fortsättningsvis skall ansvara för prövningen. Det är Järnvägsstyrelsen som gör bedömningen om ett godkännande kräver att det inhämtas underlag från infrastrukturförvaltaren.

Järnvägsföretaget skall till säkerhetsmyndigheten lämna in teknisk dokumentation om den rullande materielen och en beskrivning av hur

den är tänkt att användas här. Dokumentationen skall bland annat innehålla bevis om att materielen har godkänts i en annan medlemsstat, uppgifter om hur fordonen har använts och underhållits och i förkommande fall om de har ändrats efter det att de har godkänts för ibruktagande. Järnvägsföretaget skall också kunna visa att fordonen fungerar med de svenska systemen för kraftförsörjning, signalering, trafikledning, spårvidd, infrastrukturens fria rumsprofiler och högsta tillåtna axellast. Noteras kan att dokumentationen också skall innehålla uppgifter som utvisar att den rullande materielen inte utsätter spåranläggningen för ”alltför stora risker”. I dag hänför sig tillsynsmyndighetens prövning av den här typen av materiel i huvudsak till fordonets grundläggande egenskaper som exempelvis spårvidd samt fordonets egenskaper i trafik-säkerhetshänseende. Direktivets skrivning får tolkas så att godkännandeprovningen även skall innefatta en övergripande bedömning av vilken påverkan fordonet kan komma att ha på driftssäkerheten i det system det är avsett att användas i. Det kan exempelvis handla om ett lok som förbrukar så mycket el att det kan komma att ha en avsevärd påverkan på övrig trafik. För närvarande är det i första hand infrastrukturförvaltaren som gör denna prövning (inom Banverket benämnt spårmedgivande). Direktivet stipulerar emellertid alltså att säkerhetsmyndigheten även skall göra en grov prövning i det här avseendet. Den får dock anses falla inom ramen för den prövning som får göras med stöd av 2 kap. 1 § järnvägs-lagen och någon ändring av lagen krävs därför inte. Det viktigaste syftet med godkännandeprovningen i den här delen är att säkerställa att olika fordon kan samverka på infrastrukturen på ett sätt som inte hindrar en effektiv och tillförlitlig transportförsörjning. Mot bakgrund av att järnvägen är, och under lång tid framöver kommer att vara, utvecklade när det gäller teknisk harmonisering kan emellertid förutsättas att säkerhetsmyndigheten kommer att behöva inhämta underlag från infrastrukturförvaltaren för att myndigheten skall få ett tillräckligt beslutsunderlag för att göra prövningen. Det gäller i vissa fall även för godkännande av nya fordon i enlighet med TSD, där det förekommer att det hänvisas till europeisk standard i vilken föreskrivs att infrastrukturförvaltaren aktivt skall delta i godkännandeprocessen.

Infrastrukturförvaltaren kan också i järnvägsnätbeskrivningen ange tekniska krav på järnvägsfordon (6 kap. 5 § järnvägslagen [2004:519] och 5 kap. 1 § 2 järnvägsförordningen [2004:526]), och har därvid möjlighet att meddela generella restriktioner för hur fordon får användas eller ta ut högre avgifter av fordon som orsakar extra mycket slitage på anläggningarna. Eftersom det inte i förväg går att förutse hur trafikbilden kommer att se ut sedan tåglägena väl har fördelats, går det emellertid inte att i förväg ange alla nödvändiga restriktioner i detalj. Sådana mer detaljerade villkor får i stället regleras genom trafikeringsavtalet (6 kap. 22 § järnvägslagen). Ett krav är dock att sådana villkor är icke-diskriminerande. Infrastrukturförvaltaren kan heller aldrig helt förbjuda användningen av ett fordon som godkänts för ibruktagande av säkerhetsmyndigheten.

Enligt direktivet får säkerhetsmyndigheten också kräva att fordonen skall provköras på spåranläggning för att säkerställa deras grundläggande kompatibilitet. Allt detta är sådant som Järnvägsstyrelsen redan genom gällande bemyndiganden har rätt att meddela föreskrifter om. Sådana

föreskrifter har också meddelats. Vidare anges i direktivet att den här typen av godkännanden skall kunna förenas med villkor. Det kan exempelvis gälla på vilka banor ett visst fordon får framföras. Även detta är något som Järnvägsstyrelsen redan i dag har rätt att göra utan att det anges uttryckligt i lagtext. I praktiken är det också ofta svårt att dra en tydlig skiljelinje mellan själva godkännandebeslutet och villkor i detta. En särskild reglering av möjligheten att förena den här typen av ibruktagandegodkännanden med villkor, i enlighet med vad som föreslogs i promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56), skulle därför kunna tolkas som en inskränkning av Järnvägsstyrelsens befogenheter i det här avseendet, vilket inte är regeringens avsikt. Järnvägsstyrelsens handlingsutrymme begränsas emellertid av EG-rättens reglering av teknisk och säkerhetsmässig harmonisering. Järnvägsstyrelsen kan till exempel aldrig meddela villkor för materiel som strider mot en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD).

Sammanfattningsvis gör regeringen bedömningen att bestämmelsen i direktivet om godkännanden av materiel som inte, eller i varje fall inte fullt ut, omfattas av TSD och som redan har godkänts i ett annat land inom gemenskapen, inte kräver någon ytterligare reglering i järnvägslagen. Däremot bör i förordning anges vilket underlag tillsynsmyndigheten har rätt att begära in för prövningen och den tidsfrist för prövningen myndigheten har att rätta sig efter.

Frågan om ibruktagandegodkännanden behandlas vidare nedan i kapitlet rörande driftskompatibilitet, avsnitt 7.2.3.

5.9 Säkerhetsmyndighet

Regeringens bedömning: Järnvägsstyrelsen uppfyller de krav som i järnvägssäkerhetsdirektivet ställs på en oberoende säkerhetsmyndighet, dess arbetsuppgifter och arbetsmetoder.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig över frågan.

Skälen för regeringens bedömning: I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att medlemsländerna skall inrätta en säkerhetsmyndighet (artikel 16). Myndigheten skall vara oberoende i förhållande till järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande och upphandlande enheter. Säkerhetsmyndigheten skall bland annat besluta om godkännande av att ta materiel i bruk, pröva tillståndsansökningar, övervaka, främja och, i förekommande fall, utveckla säkerhetslagstiftningen samt tillse att rullande materiel registreras och att säkerhetsrelaterad information i registren är korrekt och hålls aktuell.

Nuvarande ordning

Järnvägsstyrelsen utgör en sådan fristående säkerhetsmyndighet som det uppställs krav på i direktivet. Järnvägsstyrelsen bildades den 1 juli 2004. Järnvägsstyrelsen är också tillsynsmyndighet för kapacitetstilldelning,

avgiftssättning och tillhandahållande av tjänster. Samtidigt som Järnvägsstyrelsen bildades lades två fristående enheter i Banverket ned, Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen. En av anledningarna till denna omstrukturering var just kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet på en säkerhetsmyndighet med oberoende ställning i förhållande till bland annat infrastrukturförvaltare. En ordning där säkerhetsmyndigheten var en del av Banverket var därför inte längre möjlig.

Järnvägsstyrelsen utför redan i dag alla de uppgifter som skall åvila säkerhetsmyndigheten enligt bestämmelserna i direktivet.

I direktivet uppställs också krav på myndighetens arbetssätt och principer för beslutsfattande. Vissa av dessa principer är grundläggande som exempelvis att säkerhetsmyndigheten skall utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och höra samtliga inblandade parter innan beslut fattas. Detta är allmänna skyldigheter som åvilar alla myndigheter enligt förvaltningslagen (1986:223). Även kravet på att säkerhetsmyndigheten skall höra och samråda med samtliga berörda parter innan föreskrifter meddelas, följer av den generella bestämmelsen om utfärdande av föreskrifter i verksförordningen (1995:1322).

Direktivet föreskriver också att myndigheten skall ha möjlighet att utföra sådana inspektioner och ta del av sådana handlingar som behövs för att myndigheten skall kunna fullgöra sina skyldigheter. Järnvägsstyrelsens befogenheter i dessa avseenden, dvs. i sin tillsyn, framgår av järnvägslagen (2004:519). Att myndighetens beslut i enskilda fall går att överklaga till allmän förvaltningsdomstol framgår av samma lag.

Härutöver uppställs i direktivet krav på att säkerhetsmyndigheterna i de olika medlemsländerna skall utbyta åsikter och erfarenheter med varandra i syfte att harmonisera sina beslutskrav, i första hand när det gäller utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har beviljats tåglägen för internationell trafik. Denna skyldighet framgår av förordningen (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen.

Sammanfattningsvis uppfyller Sverige redan i dag samtliga krav när det gäller inrättande av en oberoende säkerhetsmyndighet och dess huvudsakliga uppgifter.

I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att säkerhetsmyndigheten årligen skall offentliggöra en rapport om sin verksamhet (artikel 18). I rapporten, som skall överlämnas till Europeiska järnvägsbyrån (ERA) senast den 30 september, skall myndigheten redogöra för utvecklingen av järnvägssäkerheten, viktiga ändringar av lagstiftning och andra föreskrifter som rör järnvägssäkerhet, utvecklingen säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd samt resultat och erfarenheter från sin tillsynsverksamhet. Denna myndighetsuppgift får regeringen meddela föreskrifter om. Någon lagstiftning behövs därför inte.

6 Undersökning av järnvägsolyckor enligt järnvägssäkerhetsdirektivet

6.1 Inledning

Statens haverikommission har det övergripande ansvaret för undersökning av olyckor. Verksamheten styrs av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Regelverket gäller för olyckor inom samtliga transportslag och omfattar också andra allvarliga olyckor. Även om strukturen på regelverket när det gäller ansvarsfördelning, möjlig delegering etc. gäller för alla typer av olyckor, förekommer det skillnader i de mer specifika reglerna för de olika transportslagen som delvis är att hänföra till olika internationella överenskommelser som Sverige har biträtt.

Det regelverk som påbjuds när det gäller utredning av järnvägsolyckor i järnvägssäkerhetsdirektivet (artikel 19–25) uppvisar stora likheter med den svenska regleringen, och har delvis också utarbetats med denna som förebild. Tanken att ett oberoende organ utför undersökningar av allvarligare olyckor med syftet att förhindra liknande framtida olyckor är densamma. Bestämmelserna i direktivet skiljer sig dock från de svenska reglerna bland annat genom att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka inte är helt likalydande, att strukturen på ansvarsfördelningen vad avser möjlig delegering och beslutsfattande avviker något samt att kravet på utredningsorganets oberoende ställning i förhållande till säkerhetsmyndigheten är något striktare i direktivet än i nuvarande svenska reglering.

6.2 Tillämpningsområde

Regeringens bedömning: Direktivets bestämmelser om undersökning av järnvägsolyckor bör även omfatta undersökning av olyckor vid tunnelbana och spårväg.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte haft några synpunkter i denna fråga.

Skälen för regeringens bedömning: I direktivet ställs inget krav på att regelverket införs för tunnelbana och spårväg. I lagen (1990:712) om undersökning av olyckor regleras de spårbundna systemen dock gemensamt. En järnvägsolycka definieras som en olycka vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har lett till vissa angivna följder. Eftersom strukturen på den nuvarande lagen bör behållas så långt möjligt och det är svårt att finna sakliga skäl för att särbehandla de spårbundna trafikslagen i dessa avseenden, bör direktivets regler införas även för tunnelbana och spårväg.

Regeringens bedömning: Statens haverikommission uppfyller de krav som ställs på ett oberoende utredningsorgan i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig över denna fråga.

Skälen för regeringens bedömning: I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att medlemsstaterna skall inrätta ett permanent oberoende utredningsorgan bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare. Organet skall beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt fristående i förhållande till infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Det skall också vara skilt från säkerhetsmyndigheten och kunna utföra sina uppgifter helt oberoende av denna myndighet (artikel 21.1 och 21.2). I direktivet anges särskilt att utredningsorganet skall tilldelas tillräckliga resurser för att kunna utföra sitt uppdrag oberoende av övriga aktörer. Utredningsorganet får också ha ett vidare mandat än att enbart utreda järnvägsrelaterade olyckor och tillbud, så länge dessa andra uppgifter inte äventyrar utredningsorganets oberoende ställning (artikel 21.4).

Statens haverikommission uppfyller i allt väsentligt de krav som ställs på utredningsorganet i järnvägssäkerhetsdirektivet. Haverikommissionen är en oberoende myndighet med egen organisation och chef. Myndigheten har ett övergripande ansvar för alla typer av olycksundersökningar, vilket inte är oförenligt med direktivets krav så länge detta inte kan anses äventyra myndighetens oberoende ställning. Några skäl för att befara detta finns inte. Inte heller det förhållandet att Haverikommissionens anslag är kopplat till de olika trafikverkens anslag, påverkar myndighetens oberoende ställning i de avseenden som åsyftas i direktivet.

6.4 Järnvägsstyrelsens roll i olycksutredningar

Som framgår ovan föreskrivs i järnvägssäkerhetsdirektivet att det utredande organet skall vara oberoende i förhållande till bland annat säkerhetsmyndigheten i landet. Skrivningarna i direktivet ger dock ett visst utrymme för tolkning. Å ena sidan uppställs ett krav på att det permanenta organet skall bestå av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare. Man kan därför tänka sig en tolkning som innebär att kravet på oberoende i förhållande till bland annat säkerhetsmyndigheten endast omfattar denne utredningsledare och att det inte skulle möta något hinder att utredningsledaren anlitar personer med rätt kompetens från exempelvis säkerhetsmyndigheten till en enskild utredning.

Å andra sidan anges att utredningsorganet skall utföra sina uppgifter oberoende av de ”organisationer” som räknas upp, bland annat säkerhetsmyndigheten, och att utredningsorganet skall få de resurser som krävs för att klara detta.

Enligt nuvarande regelverk är Järnvägsstyrelsen, i likhet med övriga tillsynsmyndigheter, skyldig att ställa experter till Haverikommissionens

förfogande för undersökningar som berör myndighetens ansvarsområde i den mån detta inte äventyrar Järnvägsstyrelsens möjlighet att fullgöra andra angelägna uppgifter (6 § första stycket förordningen [1990:717] om undersökning av olyckor). Fråga är om det krav på utredningsorganets oberoende i förhållande till säkerhetsmyndigheten som uppställs i direktivet (artikel 21.1. och 21.2) är förenligt med att behålla en sådan ordning.

Tanken bakom direktivets reglering är att jävssituationer skall undvikas. Det kan förekomma att en bidragande orsak till olyckan befins vara just brister i föreskrifter och i tillsyn eller i tillståndsgivning och det finns oftast skäl att undersöka den saken. Det är då olämpligt att den myndighet som ansvarar för att meddela föreskrifter på området och för den operativa tillsynen ingår i den grupp som utför olycksutredningen. Även om risken för att ovidkommande hänsyn skall tas genom att exempelvis kritik mildras, kan blotta misstanken om att så är fallet göra att det kan finnas anledning att undvika en sammanblandning av rollerna. För att undvika detta och för vara på den säkra sidan vad gäller kravet på oberoende, bör därför den reglering i förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor som ger Järnvägsstyrelsen en skyldighet att ställa sina anställda till Haverikommissionens förfogande tas bort. Denna åtgärd bör dock inte tolkas som ett förbud för en anställd vid Järnvägsstyrelsen att delta i en Haverikommissionsutredning. Sverige är ett litet land, med ett begränsat antal järnvägsexperter. Om Haverikommissionen, i ett enskilt fall, gör bedömningen att den främsta kompetensen i ett visst avseende finns på Järnvägsstyrelsen och utredningens trovärdighet inte skulle minska genom att en person därifrån deltar, bör man även fortsättningsvis kunna vända sig dit med en förfrågan.

6.5 Olyckor och tillbud som skall utredas

6.5.1 Allvarliga järnvägsolyckor

Regeringens förslag: Följande järnvägsolyckor är av så allvarlig art att de skall vara föremål för Haverikommissionens obligatoriska undersökning: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade eller att spårfordon, spåranläggningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag genom att det i promemorian inte preciseras att olyckorna skall ha orsakats av antingen kollisioner eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten. Vidare anges i promemorians förslag inte

någon beloppsgräns för materiella skador och skador på miljön i lagtexten.

Remissinstanserna: *Banverket* anser att förslaget i promemorian inte är tillräckligt tydligt vad gäller i vilka fall Haverikommissionen har en skyldighet att utreda. I promemorian anges att självmordsfallen med föreslagen skrivning skulle kunna exkluderas från kravet på obligatorisk undersökning. *Banverket* menar att detta inte låter sig göra. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att den tolkning som görs i promemorian angående vilka olyckor som skall utredas bör få ett tydligare genomslag i själva lagstiftningen, till exempel genom att krav kopplas till att det skall vara en olycka av betydelse från säkerhetssynpunkt.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna skall se till att det oberoende utredningsorganet genomför utredningar av allvarliga järnvägsolyckor. En allvarlig olycka definieras som varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt, eller att omfattande skador uppkommer på rullande materiel, infrastruktur eller i miljön. Som en allvarlig olycka räknas också varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshandlingen. Med omfattande skador avses skador som omedelbart av utredningsorganet kan uppskattas till minst två miljoner euro, i dagsläget motsvarande knappt 20 miljoner kr.

Förutom allvarliga olyckor får utredningsorganet utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter. Enligt direktivets reglering är det utredningsorganet som skall bestämma om en utredning av en sådan olycka eller ett tillbud skall genomföras. I beslutet skall hänsyn tas till olyckans eller tillbudets omfattning samt om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud som har betydelse för systemet som helhet. Härutöver skall utredningsorganet beakta olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet på gemenskapsnivå samt framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheterna och andra medlemsstater.

Definitionen av en olycka som är så allvarlig att den skall vara föremål för obligatorisk undersökning enligt 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor bör vidgas för att överensstämma med direktivets krav. Det innebär att en undersökning blir obligatorisk redan om en person avlider och inte som i dag flera personer. När det gäller antal skadade preciseras detta till fem personer, men innebär i praktiken ingen skillnad mot dagens ordning eftersom det har ansetts att ”flera”, som det i dag står, motsvarar ca fem personer. Man bör dock ha i åtanke att i verkligheten är gränsdragningarna inte alltid så klara. Det kan dröja innan det står klart hur många som har skadats allvarligt eller om någon avlider till följd av sina skador.

I enlighet med *Lagrådets* yttrande bör även beloppsgränsen om två miljoner euro för materiella skador och skador på miljön uttryckligt anges i lagtexten för att direktivet skall implementeras på ett korrekt sätt. Det betyder att en undersökning också är obligatorisk om Haverikommissionen uppskattar att skador på spårfordon, spåranläggningar,

egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön sammanlagt uppgår till minst detta belopp. Det kan dock noteras att även i detta avseende har i praktiken denna beloppsgräns redan gällt sedan tidigare, även om det inte angetts i lagtexten. I enlighet med definitionen av allvarlig järnvägsolycka i direktivet skall även skador på miljön innefattas i uppskattningen av kostnaderna för skadorna. Det är inte alltid lätt att uppskatta skador på miljön till ett visst belopp. I normalfallet kan det dock förväntas handla om förorenings-skador där beloppet får uppskattas till beräknade kostnader för sanering av mark- eller vattenområden. Vidare ingår i den nuvarande svenska regleringen, till skillnad från i direktivet, även skador på egendom som inte transporteras med spårfordonet i de materiella skador som den undersökande myndigheten skall beakta vid bedömningen av om en undersökning är obligatorisk. Sådana skador bör även fortsättningsvis ingå i bedömningen. Det får endast den konsekvensen att gränsen för när en järnvägsolycka skall vara föremål för obligatorisk undersökning på grund av materiella skador blir något lägre i den svenska lagen än vad som uppställs krav på i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Ett problem med den utvidgade definitionen är att de för spårtrafikens del inte helt ovanliga självmordsfallen skulle kunna anses omfattas av definitionen. Det är dock inte avsikten. Det ingår i dag inte i Haverikommissionens uppdrag att utreda händelser som inte utgör en olycka, t.ex. ett brott, som en terroristattack, eller där någon medvetet tagit sitt liv. Den nya definitionen av en allvarlig järnvägsolycka är inte tänkt att ändra denna ordning. I direktivet har sådana händelser undantagits genom att man i definitionen av allvarlig olycka talar om ”varje form av tågkollision eller tågurspärning som resulterar i att minst en person dödas...”. Att i den svenska regleringen införa motsvarande generella definition skulle dock innebära att det obligatoriska undersökningsområdet inskränks i en inte helt obetydlig omfattning jämfört med i dag. Det är inte svårt att tänka sig olyckor som inte orsakats av kollisioner eller urspärningar, t.ex. av bränder, kemikalieutsläpp eller av tappad last. Både *Banverket* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* har dock ansett att det obligatoriska undersökningsområdet på den här punkten måste klargöras på ett tydligare sätt i lagtexten än vad som görs i förslaget i promemorian. Regeringen delar denna uppfattning. En lösning vore att låta även järnvägsolyckor omfattas av bestämmelsen att olyckor och tillbud endast skall utredas om det är av betydelse från säkerhetssynpunkt, vilket gäller för ”andra allvarliga olyckor” i 2 § första stycket 4 lagen om undersökning av olyckor. En så generell inskränkning av det obligatoriska undersökningsområdet skulle dock kunna riskera att strida mot direktivets reglering. I stället bör i likhet med direktivets reglering tas in en precisering i lagens definition som innebär att en järnvägsolycka skall omfatta olyckor orsakade antingen av kollisioner mellan spårfordon eller urspärningar eller av någon annan händelse med betydelse för säkerheten som får de allvarliga följder som anges i direktivet. Det innebär att någon särskild prövning av om olyckan har betydelse för säkerheten inte skall göras om det handlar om en kollision mellan två tåg eller andra spårfordon eller en urspärning som har fått sådana allvarliga följder som framgår av paragrafen, medan en sådan prövning skall göras om olyckan orsakats av en annan typ av händelse.

Regeringens bedömning: Sådana, enligt direktivet, mindre allvarliga olyckor samt tillbud som under något annorlunda omständigheter hade kunnat leda till allvarliga olyckor och som enligt direktivet får utredas av utredningsorganet bör anses motsvara dels sådana tillbud till olyckor som i dag omfattas av 2 § andra stycket lagen om undersökning av olyckor, dels sådana händelser som enligt nuvarande reglering i förordningen om undersökning av olyckor undersöks av Järnvägsstyrelsen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte haft några synpunkter i denna fråga.

Skälen för regeringens bedömning: Som framgår ovan är den tänkta ansvarsfördelningen för när en olycka skall utredas av det oberoende utredningsorganet och när det kan utredas av någon annan inte helt överensstämmande i den svenska lagen och i direktivet. Nuvarande reglering innehåller ett generellt medgivande för Haverikommissionen att, i det enskilda fallet eller för en viss typ av händelser, överlåta undersökningen av såväl olyckor som tillbud åt någon annan under förutsättning att detta inte rubbar tilltron till undersökningens objektivitet.

Direktivet tillåter inte att någon annan än det oberoende utredningsorganet utför undersökningen av en allvarlig olycka. Den generella rätt Haverikommissionen i dag har att delegera ansvaret för en undersökning av en olycka eller ett tillbud oavsett hur allvarlig olyckan än är bör därför, för att regleringen skall överensstämma med direktivets krav, tas bort när det gäller järnvägsolyckor. Däremot får utredningsorganet, i det enskilda fallet, och efter att ha prövat saken utifrån ett antal angivna kriterier bestämma om en undersökning skall göras av sådana olyckor och tillbud som under något annorlunda omständigheter hade kunnat leda till en allvarlig olycka. Dessa olyckor och tillbud får anses motsvara dels sådana tillbud till olyckor som i dag regleras i 2 § andra stycket lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, dels sådana händelser där en undersökning är påkallad ur säkerhetssynpunkt enligt 3 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, som i dag undersöks av Järnvägsstyrelsen.

För att inte göra den nödvändiga särregleringen av järnvägsolyckor mer komplicerad än nödvändigt och för att dra en tydlig gräns mellan Haverikommissionens roll och Järnvägsstyrelsens roll i olycksutredningar bör all den utredningsverksamhet som regleras i direktivet skötas av Haverikommissionen. Förordningen om undersökning av olyckor bör därför ändras på denna punkt.

6.6 Det utredande organets befogenheter

Regeringens förslag: Den undersökande myndigheten får ta med sig och granska handlingar eller föremål som kan antas ge upplysningar av betydelse för utredningen.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Banverket* anför att lagförslaget inte tar tillräcklig hänsyn till att det är flera berörda som, förutom Statens Haverikommission, har en skyldighet att undersöka inträffade olyckor och tillbud. Enligt Järnvägssäkerhetsdirektivets bilaga III punkt 2 h omfattas såväl infrastrukturförvaltare som järnvägsföretag av en utrednings-skyldighet.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna åläggs att ge utredningen en rättslig status som gör det möjligt för denna att utföra uppgifterna så effektivt och snabbt som möjligt (artikel 20). Utredarna skall beredas tillträde till platsen för olyckan eller tillbudet, till de inblandade järnvägsfordonen, infrastrukturen och installationer för trafikledning och signalering. De skall också ha rätt att omedelbart få en förteckning över bevisning och att säkerställa ett kontrollerat bortförande av vrakdelar, infrastrukturanläggningar eller komponenter för att kunna genomföra undersökning och analyser. Vidare skall de få tillgång till och möjlighet att använda innehållet i färd- och ljudregistratorer och registrering av signal- och trafikledningssystem som finns ombord på tågen. Man skall också få del av resultatet av undersökningen av offrens kroppar och av resultatet från undersökningar av ombordpersonal och annan personal som är inblandad i olyckan eller tillbudet. Utredarna skall vidare ges möjlighet att höra inblandad järnvägspersonal och andra vittnen samt få tillgång till information och dokumentation som innehas av infrastrukturförvaltare, berörda järnvägsföretag och säkerhetsmyndigheten. Avslutningsvis anges att utredningen skall utföras oberoende av en eventuell rättslig utredning.

Enligt den nuvarande svenska regleringen har den myndighet som utför undersökningen enligt 9 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor rätt att få tillträde till platsen och, om tillträde vägras, få den hjälp som behövs av polismyndigheten. Myndigheten får också hålla förhör med den som kan antas ge upplysningar av betydelse för utredningen samt granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse. Myndigheten får också, enligt 10 § samma lag, begära att vittnen eller sakkunniga hörs vid domstol eller att någon föreläggs att tillhandahålla handlingar eller föremål. Det råder också förbud mot att rubba egendom som kan antas vara av betydelse för utredningen utan tillstånd från polismyndigheten eller den myndighet som utför undersökningen. En undersökning skall, i förekommande fall, genomföras i samråd med den som enligt 23 kap. rättegångsbalken leder en förundersökning av det inträffade.

Det kan konstateras att den svenska, betydligt mindre detaljerade regleringen, i allt väsentligt medger alla de befogenheter som räknas upp i direktivet. Det saknas emellertid en uttrycklig bestämmelse om att undersökningsmyndigheten har rätt att föra med sig vrakdelar och annat från olycksplatsen för att utföra granskningen på en annan plats, exempelvis i en hangar. Detta är något som görs redan i dag och det har hittills inte förekommit att någon förvägrat myndigheten denna rätt. För att det inte skall råda några tveksamheter om att den undersökande myndigheten har en sådan rätt, bör det dock anges i lagtexten. Det finns ingen anledning att göra en särreglering för undersökning av järnvägs-

olyckor. En generell bestämmelse bör därför införas i 9 § lagen om undersökning av olyckor.

Banverket har pekat på sin skyldighet att utreda olyckor i enlighet med bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystem i järnvägssäkerhetsdirektivet och menar att det skulle kunna leda till konfliktsituationer om Haverikommissionen ges exklusiv rätt till bevismaterial. Redan i dag genomförs olycksutredningar av både Haverikommissionen och de inblandade verksamhetsutövarna. Det senare i huvudsakligt syfte att möjliggöra förbättringar av säkerheten inom den egna verksamheten. Regeringen konstaterar att direktivet innehåller uttryckliga bestämmelser om vilka befogenheter det utredande organet skall ha när det exempelvis gäller möjligheter att ta med sig bevismaterial från platsen. Den begränsade ändring som nu föreslås innebär heller ingen förändring i sak, utan utgör endast ett förtydligande av nuvarande praxis. Om det övergripande syftet med bestämmelserna om ett oberoende utredningsorgan skall uppnås, går det inte att i lagstiftning ange att tillgången till bevismaterial skall delas upp mellan detta och de inblandade verksamhetsutövarna. Däremot bör Haverikommissionen ha i åtanke att det föreligger en intern utredningsskyldighet även för exempelvis infrastrukturförvaltaren. Innan man för med sig föremål eller annat från en olycksplats bör även denne ges möjlighet att göra en undersökning.

6.7 Insyn och medverkan i undersökningen

Regeringens bedömning: Bestämmelsen i järnvägssäkerhetsdirektivet om vilka som skall anses berörda av en olycka på ett sätt som medger rätt till insyn och information om undersökningen m.m. kräver inga ändringar av lagen om undersökning av olyckor.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens bedömning. I promemorian föreslås dock att det i 7 § andra stycket lagen (1990: 712) om undersökning av olyckor vid sidan av den hänvisning till bestämmelser om medverkan och deltagande i undersökningar som följer av internationella överenskommelser som har biträtts av Sverige, också tas in en hänvisning till motsvarande bestämmelser i rättsakter från EU som Sverige är bunden av.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig över denna fråga.

Skälen för regeringens bedömning: Järnvägssäkerhetsdirektivet föreskriver att utredningar av järnvägsolyckor skall utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet (artikel 22.3). Samtliga inblandade parter skall ges möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Som berörda parter räknas infrastrukturförvaltaren, inblandade järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheten, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, räddningstjänsten och företrädare för personal och användare. Alla dessa skall regelbundet underrättas om utredningen och om hur denna framskrider. De skall också, så långt detta är praktiskt möjligt, ges tillfälle att lägga fram sina åsikter och synpunkter för utredningen samt ges möjlighet att yttra sig över information i utkast till rapporter.

I nuvarande svenska reglering anges i 7 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor att den undersökande myndigheten skall, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av händelsen och ge dem tillfälle att yttra sig. Underrättelsen skall, enligt 7 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor, sändas till den som blivit skadad genom olyckan, någon efterlevande till person som har omkommit i olyckan, tredje man vars egendom har skadats genom olyckan, spårfordonets och spåraneläggningens ägare samt försäkringsgivare. Om olyckan har lett till omfattande skador i miljön skall också länsstyrelsen underrättas. Alla dessa har rätt att närvara vid undersökningen på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen. Haverikommissionen har också en ordning som innebär att en gång per undersökning kallas alla berörda till ett haverimöte där det lämnas information om undersökningen och där de närvarande har möjlighet att ställa frågor.

Enligt 7 § andra stycket lagen om undersökning av olyckor har den undersökande myndigheten härutöver en allmän skyldighet att följa de särskilda bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som biträtts av Sverige. Härmed avses dels 1944 års Chicagokonvention om den civila luftfarten (prop. 1989/90:104 s. 39), dels den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) den 27 november 1997 antagna resolutionen om en kod för utredning av sjöolyckor. Båda dessa överenskommelser finns angivna i förordningen om undersökning av olyckor.

I promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56) föreslogs att det vid sidan av hänvisningen i lagen till internationella överenskommelser skulle tas in en hänvisning till motsvarande bestämmelser i rättsakter från EU som Sverige är bunden av.

Regeringen anser emellertid att detta inte är nödvändigt. Den svenska regleringen får i allt väsentligt redan i dag anses uppfylla kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet. Det förekommer visserligen vissa avvikelser i detaljer. Det gäller exempelvis vilka som skall anses berörda på ett sådant sätt att de skall underrättas om olyckan och beredas tillfälle att närvara på olycksplatsen vid haverimöten etc. I direktivet anges bland annat tillverkare, ”larmtjänster” och företrädare för personal och användare hör till dem som regelbundet skall underrättas om utredningen och hur denna fortskrider samt ges tillfälle att yttra sig över informationen i utkast till rapporter. Regeringen gör dock bedömningen att det är tillräckligt om detta anges i förordningen om undersökning av olyckor. Någon ändring av lagen krävs därför inte med anledning av järnvägssäkerhetsdirektivet på den här punkten.

Regeringens förslag: Om en händelse (olycka eller tillbud) som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen får den myndighet som enligt 5 § lagen om undersökning av olyckor ansvarar för undersökningen komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som skall göra undersökningen eller att de skall göra den tillsammans.

Regeringens bedömning: Bestämmelsen innebär att en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning kan komma att överlåtas till annan stat. Bestämmelsen aktualiserar därför en tillämpning av 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag genom att det i denna föreslås en generell regel som innebär att den undersökande myndigheten skall följa de bestämmelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen om vilken av de berörda staternas undersökande myndighet som skall utföra eller delta i undersökningen av en järnvägsolycka.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig över förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Direktivet

I järnvägssäkerhetsdirektivet (artikel 22.1) föreskrivs att järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor skall undersökas av utredningsorganet i den medlemsstat där de inträffat. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken stat olyckan har inträffat eller om den inträffat på eller ”nära” gränsen skall utredningsorganen i de berörda staterna komma överens om vilken av myndigheterna som skall utföra undersökningen eller att de skall utföra den tillsammans. I de fall man kommer överens om att en av myndigheterna skall utföra undersökningen, skall utredningsorganet i den andra staten ha rätt att delta i undersökningen och ta del av resultatet.

Om en järnvägsolycka eller tillbud till en sådan olycka inträffar på svenskt territorium, men berör ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar trafikeringstillstånd i en annan medlemsstat skall undersökningsmyndigheten i den staten erbjudas att delta i undersökningen. På motsvarande sätt skall den svenska undersökande myndigheten ha rätt delta i en undersökning utomlands om ett svenskt järnvägsföretag är inblandat.

Motivering

Fråga om när en händelse skall undersökas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor anges i 4 §. Där stadgas att händelser, enligt huvudregeln, skall undersökas om de har inträffat i Sverige. I 5 § samma lag anges att den myndighet regeringen bestämmer skall göra en undersökning enligt lagen.

En undersökning enligt lagen skall även fortsättningsvis i första hand göras av händelser som inträffat på svenskt territorium. Däremot föreskrivs i direktivet, som framgår ovan, en rad regler om att myndigheten i de fall en olycka inträffat på eller nära gränsen kan komma överens om vilken av de båda ländernas myndigheter som skall undersöka olyckan, eller att båda myndigheterna skall utföra undersökningen gemensamt. I den svenska lagen måste därför tas in en ny bestämmelse om detta (4 § tredje stycket lagen [1990:712] om undersökning av olyckor).

Till skillnad från vad som föreslogs i promemorian Andra järnvägs-paketet m.m. (Ds 2005:56), anser regeringen att det direkt av lagtexten skall framgå i vilka situationer en undersökning enligt lagen kan komma i fråga. En undersökning enligt lagen får göras beträffande en händelse som har inträffat utanför svenskt territorium om den inträffat nära den svenska gränsen och den myndighet som ansvarar för undersökningen, dvs. Statens haverikommission kommer överens med motsvarande myndighet (enligt direktivets terminologi, det utredande organet) i den staten. På motsvarande sätt behöver inte alla händelser som faktiskt inträffat på svenskt territorium undersökas av Haverikommissionen enligt den svenska lagen. Myndigheterna i de båda länderna skall också kunna komma överens om att utföra undersökningen gemensamt. En förutsättning för samtliga varianter är dock att händelsen inträffat i trafik mellan de båda staterna. Det behöver i lagtexten inte särskilt anges att det skall röra sig om trafik mellan länder som är medlemmar i EU eller EES, eftersom alla länder som har järnvägsövergångar till Sverige antingen är medlemmar i EU (Finland och Danmark) eller EES (Norge). Vad som avses med ”nära” gränsen anges inte i direktivet utan får avgöras från fall till fall. Det torde dock inte röra sig om mer än ett par kilometer. I de fall de undersökande myndigheterna kommer fram till att en av dem skall utföra undersökningen, skall den andra myndigheten ha rätt att delta och få insyn i undersökningen. Detta bör dock anges i förordning.

Lagrådet har i sitt yttrande pekat på det förhållandet att i de fall en utländsk undersökande myndighet skall utföra en undersökning på svenskt territorium innebär överenskommelsen mellan de båda berörda ländernas myndigheter att en förvaltningsuppgift överförs till en utländsk stat. Lagrådet har därvid erinrat om att ett sådant förordnande från riksdagens sida enligt 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen förutsätter en kvalificerad majoritet där minst tre fjärdedelar av de röstande förenar sig. Regeringen instämmer i bedömningen att bestämmelsen aktualiserar en tillämpning av 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen (jfr Finansutskottets betänkande 2005/06:FiU22).

När det gäller den rätt den undersökande myndigheten enligt direktivet skall ha att delta i en undersökning av en händelse som inträffat utanför Sverige, men som berör ett järnvägsföretag med säte (är etablerat) i Sverige, skall detta regleras i förordningen om undersökning av olyckor. Detsamma skall gälla beträffande utländska undersökande myndigheters rätt att komma hit till Sverige och delta i en undersökning i motsvarande fall. Att det är Haverikommissionen som skall representera Sverige i sådana fall bör, i likhet med vad som gäller vid luftfarts- och fartygs-olyckor, också anges i förordningen.

Regeringens bedömning: Bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet om rapporter och säkerhetsrekommendationer kräver inga ändringar i lagen om undersökning av olyckor.

Promemorians bedömning: Överensstämmer med regeringens bedömning.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig över frågan.

Skälen för regeringens bedömning: I järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka skall rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för resultatets betydelse. Av rapporten skall framgå vad målet är med utredningen, dvs. i vilket avseende och på vilket sätt den skall bidra till möjliga förbättringar av järnvägssäkerheten och förebyggande av allvarliga olyckor. Rapporten skall också innehålla säkerhetsrekommendationer, i den mån sådana utfärdas.

Rapporten skall i så stor utsträckning som möjligt följa den struktur som fastställs i bilaga V till järnvägssäkerhetsdirektivet, vilket betyder att den skall inledas med en sammanfattning av händelsen, var och när den ägde rum och dess följder. Inledningen skall också innehålla en uppräkningslista av både direkta orsaker och bidragande faktorer till händelsen samt de viktigaste rekommendationerna och uppgift om till vilka dessa rekommendationer riktas. Därefter skall följa uppgifter om direkta fakta om händelsen, bland annat uppgift om dödsfall, personskador och materiella skador. Rapporten skall också innehålla en redovisning av utförda utredningar och undersökningar rörande exempelvis vittnesuppgifter (där vittnenas identitet inte skall framgå) företagets säkerhetsstyrningssystem och funktionen hos järnvägsfordon och tekniska anläggningar. Rapporten skall avslutas med en analys och slutsatser innefattande rekommendationer. Rekommendationerna skall ställas till säkerhetsmyndigheten och om det behövs, till andra organ eller myndigheter inom landet eller i en annan medlemsstat. Det åligger staten och säkerhetsmyndigheten att vidta sådana åtgärder som behövs för att följa en rekommendation.

Den till vilken en rekommendation riktats skall i sin tur en gång per år rapportera tillbaka till utredningsorganet vilka åtgärder som vidtagits med anledning av de utfärdade rekommendationerna.

Utredningsorganet skall offentliggöra rapporten snarast vilket i normalfallet innebär senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. Rapporten skall sändas till de parter som berörs av olyckan, vilket är samma krets som skall beredas insyn i utredningen, se ovan avsnitt 6.7, samt till berörda organ och parter i andra medlemsländer.

Utredningsorganet skall senast den 30 september varje år offentliggöra en årsrapport om de utredningar som utförts under det föregående året, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits med anledning av rekommendationerna.

Haverikommisionen följer redan i dag en ordning för rapportskrivning och utfärdande av säkerhetsrekommendationer som i stora drag överensstämmer med kraven i direktivet. Enligt 13 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor skall Haverikommisionen slutföra undersökningen snarast möjligt, och om möjligt inom tolv månader från dagen för olyckan eller tillbudet. Haverikommisionen skall inom samma tid upprätta en rapport med en redogörelse för undersökningen och utlåtanden i de avseenden som anges i 6 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, dvs. den bestämmelse som anger vad en undersökning enligt lagen skall syfta till. Rapporten skall sålunda innehålla ett klarläggande av såväl händelseförlopp och orsaken till händelsen som skador och effekter i övrigt. Den skall ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga en upprepning av händelsen eller att begränsa effekten av liknande händelser, samt slutligen ge underlag för en bedömning av de insatser samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för en förbättring av räddningstjänsten.

Rapporten skall lämnas till den tillsynsmyndighet händelsen berör. En kopia av rapporten skall också, om det inte strider mot lag, sändas till de myndigheter och organisationer som ansetts berörda av händelsen på ett sådant sätt att de har getts tillfälle att närvara vid undersökningen. Rapporten skall även sändas till EG-kommisionen.

Ändringar med anledning av direktivet

Som framgår uppfyller Haverikommisionen redan i dag till allra största del kraven i direktivet. De ändringar som blir aktuella rör sig om vissa tillägg i förordningen om undersökning av olyckor. Haverikommisionen skall vid rapportskrivning efter järnvägsolyckor eller tillbud till sådana olyckor så långt möjligt följa den rapportstruktur som följer av bilaga V till direktivet. En kopia av rapporten skall översändas till de som enligt direktivet anses berörda av en viss händelse, vilket innebär en något vidare krets än enligt dagens reglering. Myndigheten skall senast den 30 september varje år upprätta och offentliggöra en årsrapport om de utredningar av järnvägsolyckor som utförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits med anledning av säkerhetsrekommendationerna. Såväl slutrapporter som årsrapporter skall översändas till ERA.

Säkerhetsrekommendationer skall kunna riktas inte enbart till Järnvägsstyrelsen och andra berörda myndigheter i Sverige, utan även till organ eller myndigheter i andra länder inom EES eller i Schweiz. Den, till vilken en säkerhetsrekommendation riktas, skall också rapportera tillbaka till Haverikommisionen. Detta bör regleras i den förordning som styr respektive myndighets verksamhet, i första hand järnvägsförordningen (2004:526) vad gäller rekommendationer riktade till Järnvägsstyrelsen.

För att säkerhetsrekommendationerna skall bli så verkningsfulla som möjligt bör också Haverikommisionen redan under utredningens gång inhämta eventuella synpunkter från berörda myndigheter med expert-

kunskaper på området. För järnvägens del blir det i första hand aktuellt att inhämta synpunkter från Banverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket, Elsäkerhetsverket samt från Räddningsverket i de fall olyckan involverat transport av farligt gods eller annat farligt ämne.

7 Driftskompatibilitet

Det finns ett starkt samband mellan EG-rättens bestämmelser om driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet. Driftskompatibilitetsdirektiven (rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg) innehåller bestämmelser om vilka krav järnvägsmateriel skall uppfylla. Kraven riktas mot komponenter och strukturellt eller funktionellt definierade delar av järnvägssystemet, t.ex. lok, godsvagnar, spåranläggningar och underhållssystem. Kraven är formulerade utifrån ett antal olika perspektiv, bl.a. säkerhet. Dessa delvis säkerhetsbetingade krav måste dock kompletteras med säkerhetsbestämmelser utformade från ett perspektiv som omfattar järnvägssystemet i sin helhet. Det är den senare typen av bestämmelser som järnvägssäkerhetsdirektivets bestämmelser syftar till att harmonisera. Av detta följer att det måste finnas ett nära samband mellan bestämmelser om driftskompatibilitet och bestämmelser om järnvägssäkerhet. Ett viktigt syfte bakom Andra järnvägspaketet är just att säkra detta samband.

Direktiv 2004/50/EG är ett ändringsdirektiv och innehåller bestämmelser om ändringar av bestämmelser i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. Ändringarna syftar i första hand till att anpassa EG-rättens bestämmelser om driftskompatibilitet till inrättandet av den Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

7.1 Bakgrund

Det finns två gemensamma huvudsyften bakom de ursprungliga direktiven 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Det ena är att åstadkomma en successivt ökad teknisk enhetlighet inom de transeuropeiska järnvägssystemen och därigenom ge förutsättningar för en effektiv trafik. Det andra är att främja tillkomsten av en enhetlig europeisk marknad för järnvägsmateriel och därigenom även förutsättningar för väsentliga kostnadsänkningar för anskaffning av sådan materiel. Utifrån dessa huvudsyften har två mycket likartade regelverk byggts upp, ett för höghastighetståg och ett för konventionella tåg. Regelverken omfattar bestämmelser om

1. ”väsentliga krav” som ny- och ombyggd järnvägsmateriel i form av delsystem och driftskompatibilitetskomponenter och handhavandet av denna materiel skall uppfylla,

2. successivt utarbetande av gemensamma specifikationer på detaljnivå för järnvägsmateriel, som anger hur ny- och ombyggda delsystem och driftskompatibilitetskomponenter skall vara tekniskt utformade och handhavda för att uppfylla bestämmelserna om de väsentliga kraven i direktiven (s.k. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet eller TSD),

3. vilka aktörer som skall utarbeta och anta TSD och vilka krav som åvilar dem i TSD-utvecklingsarbetet, samt

4. kontroll av de väsentliga kravens efterlevnad.

Direktivens bestämmelser vilar på en ansvarsfördelning mellan gemenskapen och medlemsländerna som innebär att gemenskapen svarar för utarbetande och antagande av TSD och medlemsstaterna för kontroll av efterlevnad av de väsentliga kraven på grundval av TSD.

7.2 Förändringar i bestämmelserna om driftskompatibilitet

Direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg innehåller främst ändringar som rör bestämmelser i de båda direktiven om krav på innehåll i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) och hur sådana krav skall utarbetas samt bestämmelser om den nationella kontrollen av de väsentliga kravens efterlevnad. Därtill ändras tillämpningsområdet för de väsentliga kraven i direktiv 2001/16/EG genom att dessa fortsättningsvis även skall gälla för infrastruktur som inte ingår i det transeuropeiska järnvägsnätet (TEN), men som anges i TSD. I bestämmelserna klargörs också att medlemsstaterna inte behöver tillämpa de väsentliga kraven på funktionellt fristående järnvägsnät och fordon som används på dessa nät samt på infrastruktur och fordon som uteslutande används för lokala-, historiska- eller turiständamål.

7.2.1 Undantag från bestämmelserna om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD)

Regeringens förslag: Bestämmelserna om driftskompatibilitet i järnvägslagen skall inte tillämpas för museijärnvägsfordon eller för fordon och infrastruktur vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka egenskaper ett järnvägsfordon skall ha för att anses vara ett museijärnvägsfordon.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag när det gäller museijärnvägsfordon som används på det allmänna järnvägsnätet. Promemorians förslag avviker dock från regeringens förslag när

det gäller regleringen av fristående järnvägsnät. I promemorian föreslås att regleringen av dessa nät flyttas från järnvägslagen till lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Remissinstanserna: *Banverket* skulle föredra om TSD som huvudregel enbart gällde TEN-nätet eftersom detta skulle minska kostnaderna. I de fall det skulle anses fördelaktigt att ändå använda TSD utanför TEN-nätet skulle det vara fullt möjligt att göra så. Exempelvis vid anläggandet av nya sträckningar och större ombyggnader, där det i många fall kan vara naturligt att tillämpa TSD. *Rikstrafiken*, *Sveriges Kommuner och Landsting* och *SIKA* är positiva till att fristående järnvägsnät undantas från EG-harmoniserade bestämmelser om driftskompatibilitet. Hur detta rent lagtekniskt regleras bör dock övervägas ytterligare. Vad gäller remissinstansernas inställning till förslaget i promemorian om att flytta ut fristående järnvägsnät från järnvägslagens tillämpning, se avsnitt 9.1.

Skälen för regeringens förslag: Det finns järnvägsnät som inte är sammanlänkade med det övriga järnvägsnätet. Det kan antingen röra sig om att nätet är fristående rent fysiskt eller enbart funktionellt. I linje med vad som anförts av *Rikstrafiken*, *Sveriges Kommuner och Landsting* samt *SIKA* förefaller det onödigt att kräva att man på dessa nät skall behöva anpassa sig till EG-harmoniserade driftskompatibilitetsbestämmelser som syftar till att tekniskt möjliggöra gränsöverskridande trafik, som där ändå aldrig blir aktuell. I direktiv 2004/50/EG anges också särskilt att de väsentliga kraven inte bör omfatta infrastruktur och rullande materiel avsedda att användas uteslutande för lokala, historiska eller turiständamål eller sådan infrastruktur som är fristående från det övriga nätet. Enligt järnvägslagens regelsystem måste i dag innehavare av ovan nämnd typ av infrastruktur eller rullande materiel i varje särskilt fall ansöka om undantag från att tillämpa direktivets väsentliga krav vid ny- eller ombyggnation samt modernisering. Något generellt undantag från bestämmelserna i 2 kap. 8–12 §§ finns inte. Möjligheten att i dessa fall beviljas undantag från kraven är omfattande. Även proceduren med ett undantagsförfarande framstår emellertid i de här fallen som omotiverad. Det bör därför direkt av järnvägslagens bestämmelser framgå att fordon som är avsedda att uteslutande användas för museitrafik (oavsett på vilket nät de används) samt infrastruktur vars funktion är fristående från de järnvägsnät som förvaltas av staten eller från andra järnvägsnät som funktionellt är integrerade med de järnvägsnät som förvaltas av staten och sådana järnvägsfordon som uteslutande används på dessa nät, inte omfattas av kraven på driftskompatibilitet i 2 kap. 8–12 §§ järnvägslagen.

Detta kan åstadkommas genom ändringar i 2 kap. 7 och 13 §§ järnvägslagen. Effekten av denna ändring blir att utformning och handhavande av fordonen regleras med utgångspunkt i den allmänna bestämmelsen i 2 kap. 1 § om säkerhet, dvs. att järnvägsfordon och annan materiel skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs och säkerhetsföreskrifter utfärdade med stöd av bemyndigande i lagen samt i övrigt genom villkor i avtal med infrastrukturförvaltaren för de järnvägsnät fordonet skall trafikera. Genom bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) kan dock även dessa mer grundläggande bestämmelser om järnvägssäkerhet komma att EG-harmoniseras. Det bör därför i järn-

vägslagen (kap. 2) införs en bestämmelse som möjliggör undantag för sådana fordon och fristående nät som här behandlas (se avsnitt 5.3). I lagen bör även tas in bestämmelser om att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är museijärnvägsfordon (1 kap. 5 §).

Banverket har framfört synpunkten att det skulle minska kostnaderna och underlätta deras verksamhet om bestämmelserna om driftskompatibilitet enligt huvudregeln enbart tillämpades på TEN-nätet. Detta är inte en fråga som har behandlats i promemorian som ligger till grund för denna proposition. Däremot behandlades frågan i Järnvägsutredningens delbetänkande Rätt på spåret (SOU 2002:48) och i propositionen Järnvägslag (2003/04:123). Regeringen anförde där ”att låta hela det svenska järnvägsnätet omfattas av direktivens krav på teknisk harmonisering bör gynna den fortsatta utvecklingen av järnvägsmarknaden för alla berörda parter”. På sikt bedömde regeringen att det innebär kostnadsbesparingar för framtida investeringar. Riksdagen delade regeringens uppfattning. Mot bakgrund härav och med beaktande av att det geografiska tillämpningsområdet för den EG-rättsliga regleringen nu också utvidgas från att enbart ha gällt TEN till att kunna utvidgas genom bestämmelser i enskilda TSD:er bör en sådan ändring inte göras.

7.2.2 Verksamhetsutövares skyldighet att lämna uppgifter

Regeringens förslag: Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med underlag i deras regelutvecklingsarbete.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen skall till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

Regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten eller annan myndighet regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Banverket* konstaterar att det i promemorian sägs att de som bedriver verksamhet enligt lagen skall ges en skyldighet att lämna uppgifter som kan utgöra underlag dels för kostnads-/nyttoanalyser som ERA skall göra i sitt TSD-arbete, dels för att *Banverket* skall kunna bereda beslut om utveckling och vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen samt i övrigt kunna fullgöra sitt uppdrag som sektorsansvarig. Det senare täcks dock inte av promemorians förslag till lagtext, varför den bör omarbetas. *Räddningsverket* önskar att statistiska uppgifter om flöden av farligt gods inkluderas i den nu föreslagna uppgiftslämnarskyldigheten. *Branschföreningen Tågoperatörerna* uppger att skyldigheten att lämna uppgifter kan innebära ett stort merarbete för järnvägsföretagen eftersom lagen inte begränsar vilka uppgifter som får

begäras in. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* tillstyrker förslaget att införa bestämmelser om uppgiftslämnarskyldighet i järnvägslagen, men anser att den föreslagna lagtexten är alltför ensidigt inriktad på EU:s behov. Med hänsyn till att järnvägarna nästan helt finansieras med allmänna medel och därtill utgör en knapp resurs av stor samhällsekonomisk betydelse, framstår det som högst befogat att de som utnyttjar dem åläggs att lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

Skälen för regeringens förslag: Medlemsstaterna ges i direktiv 2004/50/EG en skyldighet att medverka till att ERA får tillgång till de uppgifter som är nödvändiga för att göra kostnads-/nyttoanalyser av förslag till TSD. Underlag för att kunna göra sådana analyser utifrån förhållandena på den svenska järnvägsmarknaden måste myndigheterna få från de enskilda verksamhetsutövarna. Det är inte helt klart vad det konkret kan komma att röra sig om för uppgifter. I huvudsak torde det dock bli fråga om samma typ av uppgifter som används av trafikverken och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) vid samhällsekonomiska bedömningar av åtgärder för utveckling och vidmakthållande av järnvägens infrastruktur.

Av förordningen (2004:527) med instruktion för Järnvägsstyrelsen framgår att myndigheten skall bistå regeringen i fråga om förslag om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet samt tillvarata Sveriges intressen i det internationella arbetet som rör järnvägstransportsystemet. Mot bakgrund härav ligger det närmast till hands att Järnvägsstyrelsen (tillsynsmyndigheten) ges i uppdrag att samla in de uppgifter som är nödvändiga för att genomföra kostnads-/nyttoanalyser för TSD samt för andra regelförslag från EU. Det kan exempelvis gälla gemensamma säkerhetsmål eller gemensamma säkerhetsmetoder (jfr. avsnitt 5.2) som kan föranleda ändringar i nationella säkerhetsbestämmelser.

Regeringen föreslår därför att det införs en ny bestämmelse som innebär att den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagens bestämmelser skall ha en skyldighet att till tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter som myndigheten behöver för att fullgöra de krav som ställs på medlemsländerna i det här avseendet (8 kap. 3 a §).

Banverket har i det här sammanhanget uppgett sig ha problem med att få tillgång till sådana uppgifter från verksamhetsutövarna som myndigheten behöver för att dels fatta egna beslut rörande förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet, dels lämna ett korrekt beslutsunderlag till riksdag och regering inför årliga beslut om anslagstilldelning. Banverket har uppdraget att förvalta det statliga järnvägsnätet. Detta skall göras med utgångspunkt från samhällsekonomiska bedömningar av nyttan och kostnaderna med de åtgärder man avser att vidta. Tidigare använde Banverket trafikeringsavtalet för att förbinda organisatörer och utförare av järnvägstrafik att överlämna sådana statistikuppgifter som verket ansåg sig behöva i sin verksamhet. Denna ordning mötte dock kritik från i första hand järnvägsföretagen och har nu upphört. Kritiken gällde framför allt att det i praktiken inte fanns någon gräns för vare sig vilka uppgifter som kunde samlas in eller i vilket syfte de kunde användas. Som en följd av att trafikeringsavtalet inte längre används för att reglera insamling av uppgifter måste Banverket numer

förlita sig till officiell statistik samt sådana uppgifter som verket av verksamhetsutövarna kan få tillgång till på helt frivillig grund.

Enligt förordningen (1995:810) med instruktion för Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) svarar myndigheten för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet i enlighet med vad som föreskrivs i lagen (2001:99) om den officiella statistiken och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken. De uppgifter myndigheten kräver in ligger på en hög sammanställningsnivå (aggregationsnivå), eftersom mer detaljerade uppgifter inte krävs för att myndigheten skall kunna fullfölja sitt uppdrag att upprätta och publicera offentlig statistik. Uppgifterna kan därför sällan användas av Banverket för att utföra samhällsekonomiska beräkningar. För att Banverket skall kunna fullgöra sitt uppdrag som sektorsmyndighet krävs att myndigheten får inhämta uppgifter om exempelvis trafik och transporter. En bestämmelse om att verksamhetsutövare är skyldiga att lämna sådana uppgifter bör därför införas (8 kap. 3 b §).

Branschföreningen Tågoperatörerna har framfört farhågor om att bestämmelserna kan komma att innebära ett omfattande merarbete för järnvägsföretagen. För regeringen är det av stor vikt att inhämtandet av uppgifter begränsas till sådana uppgifter som är oundgängligen nödvändiga för att myndigheterna skall få tillräckligt underlag för sina respektive uppgifter. För att undvika onödig insamling av uppgifter bör Järnvägsstyrelsen och Banverket åläggas att samverka med varandra och med SIKA. Bestämmelserna skall också förenas med föreskriftsbemyndiganden för att regeringen eller, efter vidare bemyndigande, myndigheterna skall kunna precisera vilka uppgifter som skall lämnas. Dessa skall utformas på ett sätt som så långt möjligt begränsar den enskilde verksamhetsutövarens insatser och kostnader för att fullgöra skyldigheten.

Det är angeläget att de uppgifter som samlas in av både Banverket och Järnvägsstyrelsen omfattas av sekretess i den mån informationen kan anses känslig. Uppgifterna skulle exempelvis kunna röja affärshemligheter till skada för både transportkunder och transportörer. Banverkets planeringsverksamhet omfattas redan i dag av sekretess enligt sekretessförordningen (1980:657). När det står klart vilken typ av uppgifter Järnvägsstyrelsen kommer att behöva samla in, avser regeringen att ta ställning till om det skall införas en motsvarande bestämmelse för Järnvägsstyrelsen.

Avslutningsvis har *Räddningsverket*, i syfte att förbättra förutsättningarna för kommunernas beredskapsplanering, ansett att uppgiftslämnarskyldigheten bör utvidgas till att även omfatta statistiska uppgifter om flöden av farligt gods. Regeringen konstaterar att Räddningsverket pekar på en angelägen fråga. Detta är emellertid något som inte har behandlats i den promemoria som ligger till grund för denna proposition. Det saknas därför tillräckligt beredningsunderlag för att här föreslå något i den delen. Om det bedöms föreligga ett behov av en utökad uppgiftslämnarskyldighet, bör övervägas om en sådan bestämmelse skall tas in i regelverket om transport av farligt gods. Regeringen tar här inte ställning i denna fråga.

Regeringens förslag: När ett delsystem som redan har godkänts för att tas i bruk skall moderniseras eller byggas om, skall en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om när det skall krävas ett nytt godkännande för att ta delsystem i bruk.

Promemorians förslag: Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig över frågan.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 14.1 i de båda driftskompatibilitetsdirektiven (96/48/EG och 2001/16/EG) är medlemsstaterna skyldiga att besluta om tillstånd att ta strukturella delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet i bruk. Det gäller både infrastruktur som är belägen inom landets territorium och rullande materiel som används av järnvägsföretag som är etablerade inom landet. Länderna åläggs därvid att vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att sådana delsystem endast kan tas i bruk om de uppfyller de väsentliga kraven och inte inverkar menligt på dessa när de integreras i det transeuropeiska järnvägssystemet. Medlemsstaterna skall särskilt kontrollera kompatibiliteten mellan de strukturella delsystem som skall tas i bruk och det system i vilket de integreras.

I artikel 14.3 stadgas även att medlemsstaterna i vissa fall av modernisering och ombyggnad av ett redan i bruk taget strukturellt delsystem, skall kräva att innehavaren av det ansöker om nytt tillstånd (i den svenska lagen benämnt godkännande) att ta det i bruk efter en ombyggnation eller modernisering. För att ansvarig myndighet skall kunna avgöra om ett nytt godkännande krävs, skall innehavare av sådana delsystem åläggas lämna in en beskrivning av ombyggnads- eller moderniseringsprojektet. Myndigheten skall på grundval av beskrivningen och med utgångspunkt från bl.a. de bestämmelser om geografiskt tillämpningsområde och genomförandestrategi som anges i aktuella TSD, avgöra om projektet är av en sådan karaktär att ett nytt tillstånd/godkännande för ibruktagande behövs. Nytt tillstånd/godkännande skall krävas i de fall den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen påverkas av det planerade arbetet. Om det behövs ett nytt tillstånd/godkännande skall myndigheten besluta om i vilken utsträckning TSD behöver tillämpas på projektet. Det bör observeras att redan sedan tidigare har gällt att bestämmelserna om driftskompatibilitet och TSD blir tillämpliga på delsystem som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 och när det gäller delsystem som ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, redan från den 1 januari 2001 (2 kap. 7 §).

Sammanfattningsvis bör järnvägslagen kompletteras med en bestämmelse om att det vid en modernisering eller en ombyggnation kan krävas ett nytt godkännande för att få ta de berörda delsystemen i bruk och att

en beskrivning av det planerade projektet skall ges in till tillsynsmyndigheten för en bedömning av om ett sådant nytt godkännande är behövligt (2 kap. 13 a §). Bestämmelsen bör också kompletteras med ett bemyndigande att meddela föreskrifter (2 kap. 14 §). Föreskriftsrätten skall omfatta både anmälningsskyldigheten och villkoren för krav på nytt godkännande. För att underlätta för verksamhetsutövarna bör krav på nytt godkännande begränsas så långt det är möjligt utifrån direktivets krav. I möjligaste mån bör i föreskrifter anges vilka projekt som generellt kan anses vara av sådan art och omfattning att de bör anmälas.

Som behandlats i kapitlet rörande järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG (avsnitt 5.8) finns i detta en bestämmelse om godkännande av rullande materiel som sedan tidigare är föremål för ett ibruktagandegodkännande från ett annat land inom EES eller Schweiz, men som inte, eller i varje fall inte fullt ut, omfattas av bestämmelserna om TSD och driftskompatibilitet (artikel 14). Dessa skall enligt direktivet ges tillstånd att tas i bruk om det underlag som räknas upp i bestämmelsen ges in till säkerhetsmyndigheten. Eftersom godkännande av sådana järnvägsfordon är något som görs redan enligt nuvarande bestämmelser är det inte något som föranlett förslag till lagändring.

7.2.4 Märkning av järnvägsfordon

Regeringens förslag: Varje järnvägsfordon skall vara märkt med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Tillsynsmyndigheten skall tilldela fordonet en sådan kod och en sådan beteckning i samband med att fordonet godkänns för ibruktagande och fordonsinnehavaren skall se till att fordonet märks med dessa. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om undantag från krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar.

Fordonsinnehavare skall definieras som den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås inte att det skall införas ett krav på innehavarbeteckningar. Vidare anges att tillsynsmyndigheten skall ”förse” fordonet med en identifikationskod i stället för ”tilldela”. Förslaget i promemorian omfattar inte heller ett bemyndigande om att meddela undantag från kravet på märkning eller en definition av begreppet fordonsinnehavare.

Remissinstanserna: *Järnvägsstyrelsen* anser att i lagtexten ordet ”förse” skall bytas ut mot ”tilldela”. Ordet förse kan tolkas som att Järnvägsstyrelsen skall anbringa koden på fordonet. Från Järnvägsstyrelsen har också, efter det att remissvaret lämnats, upplysts dels att det inom kort kommer att införas krav på innehavarbeteckningar, varför lagen bör innehålla bestämmelser om detta, dels att de EG-rättsliga kraven på märkning av järnvägsfordon inte kommer att omfatta alla fordon och att

tillsynsmyndigheten därför bör ges bemyndigande att meddela undantag från kraven på märkning.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 14.4 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG är medlemsstaterna skyldiga att inrätta och föra särskilda nationella fordonsregister. För detta krävs att varje fordon förses med en identifikationskod. Av bestämmelserna i direktivet framgår endast att den skall vara alfanumerisk och tilldelas i samband med godkännande. Syftet med en identifikationskod är att underlätta kontrollen av fordon som används på flera järnvägsnät i flera stater. Kodningen bör därför omfatta samtliga fordon och koden bör vara utformad på ett sådant sätt att inte två eller flera fordon får identiska identifikationskoder. Detta kräver samordning i form av gemensamma specifikationer för koden. Sådana gemensamma specifikationer bör kunna förväntas i samband med att gemensamma specifikationer för de nationella fordonsregistrens innehåll m.m. skall utarbetas av ERA och antas av kommissionen efter samråd med DKS-kommittén. Koden skall också förekomma som en post i det nationella fordonsregistret.

En bestämmelse om att varje fordon, i samband med godkännande av att det tas i bruk, förses med en alfanumerisk identifikationskod måste därför införas i järnvägslagen. Kraven innebär att koden skall finnas på varje enskilt fordon, dvs. varje lok och varje vagn. Fordonsinnehavaren skall ansvara för detta. Det behövs därför också en bestämmelse om skyldighet för fordonsinnehavaren att anbringa identifikationskoden på fordonet. För att ytterligare tydliggöra att denna skyldighet åvilar fordonsinnehavaren och inte tillsynsmyndigheten bör, i enlighet med vad *Järnvägsstyrelsen* framfört, ordet "tilldela" användas i stället för "förese". Bestämmelserna om kodmärkning skall även gälla för fordon som redan har godkänts för ibruktagande. Eftersom fordonen i dessa fall inte är föremål för någon prövning hos tillsynsmyndigheten, måste ett särskilt ansökningsförfarande för att tilldelas en kod införas. Vissa äldre fordon kommer dock att undantas från kraven på märkning. Ett bemyndigande bör därför införas som medför en möjlighet att meddela undantag från bestämmelserna om märkning (2 kap. 14 § 7). I lagrådsremissen föreslogs därutöver ett generellt bemyndigande rörande föreskrifter om identifikationskoder och innehavarbeteckningar. Som *Lagrådet* i sitt yttrande påpekat faller sådana föreskrifter dock inom regeringens föreskriftskompetens som verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 13 § regeringsformen och något särskilt bemyndigande i lagen krävs därför inte på denna punkt. Av samma skäl skall den föreslagna bestämmelsen i 2 kap. 13 b § inte innehålla någon upplysning om att järnvägsfordon skall märkas i enlighet med tillsynsmyndighetens föreskrifter, vilket också föreslogs i lagrådsremissen.

Järnvägsstyrelsen har uppmärksammat det förhållandet att det i bilaga till TSD:n för Drift och trafikledning för konventionella tåg anges att varje järnvägsfordon utöver identifikationskoden skall vara försedd med en beteckning för fordonsinnehavaren – VKM-märkning (Vehicle Keeper Marking) – och föreslagit att det nu, i samband med denna lagändring, även införas krav på denna märkning. Regeringen delar Järnvägsstyrelsens uppfattning. Bestämmelsen i lagen bör därför innehålla krav på identifikationskoder med innehavarbeteckningar.

Bestämmelsen, både vad avser identifikationskoder och innehavarbeteckningar, bör kompletteras med en övergångsbestämmelse för fordon som vid lagens ikraftträdande redan är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 §. Detta dels därför att det inom EU ännu inte slutligt fastställts specifikationer för identifikationskoderna och registren, dels därför att det kommer att krävas avsevärd tid att rent praktiskt genomföra processen. Av vad som hittills framkommit i ERA:s arbetsgrupp om de nationella fordonsregistren skall de redan i bruk tagna fordonen i internationell trafik vara märkta med identifikationskoder senast sex år efter det att beslut om hur dessa skall se ut fattats. När beslut kommer att fattas är ännu så länge oklart. Det förekommer också i TSD:n om drift och i TSD:n om godsvagnar uppgifter om att märkning skall vara genomförd senast vid utgången av 2014 respektive den 31 januari 2013. Mot bakgrund av att det ännu inte förekommit någon samordning mellan tidpunkterna för när olika fordon senast skall vara märkta, bör det som en övergångsbestämmelse tas in ett bemyndigande för regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om när fordon som när lagen träder i kraft redan är godkända för att tas i bruk senast skall vara märkta med identifikationskoder med innehavarbeteckningar (p. 4 i övergångsbestämmelserna).

Eftersom kraven i lagen riktar sig till fordonsinnehavaren bör det också tas in en definition av detta begrepp. Det förekommer att ägarförhållandena är komplicerade. Det är inte ovanligt att järnvägsföretaget som bedriver trafik inte äger de fordon som de använder. Fordon kan t.ex. ägas av trafikhuvudmän, Affärsverket SJ eller av industriföretag. Det finns även vagnbolag som hyr ut fordon till ett eller flera olika företag. Det förekommer också att järnvägsfordon hyrs ut i flera led, där den faktiske ägaren kan ligga mycket långt ifrån transportverksamheten. Det kan t.ex. vara en utländsk pensionsstiftelse. Det finns en definition av ”innehavare” i bihang CUV till COTIF (Fördraget om internationell järnvägstrafik), som handlar om regler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik. Som innehavare skall enligt denna anses ”den person som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt ekonomiskt nyttjar en vagn som transportmedel”. Den svenska definitionen bör inte ligga alltför långt ifrån denna. För att även träffa innehavare av järnvägsfordon som inte stadigvarande används av ett visst järnvägsföretag bör den dock omformuleras något. Som fordonsinnehavare enligt den svenska lagen skall den betraktas som ”i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett fordon”. Denna formulering kan även innefatta uthyraren genom att den inte inskränker sig till den som nyttjar fordonet för att utföra trafik (1 kap. 4 §).

7.2.5 Register

Regeringens förslag: Den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen skall vara skyldig att lämna sådana uppgifter som behövs för att tillsynsmyndigheten skall kunna föra de register det uppställs krav på i EG-direktiv.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Övre Norrland* påpekar att ett fordonsregister kan komma att kräva ytterligare lagreglering särskilt om det är tänkt att registerhållaren skall kunna kräva betalt för sin verksamhet eller om en privat registerhållare skall ges uppgifter som närmar sig myndighetsutövning.

Skälen för regeringens förslag: I EG-direktiven om järnväg förekommer krav på att medlemsstaterna skall föra register i två avseenden. Det gäller dels ett nationellt register över samtliga fordon, dels ett register över alla delsystem både i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och för höghastighetståg (typregister).

Det nationella fordonsregistret skall innehålla alla individuella fordon som används på medlemsstatens territorium (artikel 14.4 i direktiv 96/48/EG och 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG). Registret skall inrättas och föras i enlighet med gemensamma specifikationer av ett organ som skall vara oberoende i förhållande till varje järnvägsföretag. Registret skall vara tillgängligt för ERA, nationella säkerhetsmyndigheter, nationella organ som undersöker järnvägsolyckor, nationella organ med tillsynsbefogenheter (jfr artikel 30 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter) samt för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Registret skall även kunna användas för fordon hemmahörande i stater utanför EES-området och Schweiz. En viktig förutsättning är dock att ett sådant fordon uppfyller kraven för att godkännas för att tas i bruk i den berörda medlemsstaten. En annan förutsättning är att det kan identifieras med hjälp av något kodsysteem som gör det möjligt att ta reda på vissa uppgifter som, om ibruktagande av fordonet godkänns, skall föras in i det nationella fordonsregistret.

Innebörden av de nya bestämmelserna i artikel 14.5 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG är att de gemensamma specifikationerna för nationella fordonsregister skall utarbetas av ERA och antas av kommissionen efter samråd med DKS-kommittén. Specifikationerna skall omfatta i stort sett allt av vikt för uppbyggnad och drift av registret, t.ex. innehåll, funktionell och teknisk uppbyggnad, regler för inmatning av och åtkomst till data. Slutligen anges i bestämmelsen också vissa grunduppgifter som registret skall innehålla, t.ex. hänvisningar till EG-kontrollförklaringar och uppgifter om fordonets ägare eller leasingtagare.

I järnvägslagen anges redan att tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon. Bestämmelsens formulering innefattar möjlighet för myndigheten att föra båda de erforderliga registren, dvs. både över järnvägsfordon och delsystem (typregistret). Någon ny bestämmelse om detta behövs därför inte. Däremot saknas i lagen en uttrycklig bestämmelse om skyldighet för enskild att lämna sådana uppgifter som behövs för att kunna föra registren. En sådan bestämmelse bör därför införas. Skyldigheten bör omfatta alla som bedriver verksamhet enligt lagen, vilket inte enbart avser järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare utan även fordonsinnehavare. Eftersom den faktiske ägaren av ett fordon ofta ligger långt ifrån själva verksamheten föreslås nu också att det införs en definition av begreppet fordonsinnehavare (se ovan avsnitt 7.2.4). Fordonsinnehavare

skall definieras som den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon.

Det behövs också nya bestämmelser i järnvägsförordningen och i föreskrifter meddelade av Järnvägsstyrelsen om hur det nationella fordonsregistret skall föras. I samband därmed måste också övervägas om det finns skäl och möjlighet att införa bestämmelser om begränsning i tillgängligheten av uppgifter i registren. Som framgår ovan anges i direktivet att fordonsregistret skall vara tillgängligt för alla medlemsstater och "vissa ekonomiska aktörer". Det gäller säkerhetsmyndigheter, utredningsorgan (i Sverige Statens haverikommission) och regleringsorgan, det senare dock enbart vad avser "legitima förfrågningar" samt järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. I Sverige utför Järnvägsstyrelsen både de uppgifter som faller på säkerhetsmyndigheten och regleringsorganet samt ansvarar för att föra aktuellt register. Någon begränsning av deras åtkomst till uppgifter kan därför inte bli aktuell. Av vad som hittills framkommit i ERA:s samarbetsgrupp om register, framstår det som att registret inte kommer att innehålla några uppgifter som kan anses känsliga för enskildas personliga förhållanden eller affärsförhållanden. Regeringen gör därför för närvarande bedömningen att några regler om sekretess inte behövs.

Nyheter i direktiv 2004/50/EG vad avser registret över delsystem gäller delsystem inom höghastighetstågssystemet (artikel 22 a i direktiv 96/48/EG). Innebörden av ändringen är att medlemsstaterna blir skyldiga att föra register även för de delsystem eller delar av delsystem i det transeuropeiska järnvägsnätet för höghastighetståg som finns på deras respektive territorier. Tidigare omfattade skyldigheten endast delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg. Registren skall innehålla uppgifter om delsystemens viktigaste egenskaper och deras överensstämmelse med TSD. Tanken är att varje TSD skall innehålla bestämmelser om vilka uppgifter som skall registreras. Slutligen omfattar medlemsstaternas skyldighet även regelbunden uppdatering av registren samt att dessa är tillgängliga för kommissionen, ERA, övriga medlemsstater samt "de professionella aktörerna från sektorn". I likhet med vad som anförts ovan krävs med anledning av denna ändring i direktivet ingen svensk författningsändring. Bestämmelserna i 8 kap. 8 § järnvägslagen (2004:519) och 6 kap. 10 § järnvägsförordningen (2004:526) är tillräckliga.

För registrering av delsystem eller delar av dessa som i avsaknad av TSD konstrueras och handhas i enlighet med nationella specifikationer kan uppstå vissa problem. Samma sak gäller för delsystem som undantagits från tillämpning av TSD. I det senare fallet borde det dock räcka med att registren innehåller uppgifter om samma typ av viktiga egenskaper som anges i de TSD som delsystemet undantagits från. Uppgifterna om de viktiga egenskaperna får då hämtas med utgångspunkt i de "svenska specifikationer" som Järnvägsstyrelsen för närvarande håller på att sammanställa och som skall kunna användas i stället för motsvarande TSD. I avvaktan på att redan antagna TSD ändras och att nya TSD antas får i övrigt Järnvägsstyrelsen i sina kontakter med ERA och kommissionen komma överens med dem om hur situationen övergångsvis skall hanteras.

8 Trafikeringsrätt och tillhandahållande av tjänster

8.1 Direktiv 2004/51/EG

Direktiv 2004/51/EG innehåller bestämmelser om ändringar av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Huvudsyftet bakom direktivet är att förbättra järnvägens effektivitet och konkurrenskraft på de europeiska godstransportmarknaderna. Det är framför allt artikel 10 i direktiv 91/440/EEG som berörs av ändringar. Den innehåller en mängd bestämmelser som syftar till att möjliggöra att flera järnvägsföretag samtidigt och i konkurrens eller samverkan kan bedriva trafik på europeisk järnvägsinfrastruktur. Bestämmelserna behandlar bl.a. infrastruktur tillträde, cabotagerätt (rätt att vid internationell trafik både lasta och lossa gods i ett land där järnvägsföretaget inte har sitt säte), avtal mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer eller utförare av järnvägstrafik samt tillhandahållande av tjänster som är nödvändiga för att bedriva järnvägstrafik. Ytterligare ett syfte med ändringarna av direktivet är att skapa en mer ändamålsenlig struktur för EG-rättens reglering av järnvägssäkerhet. Skälet är tillkomsten av järnvägssäkerhetsdirektivet. Tanken är att framdeles skall alla EG-rättsliga bestämmelser om järnvägssäkerhet återfinnas i järnvägssäkerhetsdirektivet, enligt vilket det förutsätts att säkerhetsfrågor inte avtalsregleras. Artikel 10.5 om avtal mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer eller utförare av järnvägstrafik är därför i sin nya lydelse rensad från alla hänvisningar till järnvägssäkerhet.

8.2 Infrastruktur tillträde och cabotagerätt

Artikel 1.2 a i direktiv 2004/51/EG innehåller bestämmelser som ersätter bestämmelserna i artikel 10.3 i direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Innebörden av ändringen är att licensierade järnvägsföretag som bedriver godstrafik skall beviljas tillträde till hela järnvägsnätet senast den 1 januari 2006. De skall därtill senast den 1 januari 2007 ha rätt att utnyttja tillträdesrättigheten för bedrivande av alla sorters godstransporttjänster, dvs. rätten att bedriva internationell godstrafik på järnväg skall förenas med cabotagerätt.

Regeringens förslag: Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz skall ha rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät och den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § järnvägslagen och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den begränsning i form av en ömsesidighetsprincip som enligt den nuvarande regleringen uppställs för företag med säte i en annan stat än Sverige vad gäller rätt att befordra gods som både lastas och lossas inom landet (cabotage) tas bort.

Promemorians förslag: Överensstämmer med delvis med regeringens förslag. I promemorian föreslås dock inte att ömsesidighetsprincipen

(reciprocitetsklausulen) avskaffas när det gäller auktoriserade sökandes rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät.

Remissinstanser: *Statskontoret* tillstyrker promemorians förslag om att avskaffa reciprocitetsklausulen. Ett avskaffande av klausulen innebär ökade möjligheter för utländska licensierade företag att bedriva gods- trafik på det svenska järnvägsnätet. Ytterligare marknadsetableringar skapar ökad flexibilitet på godstrafikmarknaden, vilket även stärker godstrafikens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* tillstyrker att reciprocitetsklausulen tas bort. Järnvägssektorn har i dag fortfarande ett lågt konkurrenstryck. Varje etablering av nya trafikutövare är därför positivt för prisbildning och tillgång till nytt tänkande inom branschen. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)* anser att den ytterligare öppningen av marknaderna som föreskrivs i de nya rättsakterna medför en positiv effekt. I promemorian anges dock att reciprocitetsklausulen för dem som endast organiserar trafik ”varken bör eller behöver strykas”. Att tillåta utländska företag att organisera godstrafik med cabotage kan endast leda till att trafikförsörjningen förbättras.

Skälen för regeringens förslag: Tillträdet till infrastruktur på svenska järnvägsnät för utförare och organisatörer av järnvägstrafik regleras i 5 kap. järnvägslagen (2004:519). Vad gäller rätten att bedriva godstrafik följer av 5 kap. 3 § första stycket att järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. Svenska järnvägsföretag får med stöd av denna bestämmelse utföra alla slags godstransporttjänster. Järnvägsföretag från andra stater inom EES eller Schweiz har dock endast rätt att både lasta och lossa gods här i landet, om den stat i vilket järnvägsföretaget har sitt säte beviljar svenska järnvägsföretag motsvarande rätt. Samma princip gäller enligt 5 kap. 3 § andra stycket för dem som med stöd av auktorisation enligt 3 kap. 5 § organiserar trafik.

För att svensk lag på ett korrekt sätt skall genomföra bestämmelserna i artikel 1.2 a i direktiv 2004/51/EG bör den s.k. reciprocitetsklausulen för utländska järnvägsföretag som utför godstrafik tas bort. Som flera av remissinstanserna påpekat kan detta förväntas leda till positiva effekter för godstrafikmarknaden och trafikförsörjningen genom att det skapas förutsättningar för ytterligare etableringar.

SIKA har efterfrågat en motivering till varför man inte föreslår att reciprocitetsklausulen avskaffas även för organisatörer av trafik. Även *Lagrådet* har ifrågasatt om upprätthållandet av en ömsesidighetsprincip för auktoriserade sökanden efter den föreslagna ändringen kan anses förenlig med en icke-diskriminerande tilldelning för alla företag av infrastrukturkapacitet.

Auktoriserade sökanden (eller övriga sökanden som det står i direktivet) regleras i artikel 16.1 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. I artikeln anges att sådana sökanden som motsvarar definitionen i artikel 2 b i samma direktiv får ansöka om kapacitet i de länder som tillåter det. Det kan exempelvis handla om logistikorganisationer, befraktare eller speditörer. Sverige verkade under framtagandet av direktivet mycket aktivt för att införa en sådan möjlighet. Hittills är det emellertid endast ett mycket begränsat antal länder som vid sidan av Sverige har infört sådana bestämmelser i

sin lagstiftning. Genom Andra järnvägspaketet är det endast direktiv 91/440/EEG som behandlar trafikeringsrätter för järnvägsföretag som ändras. Direktiv 2001/14/EG som reglerar auktoriserade sökanden ändras alltså inte. Det kan därför konstateras att den EG-rättsliga regleringen på den här punkten inte har förändras sedan järnvägslagens ikraftträdande. I artiklarna 71 och 72 i EG-fördraget anges att rådet i enlighet med förfarandet i artikel 251 skall fastställa regler för bland annat ”de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat”(artikel 71.1 b). Till dess sådana gemensamma bestämmelser har fastställts får ingen medlemsstat utan rådets enhälliga samtycke vidta någon åtgärd som medför att man inför mindre gynnsamma regler för transportföretag från andra medlemsstater än för inhemska än vad som gällde när staten blev medlem i EU. Enligt ett yttrande från rådets juridiska avdelning står det emellertid medlemsstaterna fritt att använda åtgärder för ömsesidighet i avsaknad av gemenskapslagstiftning som ger villkoren för det utökade tillträdet (jfr prop. 2003/04:123 s.108). Regeringen gör därför bedömningen att det i och för sig inte skulle strida mot den EG-rättsliga icke-diskrimineringsprincipen att i det här avseendet behålla kravet på ömsesidighet.

Regeringen har emellertid en mycket positiv inställning till ökad konkurrens och de effekter detta kan bidra till. Det gäller även för järnvägen. En ytterligare öppning av tillträdet till den svenska godstrafikmarknaden även för sådana företag som här avses kan, i enlighet med vad *SIKA* påpekat, förväntas leda till ett förbättrat trafikutbud. Mot bakgrund av hur enkelt det är att ta sig runt regleringen om ömsesidighet genom att skaffa sig ett säte i Sverige, kan inte heller riskerna för de svenska aktörerna förväntas komma att påverkas annat än högst marginellt. Till skillnad från vad som tidigare föreslagits bör därför kravet på ömsesidighet avskaffas även när det gäller auktoriserade sökandes möjlighet att organisera godstransporter innefattande cabotage.

8.3 Tillhandahållande av tjänster

Regeringens förslag: Den som tillhandahåller tjänster enligt 6 kap. 23 § järnvägslagen skall göra det på ett sätt som medger insyn.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om tjänstetillhandahållande.

Promemorians förslag: I promemorian anges att villkoren för tillhandahållande av tjänster skall ”redovisas öppet” i stället för ”medge insyn”.

Remissinstanserna: *Järnvägsstyrelsen* delar inte uppfattningen att företag som tillhandahåller tjänster men inte samtidigt förvaltar infrastruktur skall behöva redovisa villkoren för att få nyttja tjänsten öppet. Kravet i direktiv 2004/51/EG att tillhandahållande av tjänster skall medge insyn borde kunna uppfyllas genom att den som tillhandahåller tjänsten på förfrågan informerar en presumtiv kund om villkoren för att få nyttja tjänsten. *Banverket* menar att kravet som uppställs i promemorian är alltför långtgående. Mindre infrastrukturförvaltare som kanske i vissa fall vid vissa tillfällen och förutsättningar kan till-

handahålla vissa tjänster bör inte vara tvingade att alltid ha villkoren redovisade. Risken finns annars att de väljer bort dessa möjligheter att tillhandahålla tjänster, då de i sin ordinarie verksamhet inte alltid kan garantera tillgänglighet. *Rikstrafiken* påpekar att den i promemorian föreslagna skrivningen kan tolkas som att det är nyttjaren och inte tillhandahållaren som skall redovisa villkoren för att få nyttja tjänsten öppet.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 10.6 i direktiv 91/440/EEG ändras. Bestämmelserna rör tillträde till infrastruktur och tillgång till tjänster i terminaler och hamnar förknippade med internationell järnvägstrafik som betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund. Ändringen består i att orden ”och medge insyn” lagts till i bestämmelsen. Innebörden är att det ställs ett krav på att villkoren för tillhandahållande av tjänster i hamnar och terminaler skall medge insyn. Skyldigheten begränsas till sådana tjänster som nyttjas av järnvägsföretag som bedriver internationell godstrafik. Syftet bakom ändringen synes vara att minska risken för diskriminering. I praktiken kompletterar detta nya insynskrav de krav på insyn och förutsägbarhet som ställs på infrastrukturförvaltares tilldelning av infrastrukturkapacitet. Dessa krav har tagit sig uttryck i att infrastrukturförvaltare skall upprätta en särskild beskrivning av järnvägsnätet, i vilken det skall redogöras för tillhandahållandevillkoren vid kapacitetstilldelning.

De flesta infrastrukturförvaltare tillhandahåller i dag, förutom tilldelning av infrastrukturkapacitet, flera tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafiken. Detta beror i sin tur på att det är svårt att tillhandahålla tjänster som t.ex. lastning och lossning av tåg eller reparation och underhåll av järnvägsfordon utan att göra detta i nära anslutning till järnvägsinfrastrukturen. En lastnings- eller lossningstjänst är t.ex. meningslös att tillhandahålla om inte kranar, lastbryggor m.m. kan placeras i anslutning till de spår tågen som skall lastas och lossas står på. Flera företag som definierat sig som terminal- och reparationsföretag har därför tvingats att också verka i rollen som infrastrukturförvaltare. I vissa fall kan tjänster som lastning och lossning tillhandahållas av någon annan än förvaltaren av de spår som tågen utnyttjar vid tillhandahållandet av tjänsten. Detta kräver dock ett i avtal reglerat samarbete mellan infrastrukturförvaltaren och företaget som står för lastnings- och lossningstjänsterna.

Tillhandahållande av tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafik och som inte utgörs av kapacitetstilldelning regleras i 6 kap. 23 § järnvägslagen. Bestämmelsen gäller för alla typer av tillhandahållare och inte bara infrastrukturförvaltare som tillhandahåller tjänster som är nödvändiga för järnvägstrafiken. Bestämmelsen bör, med anledning av det nya insynskravet i direktiv 2004/51/EG kompletteras. Det finns dock ingen anledning att göra skillnad på tjänster som är viktiga för den internationella godstrafiken och för övriga tjänster. En generell bestämmelse bör därför införas. *Järnvägsstyrelsen* och *Banverket* har påpekat att förslaget i promemorian som innebär att villkoren skall ”redovisas öppet” är alltför långtgående i förhållande till direktivets skrivning. Regeringen delar denna uppfattning. För att inte riskera att någon som endast i begränsad omfattning tillhandahåller den här typen av tjänster skall välja att avstå från detta på grund av kravet, bör direktivets formulering om att tilldelningsförfarandet skall medge insyn i stället användas. I 6 kap. 23 § bör därför en ny bestämmelse införas om

att villkoren för tillhandahållandet av tjänsterna skall medge insyn. För det fall behov av ytterligare reglering anses föreligga för att ett icke-diskriminerande tillträde till sådana tjänster skall säkerställas bör bestämmelsen också kompletteras med ett bemyndigande som ger regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att meddela föreskrifter om hur tillhandahållandevillkor skall redovisas (6 kap. 25 §). Möjlighet finns då att differentiera kravnivån exempelvis utifrån omfattningen på den verksamhet som bedrivs av olika tjänstetillhandahållare.

Rikstrafiken har ansett att det finns en risk för att bestämmelsen skulle kunna misstolkas genom att det skulle kunna uppfattas som att kraven om öppen redovisning riktas mot den som nyttjar tjänsten i stället för tillhandahållaren. Med den formulering regeringen nu valt torde risken för en sådan tolkning av bestämmelsen ha undanröjts.

9 Övriga ändringar

Som framgått av tidigare avsnitt pågår inom EU en relativt snabb utveckling av det regelverk som styr järnvägen. En gemensam europeisk marknad för järnvägstransporttjänster kräver ett omfattande och harmoniserat regelverk. Det är emellertid ett faktum att förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik varierar högst väsentligt länderna emellan, men också inom de olika länderna. Det rör förhållanden som befolkningstäthet och geografisk utbredning, och för godstrafikens del, förekomst och lokalisering av industrier och andra basnäringar. Det är också stor skillnad mellan olika aktörer inom järnvägen. På infrastruktur-sidan handlar det i Sverige om alltifrån Banverket, som förvaltar det statliga järnvägsnätet, till små privata aktörer som kanske bara äger och förvaltar något enstaka spår. Dessa förhållanden understryker vikten av att man utifrån direktivens krav skapar ett system med så stor flexibilitet som möjligt, t.ex. genom att nyttja de möjligheter till undantag som erbjuds.

Sedan järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft den 1 juli 2004 har infrastrukturförvaltare, organisatörer och utförare av järnvägstrafik tillsammans med Järnvägsstyrelsen arbetat med att anpassa sina verksamheter efter lagens bestämmelser. Under detta arbete har vissa brister i järnvägslagen identifierats och påtalats (se Järnvägsstyrelsens skrivelse ”Ang. undantag från 6 kap. järnvägslagen [2004:519] m.m.”, Dnr. N2005/7098/IR). Det rör framför allt det förhållandet att järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet inte tar tillräcklig hänsyn till att infrastrukturförvaltare arbetar utifrån varierande förutsättningar, vilket riskerar att leda till att onödigt betungande krav uppställs för vissa mindre infrastrukturförvaltare (avsnitt 9.1 och 9.2).

Därutöver har vissa synpunkter framförts angående lagens reglering av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. Järnvägsstyrelsen har framfört att bestämmelsen om avgifter för nyttjande av infrastruktur i terminaler och hamnar bör ändras för att överensstämma med kraven i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter (avsnitt 9.3).

Banverket har också väckt frågan om villkoren för dem som bedriver museitrafik på järnväg. Sedan några år tillbaka har Järnvägshistoriska Riksförbundet (JHRF) av Banverket begärt att föreningar, som i ideellt syfte bedriver museitrafik, skall undantas från skyldighet att betala banavgift för den trafik de bedriver på järnvägsnät som förvaltas av staten. Nu gällande regler i järnvägslagen medger inte ett sådant undantag (avsnitt 9.4).

9.1 Lättnader i regleringen av vissa fristående järnvägsnät

Regeringens förslag: Verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik skall inte omfattas av bestämmelserna i järnvägslagen om ekonomisk redovisning, tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av infrastruktur.

Den i lag stadgade trafikeringsrätten för internationella sammanslutningar på sådana nät tas bort.

Promemorians förslag: Innebär att regleringen av fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik samt fristående nät för museitrafik helt flyttas från järnvägslagen till lag (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Övre Norrland* delar uppfattningen att möjligheterna till undantag från betungande detaljreglering bör utnyttjas fullt ut ”och litet till”. Hovrätten anser dock inte att det är någon bra idé att bryta ut vissa fristående järnvägsnät från järnvägslagens tillämpning. I stället kan undantag göras inom järnvägslagens ram. *Järnvägsstyrelsen* delar inte heller uppfattningen i promemorian att viss järnvägstrafik skall regleras i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Järnvägsstyrelsen håller med om att fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik och fristående järnvägsnät för museitrafik bör undantas från tillämpningen av kapitel 6 och 7 i järnvägslagen. Den aktuella infrastrukturen bör dock kunna särregleras i järnvägslagen med hjälp av undantagsbestämmelser. *Banverket* konstaterar att det i promemorian inte tas slutgiltig ställning till om bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg skall tas in i järnvägslagen. Banverket förordar starkt att bestämmelserna tas in i denna lag. *Rikstrafiken* instämmer i bedömningen att möjligheterna att undanta bl.a. fristående järnvägsnät avsedda för stads- och förortstjänster från de relativt svåradministrerade och komplicerade EG-rättsliga bestämmelserna om driftskompatibilitet och säkerhet. Rikstrafiken ifrågasätter dock om det enklaste sättet att göra detta på, är genom att föra över bestämmelserna till lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. *Sveriges Kommuner och Landsting* är positivt till att fristående järnvägsnät, som t.ex. Saltsjöbanan, inte skall omfattas av EG-harmoniserade bestämmelser om driftskompatibilitet och säkerhet. Hur den lagtekniska lösningen av detta utformas bör dock övervägas ånyo med beaktande av Järnvägsutredningens förslag om att skapa en samlad järnvägslagstiftning. *Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)*

delar uppfattningen att det finns skäl att undanta funktionellt fristående järnvägsnät från andra lagregler än de som gäller säkerheten och förhållandet mellan järnvägstransportören och dennes kund. SIKÄ anser dock att man hellre borde sträva efter att integrera lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg i järnvägslagen än att flytta över bestämmelserna om funktionellt fristående järnvägsnät till den förstnämnda lagen.

Skälen för regeringens förslag

Bakgrund

Alla järnvägsnät kan inte utnyttjas av fler än en organisatör av trafik. Det är fallet med ett järnvägsnät som inte kan nås av trafik från andra järnvägsnät eller vars omland i form av näringslivs- och bebyggelsestruktur och/eller tekniska egenskaper inte ger förutsättningar för flera aktörer att samtidigt och i konkurrens organisera trafik på det. På dessa järnvägsnät uppstår ingen konkurrens om infrastrukturkapaciteten. Samtliga fordonsrörelser kan därför koordineras inom ramen för den ende trafikorganisationsens egen verksamhet. Typexemplet är vissa fristående nät som saknar teknisk anslutning till något annat järnvägsnät. Ett specialfall är nät där det visserligen finns en teknisk möjlighet att (med vissa begränsade insatser) föra fordon ut på eller in från det allmänna järnvägsnätet, men där några transporter av gods eller passagerare aldrig bedrivs över gränsen mellan järnvägsnäten. De är alltså funktionellt fristående från det allmänna nätet. Saltsjöbanan är ett exempel på den senare typen av fristående järnvägsnät. Fristående järnvägsnät som Saltsjöbanan, Lidingöbanan och Roslagsbanan har utformats och under lång tid anpassats för trafik som tillhandahåller pendeltransporter mellan en stadskärna och en eller ett antal förorter. Det är svårt att se att under överskådlig tid någon annan typ av persontrafik, eller för den delen godstrafik, på kommersiella villkor skulle kunna bedrivas på något av dessa nät. Pendeltrafiken på dessa nät organiseras av SL som också svarar för upphandling av förvaltningen av nätens infrastruktur. En sådan ”vertikalintegration” kan vara naturlig för järnvägsnät, vars fristående karaktär, geografiska placering och tekniska uppbyggnad medför att de endast kan användas av en organisatör av järnvägstrafik för en typ av transporter.

Utöver de ovan nämnda näten finns även fristående järnvägsnät som enbart används för museitrafik.

Nuvarande ordning

I dag omfattas all järnvägsverksamhet vid fristående järnvägsnät av järnvägslagens bestämmelser om exempelvis fördelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter (6–7 kap. järnvägslagen). Det gäller även sådana nät där trafikverksamheten bedrivs på uppdrag av en organisatör av järnvägstrafik som också svarar för förvaltningen av infrastrukturen. Följden är att förvaltarna av dessa vertikalt integrerade järnvägssystem måste ta ut banavgifter och tilldela kapacitet på ett icke-diskriminerande sätt. Därtill måste de upprätta en beskrivning av järnvägsnätet, teckna

trafikeringsavtal med sig själva, eftersom de i egenskap av organisatörer svarar för trafiken på nätet, trots att detta från icke-diskriminerings-synpunkt egentligen inte är nödvändigt. Som framgår ovan förvaltas för närvarande de fristående järnvägsnätet det här är fråga om av antingen SL eller museiföreningar, som alltså också svarar för trafiken på sina respektive nät. I SL:s fall upphandlas dock utförandet av trafiken och vissa infrastrukturförvaltaruppgifter i separata upphandlingar. Avtalen förutsätter dock att SL är både ansvarig transportör och infrastrukturförvaltare. Olika företag svarar dock för trafiken respektive för åtgärder i infrastrukturen. Företagens inbördes förhållande under avtalstiden reglerar SL i avtalen med respektive utförande företag. Bestämmelserna i 6–7 kap. fyller därför ingen funktion på dessa nät. Inte heller bestämmelserna i 4 kap om transparent redovisning, vars syfte är att förhindra otillåten korssubventionering som kan inverka menligt på konkurrensen fyller någon praktisk funktion för verksamheten vid dessa nät där det inte förekommer någon konkurrens om transportkunder.

Möjligheter till undantag enligt EG-direktiven

För att kunna undanta dessa nät från tillämpningen av bestämmelserna om redovisning, tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av infrastruktur krävs naturligtvis att en sådan ordning är möjlig enligt de direktiv som reglerar dessa frågor.

Samtliga EG-direktiv på järnvägsområdet innehåller möjligheter att undanta antingen vissa järnvägsnät eller vissa järnvägsföretag vars verksamhet är begränsad till vissa angivna transporttjänster. Undantagen är dock något olika formulerade i de olika direktiven. Det är framför allt direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgiftsuttag, men också reglerna i direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, som har betydelse för nu aktuell fråga.

Bestämmelserna om tillämpningsområde i direktiv 2001/14/EG ger möjlighet att bl.a. undanta järnvägsverksamhet vid fristående lokala och regionala järnvägsnät som används för persontransporter samt järnvägsnät som endast är avsedda att användas för stads- och förortstjänster för persontrafik. Att undanta de nu aktuella näten där persontrafik i dag bedrivs av SL från de bestämmelser som behandlas i detta direktiv torde därför inte möta något hinder.

För den verksamhet som bedrivs vid de fristående järnvägsnät som används för museitrafik finns dock inte något uttryckligt undantag i direktiv 2001/14/EG. I de allra flesta fall torde dock sådan trafik vara persontrafik och därmed kunna undantas med stöd av samma bestämmelse som SL:s nät. Vidare är det grundläggande syftet bakom de harmoniserande bestämmelserna i direktiv 2001/14/EG att åstadkomma ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastruktur för att därigenom möjliggöra att järnvägen på ett mer effektivt sätt skall kunna betjäna den inre marknaden. Det faktum att de här aktuella järnvägsnäten endast används för ideellt bedriven museitrafik speglar i sig att det inte funnits tillräckliga förutsättningar att använda dem för trafik i annat än ideellt syfte. Någon konkurrens om infrastrukturkapacitet med andra typer av järnvägstrafik finns därför inte på dessa järnvägsnät. EG-rätten

(driftskompatibilitetsdirektiven) innehåller inte heller några bestämmelser som kräver av förvaltare av sådana nät att höja nätets tekniska standard till en viss miniminivå. Tvärtom innehåller artikel 1.3 i direktiv 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG ett särskilt undantag för att skydda järnvägsverksamhet som uteslutande används för historiska ändamål, som t.ex. fristående museijärnvägar. Så även om något uttryckligt undantag för den här typen av nät inte finns i direktiv 2001/14/EG gör regeringen bedömningen att ett undantag i dessa fall inte möter några EG-rättsliga hinder i de delar som regleras i detta direktiv.

När det gäller bestämmelserna om tillämpningsområde i direktiv 91/440/EEG, som bland annat reglerar frågan om trafikeringsrätter, ges i detta endast möjlighet att undanta järnvägsföretag vars verksamhet är begränsad till uteslutande stadstrafik, förortstrafik eller regional trafik. I detta direktiv undantas alltså järnvägsföretagets verksamhet i stället för själva nätet (infrastrukturen). I direktivet återfinns bestämmelser om tillträdesrättigheter för internationell järnvägstrafik. Dessa är svårtolkade både vad avser vilken infrastruktur som omfattas och hur reglerna förhåller sig till bestämmelserna om tjänstetillhandahållande i samma direktiv (i sin lydelse enligt direktiv 2001/12/EG) samt i direktiv 2001/14/EG. Frågan har betydelse för bedömningen om det är möjligt att bevilja verksamheten vid de nu behandlade fristående näten undantag. Om den i direktivet föreskrivna trafikeringsrätten anses innefatta de nu diskuterade fristående järnvägsnäten, torde ett undantag från de föreskrifter som skall tillförsäkra konkurrensneutralitet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen vara högst tveksam.

Bestämmelserna om trafikeringsrätter i direktiv 91/440/EEG hänför sig till begreppet ”järnvägsinfrastruktur”. För att förstå dessa regler är det därför av betydelse att klargöra vad som avses med detta begrepp i direktivet. Bestämmelserna måste emellertid också tolkas utifrån det övergripande syftet med hela direktivet. Det senare är att öka järnvägens förmåga att på ett effektivt sätt betjäna den inre marknaden genom att möjliggöra för järnvägsföretag att på icke-diskriminerande villkor få tillträde till den infrastruktur som krävs för att bedriva effektiva internationella godstransporter. När det gäller definitionen av järnvägsinfrastruktur återfinns denna i artikel 3, som hänvisar till kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70 bilaga 1 A. Enligt förordningen består järnvägsinfrastruktur av de anläggningar som räknas upp i bilagan under förutsättning att de ingår i en spåranläggning, inklusive sidospår, med undantag för spår inom underhålls- och reparationsverkstäder, förråd eller lokalstallar samt privata anslutningslinjer eller sidospår. Av artikel 10.6 samma direktiv i sin lydelse enligt direktiv 2001/12/EG skall alla järnvägsföretag med en föreskriven trafikeringsrätt ges ett icke-diskriminerande tillträde till järnvägsspår och tillhandahållande av tjänster i de terminaler och hamnar som är förknippade med internationell godstrafik samt på spår till och från sådana terminaler. Det gäller dock endast under förutsättning att terminalerna och hamnarna betjänar eller kan betjäna mer än en slutlig kund och att det inte finns någon alternativ hamn eller terminal som järnvägsföretaget på marknadsmässiga villkor i stället kan använda sig av.

Det kan konstateras att inget av de här aktuella fristående järnvägsnäten är anslutet till det övriga järnvägsnätet. Inget av dem betjänar

heller någon hamn eller terminaltjänstverksamhet av potentiellt intresse för organisatörer och utförare av internationell godstrafik. Inte ens uppförandet av en hamn eller terminalanläggning i anslutning till något av dem skulle leda till annan bedömning, så länge järnvägsnäten ifråga inte är anslutna till det övriga nätet. Mot bakgrund härav kan bestämmelserna om trafikeringsrätter för internationell trafik i direktiv 91/440/EEG inte anses utgöra ett hinder för att undanta näten från, i första hand, reglerna om trafikeringsrätter för internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som bedriver internationell persontrafik enligt 5 kap 2 § järnvägslagen, men även från reglerna om icke-diskriminerande kapacitetstilldelning och avgiftsättning samt särredovisningsskyldighet i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen.

Motivering

Mot bakgrund av det ovan sagda framstår det som onödigt att dessa nät skall behöva anpassas till ett EG-regelverk vars syfte är att skapa tekniska och marknadsmässiga förutsättningar för konkurrens. I promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56) föreslogs att dessa nät helt flyttas från järnvägslagen för att i stället regleras i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, dvs. den gamla järnvägssäkerhetslagen. Även om de remissinstanser som uttalat sig i frågan, exempelvis *Hovrätten för Övre Norrland*, *Järnvägsstyrelsen* och *Banverket*, har ställt sig positiva till att man skapar flexibilitet i lagstiftningen genom att i dessa fall medge undantag från det EG-harmoniserade regelverket, har enigheten varit stor om att man inte bör reglera järnväg i två olika lagar. Hovrätten för Övre Norrland och Järnvägsstyrelsen har föreslagit att det i stället tas in undantagsbestämmelser i järnvägslagen, medan exempelvis *Banverket* och *Rikstrafiken* anser att man borde sträva efter att integrera lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg i järnvägslagen (2004:519).

Regeringen delar uppfattningen att regleringen av järnväg inte bör delas upp på två lagar, utan att särregleringen av dessa nät skall ske genom undantagsbestämmelser i lagen. Det bör därför införas en ny bestämmelse, 1 kap. 1 a § första stycket, där såväl själva infrastrukturen som den verksamhet som bedrivs vid denna undantas från reglerna i 4, 6 och 7 kap. järnvägslagen. Därtill bör i 5 kap., som behandlar trafikeringsrättigheter klargöras att det inte finns någon i lagen föreskriven rätt för internationella sammanslutningar att trafikera dessa nät (5 kap. 4 §). Det senare syftar till att skapa enhetlighet mellan bestämmelserna om trafikeringsrätter och förfarandet för kapacitetstilldelning och torde endast vara av teoretisk betydelse. Det har hittills inte förekommit att någon internationell sammanslutning av järnvägsföretag ansökt om att få utföra trafik på den här typen av järnvägsnät. Som behandlats ovan bör verksamheten vid dessa nät också undantas från bestämmelserna om driftskompatibilitet (avsnitt 7.2.1) samt medges möjlighet att undantas från framtida harmoniserade säkerhetsbestämmelser avsnitt 5.3.

Undantagsbestämmelsen i 1 kap. 1 a § första stycket bör omfatta fristående järnvägsnät som uteslutande används för historiska ändamål, dvs. museitrafik. Den föreslagna undantagsbestämmelsen innefattar undantag från redovisningsbestämmelserna i 4 kap. järnvägslagen, som syftar till

att förhindra otillåten statlig korssubventionering. I det kapitlet finns redan en bestämmelse som undantar verksamhetsutövare som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel. Denna bestämmelse bör dock stå kvar trots införandet av det generella undantaget i 1 kap., eftersom det även förekommer museitrafik på det allmänna järnvägsnätet som förvaltas av Banverket och som därmed inte omfattas av det nu diskuterade undantaget.

9.2 Järnvägsnät som endast används för transporter av förvaltarens eget gods och lågtrafikerade järnvägsnät som inte är fristående.

Regeringens förslag: Förvaltare av icke statliga nät som enbart används för transporter av förvaltarens eget gods (oftast någon form av industrispår), skall helt undantas från bestämmelserna om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter i järnvägslagen.

Den i lag stadgade trafikeringsrätten för internationella sammanslutningar på sådana nät tas bort.

Infrastrukturförvaltare av andra typer av järnvägsnät skall, om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras, ges möjlighet att efter ansökan och myndighets prövning undantas från vissa skyldigheter rörande kapacitetstilldelning enligt järnvägslagen.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om krav för att medges ett sådant undantag.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag genom att man i denna inte föreslår något generellt undantag från bestämmelserna i 6–7 kap. för förvaltare av industrispår eller någon förändring beträffande regleringen av trafikeringsrättigheter. Vidare anges att infrastrukturförvaltare av lågtrafikerade nät skall kunna beviljas undantag om tillsynsmyndigheten finner att det föreligger ”särskilda skäl” i stället för ”om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras”.

Remissinstanserna: *Hovrätten för Övre Norrland* delar uppfattningen att fler infrastrukturförvaltare skall kunna undantas från vissa skyldigheter enligt järnvägslagen, men anser att man i lagtexten måste antyda vad som i så fall kan vara skälet till ett sådant undantag. *Kammarrätten i Göteborg* konstaterar att det i promemorian anges att alla möjligheter till undantag från EG-regelverken som erbjuds bör nyttjas. Kammarrätten ser därför inget skäl att inte undanta industrispår. När det gäller lättnader i regleringen för infrastrukturförvaltare av vissa lågtrafikerade nät, anser kammarrätten liksom hovrätten att gränserna för möjligheten till undantag måste framgå av lagtexten på ett tydligare sätt. T.ex. genom att uttrycket ”om det finns särskilda skäl” byts mot uttrycket ”om det kan ske utan att någon organisatörs trafik diskrimineras”. *Järnvägsstyrelsen* anser att det skall framgå direkt av lagtexten att de som tillhandahåller infrastruktur endast i en ringa omfattning eller förvaltare som använder

infrastrukturen uteslutande för sina egna godstransporter skall undantas från bestämmelserna om kapacitetstilldelning och tillhandahållande av tjänster. *Banverket* instämmer i att mindre infrastrukturförvaltare bör kunna medges förenklade förfaranden för tilldelning av infrastrukturkapacitet. *Sveriges Kommuner och Landsting* ställer sig positivt till förslaget om vissa lättnader för mindre infrastrukturförvaltare och ifrågasätter om ens ett dispensförfarande är nödvändigt i de fall det är uppenbart att några kapacitetskonflikter inte kommer att uppkomma. Sveriges Kommuner och Landsting förordar i dessa fall i stället generella undantag för infrastrukturförvaltare med lågtrafikerade nät. *Sjöfartsverket* stödjer i princip förslaget i promemorian om att möjliggöra lättnader i regleringen för fler infrastrukturförvaltare än i dag. *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att det är nödvändigt att ägarna till enstaka anslutningsspår och andra mindre spåranläggningar får ett förenklat förfarande för att förhindra nedläggning som innebär att järnvägens konkurrenskraft minskar. Vilka effekter förslaget får, kommer dock helt att styras av tillsynsmyndighetens agerande som därför måste få ett tydligt uppdrag att anpassa sina krav till vad infrastrukturförvaltarna är beredda att bära. *Sveriges Hamnar* stödjer förslaget och ser positivt på alla slags förenklingar som kan göras för att underlätta förvaltningen av järnvägsspår i hamnar.

Skälen för regeringens förslag

Nuvarande ordning

Förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och organisatörer respektive utförare av järnvägstrafik regleras i 6 och 7 kap. järnvägslagen. Bestämmelserna i 6 kap. rör i huvudsak tilldelning av infrastrukturkapacitet och i 7 kap. uttag av avgifter för nyttjande av infrastruktur. Genom bestämmelserna genomförs delar av direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Syftet med bestämmelserna i detta direktiv är ytterst att garantera organisatörer och utförare av järnvägstrafik – nationell som internationell – tillgång till infrastrukturkapacitet på olika järnvägsnät på rättvisa och icke-diskriminerande villkor. Järnvägsnät varierar dock högst väsentligt med avseende på utbredning, grad av trafikering samt teknisk och trafikal integrering med andra nät. Trots detta är, med ett undantag, bestämmelserna i järnvägslagen inte utformade för att medge någon differentiering av infrastrukturförvaltarens skyldigheter utifrån vad det är för typ av järnvägsnät som denne förvaltar. Undantaget rör infrastrukturförvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en verksamhet som består i tillhandahållande av sådana tjänster som är nödvändiga för att bedriva järnvägstrafik, t.ex. lastning, lossning, reparation och rangering av tåg (6 kap. 24 § järnvägslagen). Dessa aktörer är undantagna från vissa av de skyldigheter som åvilar övriga infrastrukturförvaltare, t.ex. att genomföra en tågplaneprocess och att tilldela kapacitet med hjälp av kriterier som skall leda till ett samhälls-ekonomiskt effektivt nyttjande av järnvägsnätet.

De infrastrukturförvaltare som inte omfattas av denna lättnadsregel måste enligt nuvarande ordning däremot tillämpa samtliga förfaranden

för tilldelning av infrastrukturkapacitet som beskrivs i 6 kap., trots att järnvägsnäten de förvaltar kan ha mycket skiftande förutsättningar vad gäller möjligheten att generera olika typer respektive volymer av trafik. Ett järnvägsnät kan t.ex. bestå av ett hundratal meter järnvägsspår som trafikeras av ett tåg i veckan och som förvaltas av en kommun i syfte att ansluta ett industriområde till ett större järnvägsnät. Risken för kapacitetskonflikter är av naturliga skäl mycket mindre på ett sådant järnvägsnät än på ett nät som Banverkets. Av detta följer att risken för att infrastrukturförvaltarens tilldelningsåtgärder får diskriminerande effekter i utgångsläget är betydligt lägre för sökande på det lågtrafikerade järnvägsnätet än för sökande som vill trafikera Banverkets nät.

Motivering

Som framgår ovan är järnvägslagens bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet i första hand hämtade från direktiv 2001/14/EG, som främst synes vara utformat med tanke på sådana järnvägsnät som förvaltas av stora infrastrukturförvaltare som Banverket eller DB Netz i Tyskland. En slags dold förutsättning för bestämmelserna i direktivet är att samtliga järnvägsnät ger förutsättningar för transporter av en sådan volym att dels flera organisatörer trafikerar eller vill trafikera dem, dels att kapacitetskonflikter uppkommer. På sådana järnvägsnät råder konkurrens om infrastrukturkapacitet mellan organisatörer och utförare av järnvägstrafik som efterfrågar denna för att på ett så effektivt sätt som möjligt utbjuda tågtrafik som överensstämmer med transportkundernas efterfrågan. Det är denna konkurrens som motiverar direktivets och även järnvägslagens detaljerade bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande villkor. När det inte föreligger förutsättningar för en sådan konkurrens framstår det dock som onödigt att tillämpa flera av de detaljerade till icke-diskriminering syftande bestämmelserna. Därigenom skulle alla förvaltare av järnvägsnät där av olika skäl sökandes efterfrågan på kapacitet inte riskerar att leda till uppkomsten av kapacitetskonflikter kunna besparas onödiga kostnader. Utifrån liknande skäl som de som legat till grund för bestämmelsen om att Järnvägsstyrelsen vid tillståndsgivning har möjlighet att anpassa säkerhetskrav som ställs på infrastrukturförvaltare med avseende på verksamhetens art och omfattning, bör därför en möjlighet att differentiera infrastrukturförvaltares skyldigheter i samband med kapacitetstilldelning införas i järnvägslagen. Detta bör göras med utgångspunkt i det övergripande kravet på icke-diskriminering som fastslås i direktiv 2001/14/EG.

För järnvägsnät som enbart används av förvaltaren för transporter av eget gods innebär detta att de helt kan undantas från detta direktivs regler rörande tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgiftsuttag. Även om förvaltaren nyttjar två eller flera järnvägsföretag för denna typ av transporter på sitt nät, kan denne i transportavtalen med dessa företag reglera alla nödvändiga förutsättningar för att undvika uppkomsten av kapacitetskonflikter. Ett skäl till varför ett sådant undantag inte gjordes redan vid införande av järnvägslagen var oklarheten om hur reglerna om trafikeringsrätt i direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar förhöll sig till bestämmelserna om direktivets tillämpnings-

område i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. I det förra direktivet ges bland annat internationella sammanslutningar av järnvägsföretag en mycket vid trafikeringsrätt när det gäller att utföra genomgående internationell järnvägstrafik. Denna vida tolkning av trafikeringsrätten, som endast kan anses vara av teoretisk betydelse eftersom någon trafik av detta slag aldrig förekommit på här diskuterade nät och inte heller i framtiden kan förväntas göra det, bör omprövas med avseende på järnvägsnät som endast används för infrastrukturförvaltarens egna godstransporter. Därigenom tolkas trafikeringsrättsbestämmelserna i direktiv 91/440/EEG på ett sätt som överensstämmer med innebörden av bestämmelserna om tillämpningsområde för direktiv 2001/14/EG. Det nuvarande undantaget i järnvägslagen vad avser rätten för europeiska järnvägsföretag att utföra godstrafik på sådan privatägd infrastruktur bör till följd härav utökas till att även omfatta internationella sammanslutningar. Detta får till följd att reglerna om trafikeringsrätt och reglerna om rättigheter och skyldigheter vad gäller förfarandet för kapacitetstilldelning och avgiftssättning hänger ihop. Något krav på att följa de avancerade procedurerna i EG-direktiven och järnvägslagen skall alltså inte ställas på de förvaltare som inte är skyldiga att upplåta sina nät till några utomstående aktörer. Sammanfattningsvis skall förvaltare av järnvägsnät som endast används för dennes egna godstransporter undantas dels från 6 och 7 kap. järnvägslagen, dels från reglerna om trafikeringsrätt i 5 kap. järnvägslagen. Regeringen föreslår därför att det införs bestämmelser av sådant innehåll i 1 kap. 1 a § andra stycket järnvägslagen respektive 5 kap. 4 § järnvägslagen.

Andra järnvägsnät, där det av olika skäl inte kan förväntas uppstå kapacitetskonflikter, måste alltså omfattas av regler om förfarandet för kapacitetstilldelning. Förfarandet bör dock kunna förenklas. Från icke-diskrimineringssynpunkt sett är det t.ex. inte nödvändigt att en kommun, som förvaltar ett anslutningsspår till ett mindre terminalområde som trafikeras av ett tåg i veckan, upprättar en tågplan i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. 9–13 §§ järnvägslagen. Det är inte heller nödvändigt att kommunen utarbetar prioriteringskriterier som anger hur kapacitetskonflikter skall lösas så att infrastrukturen används på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Normalt borde det räcka med att kommunen och Banverket, tillsammans med den berörde organisatören eller utföraren av järnvägstrafik, inom ramen för det samarbete som infrastrukturförvaltare är skyldiga att genomföra för att möjliggöra nätöverskridande trafik, kommer överens om passande tider för när tåget skall passera över gränsen mellan de båda järnvägsnäten. Däremot bör varje infrastrukturförvaltare även fortsättningsvis vara skyldig att upprätta en beskrivning av järnvägsnätet. Kraven på innehållet i detta dokument bör dock kunna differentieras vad gäller detaljeringsgrad. Regeringen avser att återkomma med förändringar i järnvägsförordningen (2004:526) som medger en sådan differentiering.

Det finns inget uttryckligt stöd i direktiv 2001/14/EG för att på ovan beskrivet sätt differentiera infrastrukturförvaltarens skyldigheter med utgångspunkt i trafikmönstren på deras järnvägsnät. Däremot kan en sådan differentiering åstadkommas utan risk för en negativ inverkan på rätten för organisatörer och utförare av järnvägstrafik att få tillgång till

infrastrukturkapacitet på rättvisa och icke-diskriminerande villkor. Detta har också varit ett av skälen bakom den nuvarande särregleringen av sådana tjänstetillhandahållare som avses i 6 kap. 24 §.

Sammanfattningsvis bör, i syfte att undvika onödiga transaktionskostnader, järnvägslagen förses med en bestämmelse som möjliggör för fler infrastrukturförvaltare att erhålla lättnader rörande skyldigheten att tillämpa olika detaljerade förfaranden i samband med planering och tilldelning av infrastrukturkapacitet. Regeringen delar uppfattningen som framförts av *Hovrätten för Övre Norrland* och *Kammarrätten i Göteborg* att det direkt av en sådan bestämmelse bör framgå vad som utgör skäl för att omfattas av ett sådant undantag. Bestämmelsen, som föreslås tas in som ett nytt andra stycke i 6 kap. 24 § bör utformas så att tillsynsmyndigheten, om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras, i enskilda fall får besluta att en infrastrukturförvaltare får omfattas av lättnadsregeln i paragrafens första stycke. Andra remissinstanser, som *Järnvägsstyrelsen* och *Sveriges Kommuner och Landsting*, har ansett att det inte bör krävas en individuell prövning i varje enskilt fall, utan att det i stället skall framgå direkt av lagtexten att vissa järnvägsnät omfattas av lättnadsregeln. Detta vore naturligtvis en lösning som skulle underlätta för såväl de aktuella infrastrukturförvaltarna som för Järnvägsstyrelsen. Problemet är att på förhand ge en generell beskrivning av vilka nät som skall omfattas av bestämmelsen. Det förhållandet att nätet är lågt trafikerat utgör inte automatiskt tillräckliga skäl för undantag. Även i de ärenden tillsynsmyndigheten har att pröva kan det dock förväntas att förfarandet många gånger kan bli relativt summariskt och att besluten kan upprättas i enlighet med vissa standardskrivningar. Det åligger förvaltaren att visa att ett undantag inte skulle leda till att det finns risk för diskriminering. Besluten skall kunna förenas med villkor, vilket kan vara nödvändigt för att hänsyn skall kunna tas till händelser som kan påverka trafiksituationen på ett sådant sätt att beslutet bör omprövas. Bestämmelsen bör också förenas med ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om vilka krav som skall ställas för att undantagsbestämmelsen skall vara tillämplig (6 kap. 25 §).

9.3 Avgifter för användning av infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar

Regeringens förslag: Avgifter för användning av statligt ägd och förvaltd järnvägsinfrastruktur på terminalområden skall fastställas enligt samma princip som för annan järnvägsinfrastruktur, dvs. enligt huvudregeln på grundval av den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Den nuvarande särregleringen för uttag av avgifter för sådan infrastruktur i 7 kap. 2 § järnvägslagen, som innebär att högre avgifter kan tas ut för sådan infrastruktur skall därför tas bort. Särregleringen skall dock kvarstå när det gäller motsvarande infrastruktur som inte ägs och förvaltas av staten.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag genom att det i denna föreslås att all infrastruktur på terminaler och rangerbangårdar skall prissättas enligt marginalkostnadsprincipen.

Remissinstanserna: *Banverket* konstaterar att den föreslagna ändringen medför att bestämmelsen kommer att överensstämma med artikel 7.3 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter samt anför att det är viktigt att ambitionen att ge bra förutsättningar för godstrafik på järnväg inte motverkas av för höga kostnader i de yttersta, oftast mycket korta, delarna av transportkedjan. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* tillstyrker den föreslagna förändringen, men vill peka på ett problem med beräkningen av den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Dataunderlaget för att beräkna såväl omfattningen av den trafik som bedrivs, som de kostnader som är förenade med att tillhandahålla anläggningarna är oftast bristfälliga. *Sjöfartsverket* och organisationen *Sveriges Hamnar* ser att förslaget kan leda till praktiska såväl som principiella problem för hamnarna i Sverige. En marginalkostnadsprissättning kommer enligt dem innebära att spårtrafiken inom hamnarna i mycket liten utsträckning kommer att kunna bära sina kostnader, vilket kan vara ett problem både på kort och lång sikt. Det senare genom att det skapas sämre förutsättningar för att investera i järnvägsanslutningar till hamnar. *Sjöfartsverket* konstaterar också att förslaget ger uttryck för en annan tolkning av artikel 7.3 i direktiv 2001/14/EG än vad som gavs uttryck för i propositionen *Järnvägslag (2003/04:123)*. *Branschföreningen Tågoperatörerna* tillstyrker förslaget och anför att särskilt när det gäller prissättning i hamnar, som har en monopolställning, skulle nuvarande lydelse av paragrafen kunna innebära en kostnadsökning som inte järnvägsmarknaden skulle tåla eller att ägarna av anslutningsspår tar ut en orimligt stor del av betalningsviljan för ett transportföretag.

Bakgrund: Järnvägsstyrelsen lämnade i en skrivelse till Näringsdepartementet den 2 september 2005 (Dnr. 2005/7098/IR) förslag till vissa ändringar av järnvägslagen. Ett av dessa förslag rörde prissättningen av nyttjande av infrastrukturen vid terminaler och rangerbangårdar. Enligt Järnvägsstyrelsens uppfattning strider den nuvarande lydelsen av 7 kap. 2 § sista meningen järnvägslagen mot regleringen i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Järnvägsstyrelsen anser att direktivet måste tolkas så att själva nyttjandet av infrastrukturen alltid är att hänföra antingen till det s.k. minimipaketet eller till en bantillträdestjänst och att avgift för tillträdet därmed skall tas ut i enlighet med artikel 7.3 i direktivet, vilket för svensk del innebär en marginalkostnadsbaserad avgift. Frågan behandlades i promemorian *Andra järnvägspaketet (Ds 2005:56)* där det föreslogs att den nuvarande regleringen skulle ändras i enlighet med vad Järnvägsstyrelsen föreslagit.

Terminaler, hamnar och rangerbangårdar är funktioner bestående av olika anläggningstyper som används för att tillhandahålla tjänster som t.ex. lastning, lossning och rangering. Enligt den nuvarande regleringen i järnvägslagen (7 kap. 2 §) skall avgift för att utnyttja infrastruktur som ingår i olika typer av terminaler och rangerbangårdar fastställas enligt samma principer som gäller för de tjänster som tillhandahålls vid terminalen. Det innebär att avgifterna skall vara icke-diskriminerande samt, i de fall det endast finns en som tillhandahåller tjänsten, beräknas utifrån vad det faktiskt kostar att utföra tjänsten och efter det faktiska utnyttjandet som köparen av tjänsten begär. I de fall det finns flera som

tillhandahåller tjänsten, får marknadsprissättning tillämpas. Det råder alltså i dag en friare prissättning av den här typen av spår än vad som gäller för linjenätet.

Tjänster regleras i artikel 5 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. I artikeln anges att järnvägsföretag skall ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som beskrivs i direktivets bilaga II. I artikel 7 anges principer för fastställande och uttag av avgifter. Enligt artikel 7.3 skall avgifterna för minimipaketet och bantillträdestjänsterna fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (i järnvägslagen tolkad som marginalkostnad). Enligt artikel 7.7 skall det tillhandahållandet av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till direktivet inte omfattas av regleringen i artikeln. Det betyder således att avgiften för dessa tjänster inte behöver fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. För att ta reda på vilka tjänster som omfattas av kravet och vilka tjänster som inte omfattas av detta, måste man gå till direktivets bilaga II. I bilagan görs en uppdelning av de olika tjänsterna i olika punkter. I punkten 1 räknas de tjänster som ingår i det s.k. minimipaketet upp. Det handlar exempelvis om så grundläggande förhållanden som att järnvägsföretag skall ha rätt att få sin ansökan om kapacitet behandlad samt ha rätt att nyttja den kapacitet som beviljats. I bilagans punkt 2 anges vad som skall räknas som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster. De tjänster som räknas upp i punkterna a–h uttrycks genom att olika anläggningar räknas upp som, det får förstås, både representerar bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster. I punkt d) anges godsterminaler och i punkt e) rangerbangårdar.

Skälen för regeringens förslag: För att den uppdelning av prissättningen som görs i artiklarna 7.3 och 7.7 mellan prissättningen av bantillträdestjänster och tillhandahållandet av tjänster skall fylla någon funktion anser regeringen, till skillnad från vad som anfördes i propositionen Järnvägslag (2003/04:123 s. 133 f), att direktivets reglering måste tolkas så att det utgör en ”bantillträdestjänst” att dels få tillträde till spåren på rangerbangården eller godsterminalen, dels att tilldelas kapacitet på anläggningen samt ett ”tillhandahållande av en tjänst” att få nyttja de tjänster som där tillhandahålls, t.ex. lastning och lossning av gods respektive av- och påkoppling av vagnar. Bantillträdestjänsten skall då prissättas på samma sätt som användning av infrastrukturen på linjenätet, dvs. till den kostnad som, inom ramen för förvaltarens kostnader, uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, medan prissättningen av tjänsten inte behöver begränsas till denna ”marginalkostnad”. Regleringen är ägnad att säkerställa att avgiftssättningen av infrastruktur inom terminalområden utsätts för samma principiella överväganden och utvärdering som gäller för avgifter för nyttjande av järnvägens övriga infrastruktur. Ett skäl att prissätta spårkapaciteten enligt samma principer som på huvudspåret är en strävan efter ett effektivt nyttjande av linjekapacitet med så ”fulla” tåg som möjligt. Utan möjlighet till växling/rangering på spårkapacitet som prissätts enligt samma grundprinciper som på huvudspåret minskar järnvägsföretagens intresse för tågbildning i detta syfte och det uppstår risk för större efterfrågan på linjekapacitet. Spår på linjer och terminaler

måste ses som kommunicerande kärn för vilkas nyttjande gemensamma avgiftsprinciper måste tillämpas för att kunna optimera användningen av den samlade infrastrukturen.

Sjöfartsverket och *Sveriges Hamnar* har dock starkt motsatt sig en sådan förändrad tolkning av direktivet, som enligt dem kommer att innebära minskade intäkter och problem med att beräkna avgifterna. *Sjöfartsverket* har inte ifrågasatt att den föreslagna ordningen är förenlig med direktivet, men uppger sig sakna en analys av den konkurrerande tolkningen, dvs. den som regeringen gjorde i propositionen *Järnvägslag* (prop. 2003/04:123 s. 133 ff). Denna tolkning tog fasta på att de aktuella tjänsterna som undantas från de generella reglerna för avgiftsättning i direktivets bilaga uttryckts i tydliga fysiska termer. Direktivet använder t.ex. uttrycket ”rangerbangårdar” och inte ”rangering”. På motsvarande sätt hänvisas till ”godsterminaler” och inte till godsterminalhantering. Även *Lagrådet* har, med hänvisning till *Sjöfartsverkets* argumentation, ifrågasatt den föreslagna ändringen. *Lagrådet* skriver att ”Det kan betvivlas om det låter sig göra att särskilja kostnaderna på det sätt remissens argumentering förutsätter. Om det inte kan göras i praktiken, ifrågasätter *Lagrådet* om den föreslagna ändringen påfordras av direktivet. I vart fall bör det i det fortsatta lagstiftningsarbetet (åtminstone i författningskommentaren) tydliggöras hur åtskillnad skall göras mellan tillträde till godsterminaler och rangerbangårdar, för vilket avgift skall fastställas enligt 7 kap. 2 §, och å andra sidan de tjänster som utförs vid godsterminaler och på rangerbangårdar, för vilka avgift får fastställas enligt 7 kap. 8 §.”

Regeringen vidhåller i princip den uppfattning som gavs uttryck för i lagrådsremissen att den svenska regleringen på den här punkten måste ändras för att den svenska lagen på ett korrekt sätt skall återge artikel 7 i direktiv 2001/14/EG och delar i den delen *Järnvägsstyrelsens*, och flertalet av de remissinstansers som uttalat sig i frågan, uppfattning. *Lagrådets* invändningar väcker dock ånyo frågan om de praktiska konsekvenser det får att i de här fallen införa en generell regel som innebär att två olika principer, med olika regler för avgiftstak, skall gälla för verksamheten vid terminaler som tillsammans i enstaka fall skulle kunna leda till att exempelvis även kommunala och privata aktörer inte skulle kunna få ut kostnadstäckning för sina investeringar.

Samhällsekonomisk effektivitet och därmed marginalkostnadsbaserade avgifter utesluter inte möjligheten att därutöver ta ut särskilda avgifter. Enligt järnvägslagen (7 kap. 4 §) kan en infrastrukturförvaltare, t. ex. en hamn, ta ut s.k. särskilda avgifter som är högre än den rent marginalkostnadsbaserade avgiften. Sådana särskilda avgifter, som enligt artikel 8 i direktiv 2001/14/EG kallas ”prishöjningar”, får tas ut i syfte att bidra till täckning av infrastrukturens fasta kostnader så länge detta är förenligt med de samhällsekonomiska grundförutsättningarna. Annorlunda uttryckt innebär det att en särskild avgift utöver den marginalkostnadsbaserade avgiften får tas ut så länge det inte leder till att transporter förs över från järnvägen till ett annat trafikslag. Vidare kan enligt 7 kap. 5 § i vissa fall en speciell variant av särskild avgift, som i viss mån eftersätter den samhällsekonomiska effektiviteten tas ut. Förutsättningen för detta är att det gäller ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägstransportsystemet, som genomförts efter den 15 mars 1986 och

som inte hade kommit till stånd om möjligheterna att ta ut avgifter hade begränsats till den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Uttag av den sistnämnda typen av särskild avgift skulle t.ex. kunna komma i fråga i de fall priset på tillhandahållande av tjänster i en terminal skall begränsas till självkostnad i enlighet med bestämmelsen i 7 kap. 8 § (dvs. då tjänstetillhandahållaren har en monopolställning). Vanligtvis torde det inte vara möjligt att ta ut avgift enligt 7 kap. 5 § i de fall där tillhandahållandet av terminaltjänsten får marknadsprissättas, vilket i de fallen inte heller behövs för att möjliggöra full kostnadstäckning för den sammantagna terminalverksamheten.

Trots de här redovisade möjligheterna att ta ut högre avgifter än ren marginalkostnad, kan emellertid inte uteslutas att det kan förekomma anläggningar som måste anses tillhandahålla sina tjänster i en monopolställning och där investeringen i infrastrukturen har gjorts före den 15 mars 1986 och som därmed, på grund av regleringen, skulle vara tvungna att begränsa sitt avgiftsuttag på ett sätt som kan medföra att man för anläggningen inte kan ta in avgifter som täcker kostnaderna. Enligt regeringens uppfattning måste denna situation av flera skäl undvikas. Bland annat skulle frågan om statlig kompensation kunna väckas (jfr artikel 6.1 i direktiv 2001/14/EG). Vidare måste det anses högst tveksamt om en ordning som innebär att en investerare inte tillåts att ta ut avgifter till täckande av sina kostnader inte skulle kunna anses stå i strid med mer grundläggande principer om exempelvis egendomsskydd. Det bör därför undersökas om det går att i den EG-rättsliga järnvägsregleringen hitta stöd för att undanta järnvägsinfrastrukturen vid den här typen av anläggningar som inte förvaltas av staten från kraven på prissättning av järnvägsinfrastrukturen. I det direktiv som här diskuteras, 2001/14/EG, saknas en definition av begreppet järnvägsinfrastruktur. Däremot återfinns en definition av begreppet i direktivet 1991/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, i vilken det hänvisas tillbaka till en definition i bilaga 1 A till kommissionens förordning (EEG) nr 2598/70. I denna definition undantas privatägda anslutningslinjer eller sidospår från begreppet järnvägsinfrastruktur. Enligt regeringens uppfattning måste detta i det här sammanhanget anses innefatta spår i terminaler. En annan sak är att järnvägsföretag på lika villkor skall beredas tillträde till vissa centrala funktioner i exempelvis terminaler och hamnar, vilket också regleras i direktiv 1991/440/EEG. Regleringen om avgifter i direktiv 2001/14/EG bör således tolkas med utgångspunkt i definitionen i förordningen. Det kan då inte anses stå i strid med EG-rätt att undanta icke statligt ägd infrastruktur i den här typen av anläggningar från kravet på att prissättas i enlighet med samma principer som gäller för infrastrukturen på linjenätet. Det får till följd att det endast är av staten ägd och förvaltd infrastruktur i den här typen av anläggningar som omfattas av kravet på marginalkostnadsbaserade avgifter och som därmed måste göra åtskillnad mellan kostnaderna för själva spår-användningen och för tillhandahållandet av tjänsten. Med en sådan distinktion mellan statligt och icke-statligt ägd och förvaltd infrastruktur kan såväl *Lagrådets* som *Sjöfartsverkets*, *Sveriges Hamnars* och *Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI)* invändningar i allt väsentligt anses åtgärdade. Dels genom att det endast blir Banverket som kommer att behöva beräkna marginalkostnaden för trafik på den här typen av

infrastrukturanläggningar, dels genom att risken för att icke-statliga aktörer inte skulle kunna få ut kostnadstäckning för sina investeringar undanröjs. Regeringen anser emellertid alltjämt att det är mycket viktigt att avgiftsuttaget för olika operatörer i exempelvis hamnar är icke-diskriminerande och konkurrensneutralt. Här bör den ändring som nu föreslås i 6 kap. 23 § järnvägslagen, och som innebär att villkoren för tillhandahållande av tjänster måste medge insyn, fylla en funktion.

9.4 Avgifter för museitrafik

Regeringens förslag: En infrastrukturförvaltare skall inte behöva ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen av den som på ideell grund bedriver museitrafik.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: *Banverket* ser med tillfredsställelse på möjligheten att medge museitåg befrielse från vissa avgifter för att trafikera järnvägsinfrastruktur.

Skälen för regeringens förslag: Banverket har under en längre tid begärt att det skall vara möjligt för ideellt verkande museiföreningar att bedriva museitrafik utan att erlagga banavgift på det statliga järnvägsnätet. Banverket har som skäl härför anfört att det skulle bidra till att bevara järnvägens kulturarv och ligga i linje med det synsätt på sektorsansvar som kommer till uttryck i propositionen Kulturarvkulturmiljöer och kulturföremål (prop. 1998/99:114).

Ingen infrastrukturförvaltare kan i dag medge fullständig avgiftsbefrielse för viss typ av tågtrafik. Alla infrastrukturförvaltare är enligt järnvägslagen (7 kap. 2 §) skyldiga att ta ut en marginalkostnadspeglande banavgift. Skyldigheten att ta ut en marginalkostnadspeglande avgift följer av bestämmelser i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter. Dessa bestämmelser syftar dock endast till att garantera kommersiellt eller åtminstone affärsmässigt verkande organisatörer och utförare av järnvägstrafik tillträde till europeisk järnvägsinfrastruktur på icke-diskriminerande villkor. I detta fall gäller frågan tillträdesvillkoren för ideellt bedrivna trafik. Avgiftsvillkoren för sådan trafik är av mindre intresse från icke-diskrimineringssynpunkt. En avgiftsbefrielse av den ideellt bedrivna museitrafiken får dock inte leda till en minskad tillgång på infrastrukturkapacitet för de affärsmässigt eller kommersiellt verkande trafikorganisatörerna. Under förutsättning att detta inte sker kan inte en avgiftsbefrielse i de här fallen anses stå i strid med syftet bakom direktiv 2001/14/EG.

Med museitrafik avses i första hand trafik med sådana fordon som Järnvägsstyrelsen i enlighet med vad som föreslås under avsnitt 7.2.1 klassar som museijärnvägsfordon. Avgiftsbefrielse skall dock inte uteslutas för att exempelvis ett modernt lok används för att dra vagnar av museikaraktär, vilket skulle kunna förekomma därför att ett ånglok kan medföra brandrisk under torra och varma perioder.

Någon särskild bestämmelse som anger att den som bedriver avgiftsbefriad museitrafik endast får ansöka om restkapacitet bedöms inte vara

behövlig. Infrastrukturförvaltare är enligt 6 kap. järnvägslagen skyldiga att tilldela kapacitet i enlighet med kriterier eller avgifter som skall åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Det förefaller därför naturligt att dessa i beskrivningen av järnvägsnätet anger att i kapacitetstilldelningsprocessen har museitrafik lägsta prioritet eller att betalande kunder har företräde framför icke-betalande. Följden blir då att museiföreningarna, i likhet med vad som gäller i dag, endast ansöker om restkapacitet.

Sammanfattningsvis föreslår regeringen att det införs en ny bestämmelse i 7 kap 9 § järnvägslagen som innebär att infrastrukturförvaltare inte behöver ta ut banavgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen av den som på ideell grund bedriver museitrafik.

10 Straffansvar

10.1 Böter för brott mot vissa säkerhetsbestämmelser

Regeringens förslag: Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet inte uppfyller kraven på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten enligt 2 kap. 5 § järnvägslagen skall dömas till böter.

Promemorians förslag: I promemorian har inte lämnats något förslag i denna del.

Remissinstanserna: Har inte haft några synpunkter på frågan.

Skälen för regeringens förslag: Genom förslagen i denna proposition genomförs bland annat järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) i svensk rätt. Att säkerheten inom järnvägssystemet skall vara föremål för EU-harmonisering är i huvudsak nytt. Med anledning härav föreslås nu vissa nya materiella regler på säkerhetsområdet. Harmoniseringsprocessen kommer också att fortsätta under de närmaste åren genom att medlemsstaterna skall införa nationella säkerhetsbestämmelser som överensstämmer med av Europeiska kommissionen antagna gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder (se nedan avsnitt 5.2).

En av de regler som redan nu föreslås ändrad är 2 kap. 5 § järnvägslagen. Paragrafen innehåller i sin nuvarande lydelse ett krav på att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare för sin verksamhet skall ha en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver de generella bestämmelserna i lag, förordning och föreskrifter, dvs. en intern regelbok med säkerhetsbestämmelser. Nu föreslås att bestämmelsen delas upp i två delar. Enligt första stycket uppställs ett krav på att verksamhetsutövare skall ha ett säkerhetsstyrningssystem, vilket i enlighet med direktivets krav definieras som ”den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet”. Andra stycket motsvarar den nuvarande bestämmelsen om säkerhetsordning, om än begreppet tagits bort. Detta eftersom det inom

järnvägsbranschen förekommit olika uppfattningar om vad en säkerhetsordning skall omfatta.

I samband med ändringen av bestämmelsen anser regeringen att det ånyo bör övervägas i vad mån bestämmelsen är av sådan betydelse att den bör vara straffsanktionerad och, om så bedöms vara fallet, vilka påföljder som skall kunna komma i fråga för en överträdelse av bestämmelsen.

Nuvarande straffregler har sitt ursprung i den tidigare järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) som den 1 juli 2004 ersattes av järnvägslagen (2004:519). Rent generellt är vikten av att säkerhetsbestämmelserna efterlevs av avgörande betydelse. Järnvägen är ett masstransportmedel där i ett enda tåg kan transporteras ett stort antal passagerare och stora mängder gods, ofta i höga hastigheter. Ett åsidosättande av säkerhetsbestämmelserna kan därför få katastrofala följder. Som anfördes i propositionen Järnvägslag (2003/04:123 s. 153) är möjligheten för järnvägen att hävda sig gentemot andra transportslag, i synnerhet när det gäller persontransporter, till stor del beroende av att järnvägen uppfattas som ett säkert transportmedel. Mot bakgrund härav anser regeringen att bestämmelserna i 2 kap. 5 § första och andra stycket även fortsättningsvis skall vara straffsanktionerade.

Frågan blir då vilken straffskala som skall gälla för brottet. Härvid bör beaktas att om en överträdelse av en säkerhetsbestämmelse fått eller riskerat att få allvarliga följder torde gärningen kunna bli straffbar som brott enligt bestämmelser i 3 kap. eller 13 kap. brottsbalken. Till detta kommer de verktyg Järnvägsstyrelsen vid tillståndsprovning och i övrig tillsynsverksamhet har att tillgå. Om en verksamhetsutövare inte antas kunna leva upp till gällande säkerhetsbestämmelser lämnas inte tillstånd till verksamheten enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen (järnvägsföretag) eller 3 kap. 7 § järnvägslagen (infrastrukturförvaltare). Om en verksamhetsutövare efter det att tillstånd lämnats försämrar sin verksamhet ur säkerhetssynpunkt kan tillståndet återkallas. Om verksamhetsutövaren trots detta fortsätter att bedriva verksamheten är detta straffbart enligt 10 kap. 1 § första stycket 1, för vilket kan dömas till böter eller fängelse upp till ett år. Sammantaget gör regeringen bedömningen att det utifrån den reglering som omgärdar bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystem och interna säkerhetsbestämmelser i järnvägslagen saknas skäl att ur straffvärdessynpunkt kunna beivra överträdelser av dessa med annat än böter. Fängelse bör således inte längre ingå i straffskalan.

Härvid bör även beaktas att bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystem och interna säkerhetsbestämmelser måste vara tämligen omfattande och att alla bestämmelser kring dessa inte lämpligen kan föras in i lagen. Exempelvis anges i bilaga till järnvägssäkerhetsdirektivet omfattande krav på vad ett säkerhetsstyrningssystem skall innehålla, regler som trots detta kommer att behöva preciseras ytterligare. EU-harmoniseringen av säkerhetsbestämmelser, och kanske i synnerhet vad gäller säkerhetsstyrningssystem och interna säkerhetsbestämmelser, kommer dessutom att fortsätta. Det framstår därför som mest ändamålsenligt att dessa mer detaljerade bestämmelser anges i myndighetsföreskrifter. Redan i dag har Järnvägsstyrelsen också ett generellt bemyndigande att meddela föreskrifter om säkerhet i 2 kap. 14 § första stycket 1, vilket nu föreslås utvidgas till att omfatta de nya

bestämmelserna i bland annat 2 kap. 5 §. Det får till följd att ansvarsbestämmelsen i 10 kap. järnvägslagen i väsentliga delar kommer att preciseras genom myndighetsföreskrifter. Bestämmelsen är alltså ett s.k. blankettstraffstadgande enligt vilket förutsättningarna för straffbarhet inte anges i själva lagen utan i föreskrifter på lägre konstitutionell nivå. Högsta domstolens har slagit fast att det inte är förenligt med 8 kap. 7 § regeringsformen att förvaltningsmyndigheter fyller ut blankettstraffstadganden med fängelse i straffskalan på ett sådant sätt att den gärning som därigenom straffbeläggs anges helt eller i det väsentliga i deras föreskrifter (NJA 2005 s. 33).

Mot denna bakgrund anser regeringen sammanfattningsvis att det bör införas en ny straffbestämmelse i 10 kap. 1 a §, enligt vilken den som av uppsåt eller grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om säkerhetsstyrningssystem eller interna säkerhetsbestämmelser i 2 kap. 5 § skall dömas till böter.

11 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna skall träda i kraft den 1 juni 2007.

Banverket får till utgången av juni 2008 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan sådant tillstånd som föreskrivs i 3 kap. 7 § järnvägslagen.

Den övergångsbestämmelse till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen som medger den som med stöd av tillstånd enligt gamla järnvägssäkerhetslagen driver järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik att få fortsätta med detta utan nya tillstånd, skall förlängas från utgången av 2008 till utgången av 2010.

Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § eller ett tillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen får fortsätta driften med stöd av dessa till utgången av år 2010.

Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen senast skall vara märkta med identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 2 kap. 13 b §.

Vid prövning av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter i järnvägslagen.

Äldre föreskrifter i lagen om undersökning av olyckor skall gälla för händelser som har inträffat före ikraftträdandet.

Promemorians förslag: Skiljer sig från regeringens förslag bland annat genom att det i denna föreslås att lagändringarna skall träda i kraft den 1 juli 2006. Vidare föreslås det ingen förlängning av övergångsbestämmelsen rörande tillstånd till lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Remissinstanserna: Har inte yttrat sig särskilt över förslagen.

Skälen för regeringens förslag: Bestämmelserna i direktiven i Andra järnvägspaketet (2004/49/EG, 2004/50/EG och 2004/51/EG) skulle i de

flesta fall vara genomförda senast den 30 april 2006. Införandet är försenat och bestämmelserna bör i stället sättas i kraft till den 1 juni 2007. Europeiska kommissionen har enlighet med artikel 226 i EU-fördraget inlett ett överträdelseärende mot Sverige med anledning av det försenade genomförandet.

I propositionen föreslås att Banverket skall omfattas av tillståndskrav på samma sätt som övriga infrastrukturförvaltare. Eftersom det är fråga om en mycket omfattande verksamhet bör en särskild övergångsbestämmelse införas som medger Banverket och Järnvägsstyrelsen rimlig tid för att genomföra tillståndsprocessen. Regeringen anser att förfarandet bör kunna vara avslutat vid utgången av juni 2008.

I lagen föreslås också regler om en ny uppdelning av säkerhetsintyget (tillstånd för järnvägsföretag) i en A-del och en B-del, av vilket A-delen skall vara föremål för ömsesidigt erkännande inom EES och i Schweiz. För att ett sådant ömsesidigt erkännande skall fungera ställs höga krav på harmonisering av beslutsprocesser och kravnivåer. Järnvägsstyrelsen har inom ramen för ERA:s samarbetsgrupper för säkerhetsmyndigheter inlett detta arbete. Avsikten är att tillstånden skall vara utformade enligt de nya kraven till den 1 januari 2011. När järnvägslagen trädde i kraft den 1 juli 2004 infördes en övergångsbestämmelse till dåvarande järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) som innebar att den verksamhetsutövare som hade fått tillstånd enligt lagen kunde fortsätta bedriva sin verksamhet med stöd av detta till utgången av 2008. För att undvika att verksamhetsutövare skall behöva förnya sitt tillstånd två gånger, bör övergångsbestämmelsen förlängas med två år till utgången av 2010. Detsamma bör gälla för dem som har tillstånd enligt järnvägslagen (2004:519). I enlighet med *Lagrådets* yttrande skall ändringen av övergångsbestämmelsen till den dåvarande järnvägssäkerhetslagen till skillnad från vad som angavs i lagrådsremissen göras i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157).

I järnvägslagen (2 kap. 13 b §) införs nya bestämmelser om krav på att järnvägsfordon skall vara märkta med en identifikationskod med en innehavarbeteckning. Denna skall enligt huvudregeln tilldelas i samband med att fordonet godkänns för att tas i bruk. För fordon som vid lagens ikraftträdande redan är godkända råder det inom EU ännu en viss osäkerhet om vilka krav som skall ställas. Av vad som hittills framkommit vid den arbetsgrupp inom ERA som utarbetar förslag på specifikationer för registren och identifikationskoderna kommer det troligtvis att ställas krav på att de fordon som omfattas av kraven skall vara märkta senast sex år efter det att beslut om specifikationerna fattats. När beslut fattas är emellertid ännu inte helt klart. Att sex år föreslagits beror på att det ansetts vara ett normalt underhållsintervall för ett järnvägsfordon och att det är mest praktiskt att märkningen görs i samband med att fordonet är inne för underhåll. Till detta kommer att det i TSD:n om drift och i TSD:n om godsvagnar förekommer olika datum för när märkning enligt dessa senast skall vara genomförd. I den första anges som ett sista datum för märkning av innehavarbeteckningar (VKM) utgången av 2014 och i den andra anges den 31 januari 2013 som ett sista datum för märkning av identifikationskoden. Mot bakgrund av den brist på samordning och den ovisshet som ännu råder om vilka krav som kommer att ställas i de här avseendena, bör det som en övergångs-

bestämmelse till lagen tas in ett bemyndigande till regeringen eller, efter vidare bemyndigande, tillsynsmyndigheten att i föreskrifter ange när järnvägsfordon som vid lagens ikraftträdande redan är godkända för att tas i bruk senast skall vara märkta med identifikationskoder med innehavarbeteckningar.

Det föreslås en ny straffbestämmelse i 10 kap. 1 a § som innebär att den verksamhetsutövare som bryter mot bestämmelsen om säkerhetsstyrningssystem eller sådana övriga säkerhetsbestämmelser som verksamhetsutövaren behöver för att trygga en säker verksamhet enligt 2 kap. 5 § skall dömas till böter. Detta utgör en strafflindring jämfört med nuvarande reglering, där det föreskrivs upp till ett års fängelse för motsvarande brott. Enligt de principer som bland annat kommer till uttryck i 5 § i promulgationslagen till brottsbalken, skall i sådana fall den lindrigare straffskalan tillämpas även om gärningen begåtts innan lagen träder i kraft. Någon särskild reglering om detta behövs inte här.

12 Konsekvensbedömningar

Järnvägssektorn i Europa har historiskt präglats av stora statliga monopol. Det övergripande syftet med det pågående arbetet inom EU på det här området är att skapa en gemensam och bättre fungerande marknad för järnvägstjänster genom att successivt öppna marknaderna och skapa förutsättningar för gränsöverskridande trafik. Arbetet har resulterat i ett omfattande regelverk som alltjämt är under utveckling. Reglerna riktar sig både till medlemsländerna och till de enskilda verksamhetsutövarna. Det innebär att enskilda verksamhetsutövare kommer att ha ett mer omfattande regelverk att rätta sig efter samtidigt som möjligheterna att driva företag ökar.

Genom förslagen i propositionen genomförs de delar av EG-direktiven i Andra järnvägspaketet som kräver genomförande i lag och som inte redan är genomförda genom tidigare lagstiftning. Järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) syftar till att reglera ett i EG-rätten tidigare i huvudsak oreglerat område. Direktivets genomförande kommer därför att medföra ett i viss utsträckning förändrat och utökat regelverk, vilket kommer att påverka aktörerna. Det gäller både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, men också Järnvägsstyrelsen. Regeringens strävanden har dock varit att så långt möjligt, utifrån direktivets krav, begränsa regelverket och skapa möjligheter för anpassning till verksamheter av olika slag och omfattning.

Bestämmelserna i direktiv 2004/50/EG om ändring av driftskompatibilitetsdirektiven preciserar i huvudsak ett regelsystem som redan tillämpas. Effekterna av genomförandet av detta direktivs bestämmelser bedöms därför bli ganska begränsade.

Genom bestämmelserna i direktiv 2004/51/EG utvidgas marknadstillträdet för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter. Direktivets bestämmelser kräver emellertid ganska små förändringar av järnvägslagens bestämmelser om trafikeringsrätter. Förändringen består i att utländska järnvägsföretags rätt att i Sverige bedriva internationell

godstrafik med cabotage (dvs. internationell trafik med en rätt att i Sverige både lasta och lossa gods) utvidgas något i förhållande till vad som gäller i dag genom att det inte längre skall ställas krav på att svenska järnvägsföretag skall ges motsvarande rätt i det land från vilket det sökande järnvägsföretaget kommer. Effekterna, åtminstone på kort sikt, av denna förändring bedöms bli ganska små. Direktivet innehåller också en bestämmelse om att förfarandet för tillhandahållande av tjänster skall medge insyn, vilket för dessa aktörer kan komma att innebära vissa smärre administrativa konsekvenser.

När det gäller de förslag i propositionen som inte är direkt påkallade av nu aktuella direktiv, syftar de framför allt till att skapa en ökad flexibilitet i regelverket. Avsikten är att bidra till lägre kostnader och mindre administration genom att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet.

12.1 Ekonomiska konsekvenser

Förslagen om att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet bedöms få positiva ekonomiska konsekvenser för majoriteten av de drygt femhundra infrastrukturförvaltare som i dag har tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur. Fristående järnvägsnät avsedda för lokal och regional persontrafik samt museitrafik undantas helt från de till icke-diskriminering syftande bestämmelserna i 6 och 7 kap. järnvägslagen. Detsamma gäller för de järnvägsnät som uteslutande används för transporter av förvaltarens eget gods. För andra järnvägsnät införs en möjlighet för Järnvägsstyrelsen att, om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras, medge ett förenklat förfarande för kapacitetstilldelning. Det är svårt att uppskatta hur stor effekten blir, eftersom de bestämmelser som nu föreslås bli ändrade ännu aldrig har tillämpats. Det står dock klart att flertalet infrastrukturförvaltare, om förslagen genomförs, slipper att bekosta ett ganska omfattande administrativt arbete i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet. Till följd av dessa lättnader i tilldelningsprocessen bedöms också organisatörer och utförare av järnvägstrafik kunna göra vissa smärre administrativa besparingar.

Fordonsägare kan komma att få vidkännas en engångskostnad för ommärkning av sina fordon. Om detta blir fallet och hur höga kostnaderna i sådana fall blir beror på innehållet i de specifikationer om fordonsregister m.m. som ERA skall utarbeta och DKS-kommittén anta.

Järnvägsstyrelsens arbetsbörda bedöms öka. Förslagen innebär bl.a. att Järnvägsstyrelsen måste granska individuella ansökningar från infrastrukturförvaltare med begäran om att omfattas av lättnadsregeln i järnvägslagen (6 kap. 24 §). De flesta av dessa ärenden bedöms dock vara ganska okomplicerade. Därefter kommer sannolikt arbetsbördan att minska och inskränka sig till de fall där förutsättningarna för det första beslutet ändrats på ett sådant sätt att detta bör omprövas. Järnvägsstyrelsens arbetsbörda bedöms också öka till följd av de nya arbetsuppgifter som följer av järnvägssäkerhetsdirektivet. Det gäller då främst

uppgifterna att bereda beslut om svensk ståndpunkt i de frågor om gemensamma säkerhetsmål, säkerhetsmetoder och säkerhetsindikatorer som ERA och DKS-kommittén arbetar med. Järnvägsstyrelsens föreskriftsarbete bedöms också öka något i omfattning till följd av förslagen i propositionen. Det är rimligt att anta att myndighetens ökade arbetsbörda kräver resursförstärkningar. Regeringen gör dock bedömningen att eventuellt resurstillskott skall finansieras inom utgiftsområdets ram.

12.2 Konsekvenser för små företag

Förslagen i propositionen bedöms kunna få både vissa positiva och vissa negativa konsekvenser för små företag. Förslagen om att ge fler infrastrukturförvaltare möjlighet att tillämpa förenklade förfaranden i samband med tilldelning av infrastrukturkapacitet berör framför allt mindre infrastrukturförvaltare. En del av dessa är små företag, vars administrativa kostnader för tilldelning av infrastrukturkapacitet bedöms kunna minska.

Generellt sett innebär förslagen dock att järnvägssektorns regelverk blir än mer komplext. Det är en följd av att EG-rätten numer också omfattar bestämmelser om harmonisering av nationella järnvägssäkerhetsbestämmelser. Komplexiteten i järnvägens reglering är i sig ett problem för i första hand små företag som svarar för förvaltning av infrastruktur eller organisation och utförande av järnvägstrafik. Det är emellertid inte helt lätt att göra något åt detta problem. Kraven på sambandet mellan fordon och bana i kombination med den valda modellen för organisation av järnvägssystemet och en hög grad av detaljerad harmoniserande EG-reglering sätter i praktiken ganska snäva gränser för möjligheten att förenkla regelverket. Regeringen har dock strävat efter att så långt möjligt åstadkomma flexibilitet i syfte att medge mindre infrastrukturförvaltare ett enklare regelverk.

Eventuella negativa konsekvenser kan slutligen också uppstå till följd av innehållet i framtida TSD och gemensamma säkerhetsmetoder respektive specifikationer för nationella fordonsregister. Sverige har dock möjlighet, om än begränsad, att påverka innehållet i sådana dokument.

De långsiktiga effekterna av förslagen för små företag är avhängiga utvecklingen av järnvägens effektivitet och konkurrenskraft. Det är dock så många faktorer och komplicerade orsakssamband som avgör takten och riktningen i denna utveckling att det knappast är meningsfullt att försöka avgöra vilka som kan vara hänförliga till förslagen i denna proposition.

12.3 Miljökonsekvenser

Förslagen bedöms inte medföra några miljökonsekvenser på kort sikt. Indirekt kan dock sådana konsekvenser uppstå till följd av förslagets effekt på järnvägens konkurrenskraft. Innehållet i framtida TSD och i gemensamma säkerhetsmetoder påverkar t.ex. järnvägens effektivitet och konkurrenskraft genom att de ställer krav på järnvägsmateriel som i sin

tur påverkar egenskaper som pris, kvalitet och säkerhet för järnvägens trafikprodukter. Krav som leder till ett utbud av trafikprodukter med efterfrågade egenskaper kan antas få positiva effekter för järnvägens konkurrenskraft. Ökar järnvägens konkurrenskraft och detta i sin tur bidrar till en minskad ökning av transporter med mer miljöbelastande trafik uppstår positiva miljöeffekter. Det är inte heller osannolikt att framtida TSD:er kommer att innehålla krav som påverkar miljöegenskaperna för järnvägsmateriel.

Prop. 2006/07:45

13 Författningskommentar

13.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

2 §

Genom ändringen genomförs artiklarna 3 1 och 19.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar m.m. (järnvägssäkerhetsdirektivet).

I paragrafen definieras vilka olyckor som skall vara föremål för obligatorisk undersökning enligt lagen. Definitionen av järnvägsolyckor i *första stycket* p. 3 ändras något. Tidigare omfattade bestämmelsen alla olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som, såvitt avsåg personskador, medfört att flera människor avlidit eller blivit allvarligt skadade. Nu föreslagna lydelse innebär att olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som orsakats av antingen en kollision mellan spårfordon eller en urspårning eller av en annan händelse med betydelse för säkerheten och som har lett till att minst en person har omkommit eller att minst fem personer har blivit allvarligt skadade alltid skall undersökas enligt lagen. Det betyder att den undersökande myndigheten vid kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar som har lett till så allvarliga följder inte skall göra någon ytterligare prövning av om en undersökning är av betydelse för säkerheten. När det däremot gäller olyckor orsakade av andra händelser är utredningskravet obligatoriskt endast om olyckan har betydelse för säkerheten. Det kan exempelvis röra sig om en kollision mellan ett tåg och en bil, bränder, kemikalieutsläpp eller att en person som befinner sig på spåret blir överkörd.

Definitionen av de skador som skall ha uppkommit för att konstituera en allvarlig järnvägsolycka ändras vad avser antalet omkomna, som nu sänks från ”flera” till en person. Antalet allvarligt skadade preciseras visserligen till fem personer, men utgör ingen egentlig skillnad eftersom det i författningskommentaren till nuvarande bestämmelse angavs att med ”flera” avsågs minst fem personer (prop. 1989/90:104 s. 35 f.). Detsamma gäller för beloppsgränsen för att uppkomna materiella skador skall medföra krav på obligatorisk undersökning. I enlighet med vad *Lagrådet* anfört i sitt yttrande skall dock beloppsgränsen två miljoner euro tas in i lagtexten för att direktivet på denna punkt skall implementeras på ett korrekt sätt. Det innebär att skador på rullande materiel, infrastruktur, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller i miljön sammanlagt skall uppskattas till detta belopp. I dagens penningvärde motsvarar det ca 20 miljoner kr. Det kan naturligtvis förekomma att det endast uppkommer skada i något av dessa avseenden. Beloppsgränsen är densamma. Det är Haverikommissionens uppskattning av kostnaderna som gäller. Avsikten är att bedömningen skall göras så snart som möjligt efter det att Haverikommissionen har fått information om olyckan. Om myndigheten vid en sådan initial uppskattning gör bedömningen att de sammanlagda kostnaderna understiger två miljoner euro, men det senare visar sig vara felaktigt, skall en undersökning då inledas under förutsättning att det inte har förflutit så lång tid att det saknas förutsättningar att på ett meningsfullt sätt genomföra en

undersökning av olyckan. Noteras kan att enligt direktivets definition av materiell skada ingår inte skador på egendom som inte transporteras med spårfordonet. Det finns dock inget som hindrar att den svenska definitionen i detta avseende är något vidare än direktivets. Det innebär endast att gränsen för när en undersökning är obligatorisk är något lägre än vad som föreskrivs i direktivet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.5.

4 §

Genom ändringen genomförs delar av artikel 22.1 i järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG).

I paragrafen anges den geografiska avgränsningen för när en händelse enligt lagen skall undersökas. Huvudregeln är att händelser som har inträffat i Sverige skall undersökas. Enligt andra stycket skall också händelser som har inträffat utomlands, men som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg, undersökas om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträtts av Sverige.

Det nya *tredje stycket* avser undersökningar av järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor som inträffat i internationell trafik mellan Sverige och ett grannland. Huvudregeln i direktivet överensstämmer med bestämmelsen i första stycket första meningen i paragrafen, dvs. att en undersökning enligt den svenska lagen skall göras av händelser som har inträffat inom det egna landets gränser. Därutöver gäller att när en järnvägsolycka eller ett tillbud till en sådan olycka har inträffat på eller ”nära” den svenska gränsen, får den undersökande myndigheten komma överens med den undersökande myndigheten i den andra berörda staten att en av myndigheterna skall utföra undersökningen eller att myndigheterna skall utföra undersökningen gemensamt. Vad som menas med ”nära” den svenska gränsen får avgöras från fall till fall av den undersökande myndigheten. Det torde dock inte röra sig om mer ett par kilometer från gränsen. I Sverige finns det järnvägsövergångar till Danmark via Öresundsbron, till Norge på fyra ställen, i Charlottenberg, Kornsjö, Storlien och Riksgränsen samt till Finland via Haparanda.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.8.

9 §

Genom ändringen genomförs artikel 20 i direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet).

I paragrafen anges vilka befogenheter den undersökande myndigheten har för att bedriva undersökningsarbetet. I *första stycket* anges bland annat att myndigheten får granska handlingar eller föremål som kan antas vara av betydelse för undersökningen. Nu föreslås att det införs en uttrycklig bestämmelse om att myndigheten får ta med sig sådana handlingar och föremål för att utföra undersökningen på en annan plats. Det kan handla om att föra med sig vrakdelar för att genomföra undersökningen på en lämpligare plats, som exempelvis i en hangar. Bestämmelsen avser undersökningar av alla slags olyckor enligt lagen och inskränker sig således inte till undersökning av järnvägsolyckor.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.6.

13.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg Prop. 2006/07:45

24 §

Ändringen är en följd av att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka i 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ändras för att överensstämma med kraven i artiklarna 3 1 och 19 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG.

I bestämmelsen anges när den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen är skyldig att rapportera inträffade olyckor och tillbud. Ändringen i lagen om undersökning av olyckor innebär att en undersökning blir obligatorisk redan om en person avlider och inte som i dag flera personer. När det gäller antal skadade preciseras detta till fem personer, men innebär i praktiken ingen skillnad mot dagens ordning eftersom det har ansetts att ”flera”, som det i dag står, motsvarar ca fem personer. Vidare görs ett tillägg som innebär att även olyckor som lett till omfattande skador på miljön skall rapporteras.

Definitionen av en allvarlig järnvägsolycka i lagen om undersökning av olyckor ändras också genom att det dels införs en beloppsgräns om två miljoner euro för när materiella skador skall leda till en obligatorisk undersökning, dels görs en begränsning av den obligatoriska skyldigheten att undersöka en olycka som beror på andra händelser än kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar till sådana händelser som är av betydelse för säkerheten. Varken beloppsgränsen eller begränsningen vad gäller orsakerna till olyckan tas in i denna bestämmelse om rapporteringsskyldigheten. Definitionen av de olyckor som skall rapporteras bör vara något vidare formulerad än definitionen av de olyckor som skall vara föremål för obligatorisk undersökning. Detta för att tillsynsmyndigheten och den undersökande myndigheten skall få kännedom om fler olyckor samt att den senare skall kunna göra bedömningen om det föreligger en undersökningsskyldighet eller om olyckan på grund av andra omständigheter bör utredas. Redan sedan tidigare har emellertid gällt att rapporteringsskyldigheten omfattar fler olyckor och tillbud än som omfattas av en obligatorisk undersökningsskyldighet.

Bestämmelsen ändras också genom att det anges att det är till tillsynsmyndigheten, dvs. Järnvägsstyrelsen, verksamhetsutövaren skall rapportera.

13.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna

Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg hette tidigare järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). I denna reglerades bland annat tillstånd att bedriva järnvägstrafik. Enligt en övergångsbestämmelse till lagen som infördes i samband med järnvägslagens (2004:519) ikraftträdande, angavs att den som hade tillstånd att bedriva järnvägstrafik enligt den

gamla lagen skulle få fortsätta bedriva verksamhet med stöd av detta till utgången av 2008. Denna tid föreslås nu förlängd till utgången av 2010. Prop. 2006/07:45

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.

13.4 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

1 kap. 1 a §

Paragrafen är ny. Bestämmelsen i *första stycket* innebär att verksamhet vid järnvägsnät som är tekniskt eller funktionellt fristående från det allmänna järnvägsnätet och enbart används för lokal eller regional persontrafik eller för museitrafik inte skall omfattas av järnvägslagens bestämmelser i 4, 6 och 7 kap. Verksamheten vid sådana nät bedrivs i vertikalt integrerad form, vilket innebär att samma verksamhetsutövare ansvarar för både trafikutövning och infrastrukturförvaltning. Det saknas därför skäl att låta dessa verksamhetsutövare omfattas av bestämmelser vars syfte är att skapa förutsättningar för konkurrensneutralitet och en icke-diskriminerande tilldelning av infrastrukturkapacitet. Som exempel på fristående nät avsedda för lokal persontrafik kan nämnas Lidingöbanan, Roslagsbanan och Saltsjöbanan och som fristående nät för museitrafik, Östra Sörmlands järnväg.

Bestämmelsen i *andra stycket* innebär att spåranläggningar och terminaler som enbart används av infrastrukturförvaltaren för egna gods-transporter (industrispår) inte skall omfattas av bestämmelserna i 6 och 7 kap. om tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgiftsättning. Det kan antingen handla om transporter i egen regi, eller att ett järnvägsföretag anlitas för att frakta företagets produkter. Det väsentliga är att det är infrastrukturförvaltaren som äger det gods som transporteras. I typfallet är det fråga om en industri där det produceras gods som fraktas på järnvägsinfrastrukturen, som också tillhör industrin. Terminaler som används av flera företag och hamnspår faller inte inom definitionen. Däremot kan anslutningsspår till det allmänna järnvägsnätet omfattas av definitionen i de fall dessa förvaltas av industriföretaget och enbart används för företagets transporter. Verksamheten vid denna typ av nät undantas inte, i likhet med vad som gäller för de fristående näten i första stycket, generellt från bestämmelserna om redovisning i 4 kap. Eftersom redovisningsbestämmelserna endast riktar sig till järnvägsföretag och till infrastrukturförvaltare som också tillhandahåller transporttjänster torde i de flesta fall bestämmelserna inte träffa innehavare av industrispår.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1 och 9.2.

1 kap. 4 §

I paragrafen införs det en definition av begreppet fordonsinnehavare. Ägarförhållandena vad avser järnvägsfordon är ofta komplicerade. Det förekommer att fordon hyrs ut i flera led och att den faktiske ägaren ligger långt från själva verksamheten. Det kan exempelvis vara en utländsk pensionsfond. Vissa krav i lagen riktar sig till fordonsinnehavaren. Det gäller bland annat kravet på att järnvägsfordon skall märkas med en identifikationskod med en innehavarbeteckning (jfr den föreslagna 2 kap. 13 b §). Med anledning härav bör den som skall anses

ansvarig som fordonsinnehavare enligt lagens bestämmelser definieras. Som fordonsinnehavare betraktas den som varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon, antingen i egenskap av ägare eller till följd av upplåtelse. I de flesta fall kan det förväntas röra sig om ett järnvägsföretag. I de fall ett visst järnvägsfordon inte varaktigt nyttjas av ett järnvägsföretag träffas i stället den som upplåter fordonet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.4.

1 kap. 5 §

Genom ändringen anges att regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten utöver vad som hittills gällt får meddela föreskrifter om vilka fordon som skall anses vara museijärnvägsfordon. Frågan kan antas få ökad betydelse genom nu föreslagna ändringar, eftersom sådana fordon generellt skall undantas från kraven på anpassning till de väsentliga kraven och till tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), jfr 2 kap. 7 § andra stycket och 2 kap. 13 § andra stycket.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.

2 kap. 5 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 9 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG.

Ändringen i *första stycket* innebär att det införs ett krav på att infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Ett säkerhetsstyrningssystem utgör dels själva organisationen, dels de åtgärder som en verksamhetsutövare inför för att trygga en säker verksamhet. Systemet skall dokumenteras. Vad säkerhetsstyrningssystemet mer i detalj skall innehålla framgår av järnvägssäkerhetsdirektivets bilaga III. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får genom 2 kap. 14 § 1 rätt att utifrån direktivets bestämmelser meddela närmare föreskrifter om vad som skall krävas för att ett säkerhetsstyrningssystem skall godkännas.

Paragrafens *andra stycke* motsvarar den tidigare bestämmelsen om säkerhetsordning. Det innebär att för verksamheten skall det också finnas sådana övriga verksamhetsspecifika säkerhetsbestämmelser som behövs för att verksamhetsutövaren skall uppfylla gällande bestämmelser i lag, förordning och föreskrifter och därmed trygga en säker verksamhet. Det föreslagna föreskriftsbemyndigandet i 2 kap. 14 § 1 omfattar även paragrafens andra stycke.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.4.

2 kap. 5 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 9.4 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG.

Bestämmelsen innebär att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag varje år måste upprätta en säkerhetsrapport som skall ges in till tillsynsmyndigheten. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ges enligt 2 kap. 14 § 1 rätt att meddela närmare föreskrifter om rapporten, som exempelvis när den senast skall ges in och vilka uppgifter den skall innehålla.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.5.

2 kap. 6 §

I bestämmelsen anges när infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är skyldiga att rapportera inträffade olyckor och tillbud till olyckor. Ändringen i *första stycket* är en följd av att definitionen av en allvarlig järnvägsolycka i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor ändras för att överensstämma med kraven i artiklarna 31 och 19 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG. Den nya definitionen innebär att en undersökning blir obligatorisk redan om en person avlider och inte som i dag flera personer. När det gäller antal skadade preciseras detta till fem personer, men innebär i praktiken ingen skillnad mot dagens ordning eftersom det har ansetts att ”flera”, som det i dag står, motsvarar ca fem personer. Definitionen av en allvarlig järnvägsolycka i lagen om undersökning av olyckor ändras också i ett par ytterligare avseenden. Dels genom att det görs en begränsning av den obligatoriska skyldigheten att undersöka en olycka som beror på andra händelser än kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar till sådana händelser som är av betydelse för säkerheten. Dels genom att det tas in en beloppsgräns på två miljoner euro vad gäller kostnaderna för de materiella skador som skall ha uppkommit till följd av olyckan, för att denna skall vara föremål för en obligatorisk undersökning. Varken beloppsgränsen eller begränsningen vad avser orsaken till olyckan tas in i denna bestämmelse, vilket innebär att rapporteringsskyldigheten, i likhet med vad som gällt redan tidigare, är något vidare och omfattar olyckor och tillbud som den undersökande myndigheten inte har en obligatorisk skyldighet att undersöka.

I paragrafen tas också in en uttrycklig reglering om att det råder en rapporteringsskyldighet även då en olycka lett till omfattande skador på miljön.

2 kap. 7 §

Genom ändringen genomförs artikel 1.3 i direktiv 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG.

I paragrafen anges vilka delsystem och komponenter som skall omfattas av bestämmelserna om kraven på driftskompatibilitet i enlighet med de väsentliga kraven och tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). Enligt den EU-anpassade terminologi som infördes i samband med järnvägslagens ikraftträdande utgör bland annat järnvägsfordon delsystem.

Ändringen i *andra stycket* innebär att museijärnvägsfordon helt undantas från kravet på att överensstämma med bestämmelserna om väsentliga krav och TSD. Det betyder att sådana fordon, även om de byggs om eller på grund av exempelvis brist på tidstrogna reservdelar moderniseras i ett visst avseende, inte skall behöva anpassas till dessa krav. Detsamma skall gälla järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket. Genom 1 kap. 5 § ges regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att föreskriva om vilka egenskaper ett fordon skall ha för att anses vara ett museijärnvägsfordon.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1.

2 kap. 13 §

Genom ändringen genomförs artikel 1.3 i direktiv 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG.

Av paragrafen framgår att delsystem endast får tas i bruk efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Enligt den EU-anpassade terminologi som infördes genom järnvägslagen utgör exempelvis ett järnvägsfordon ett delsystem.

Ändringen i *andra stycket* innebär att museijärnvägsfordon även om de moderniseras eller byggs om samt järnvägsinfrastruktur och fordon vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket undantas från bestämmelsen om att överensstämja med kraven om driftskompatibilitet för att godkännas för att tas i bruk.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.1 och 5.8.

2 kap. 13 a §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 14.3 i driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG (höghastighetståg) och 2001/16/EG (konventionella tåg) enligt artiklarnas lydelse i artikel 1.10 respektive artikel 2.9 b i direktiv 2004/50/EG.

Av bestämmelsen följer att det i vissa fall krävs ett nytt ibruktagandegodkännande för delsystem som moderniseras eller byggs om. Ett nytt godkännande skall krävas om den övergripande säkerhetsnivån för de berörda delsystemen kan påverkas av det planerade arbetet. Det är tillsynsmyndigheten som skall avgöra om förändringen är så omfattande, och en beskrivning av det planerade arbetet måste därför ges in till myndigheten. Enligt 2 kap. 7 § första stycket skall delsystem som moderniseras eller byggs om efter utgången av juni 2004 enligt huvudregeln omfattas av kraven på driftskompatibilitet. Bestämmelsen om nya godkännanden skall emellertid omfatta alla delsystem, även sådana som uttryckligt undantagits från kraven på driftskompatibilitet enligt 2 kap. 7 § andra stycket. Skillnaden är att vid tillsynsmyndighetens prövning skall i de fallen inte bestämmelserna om driftskompatibilitet och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) beaktas (2 kap. 7–12 §§).

Bestämmelsen skall också förenas med ett föreskriftsbemyndigande (2 kap. 14 § 7). I dessa föreskrifter kan mer detaljerade anvisningar ges för vad som avses med att påverka den övergripande säkerhetsnivån.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.3.

2 kap. 13 b §

Genom paragrafen, som är ny, genomförs artikel 14.4 i driftskompatibilitetsdirektiven 96/48/EG (höghastighetståg) och 2001/16/EG (konventionella tåg) enligt artiklarnas lydelse i artikel 1.10 respektive artikel 2.9 c i direktiv 2004/50/EG.

När tillsynsmyndigheten godkänner ett järnvägsfordon för ibruktagande skall detta förses med en identifikationskod i alfanumerisk form med en innehavarbeteckning. Fordonsinnehavaren skall märka fordonet med den tilldelade koden och beteckningen. Tillsynsmyndigheten skall också föra in identifikationskoden för fordonet i det nationella fordonsregistret. Även fordon som redan har godkänts för ibruktagande skall, med vissa undantag, förses med en kod och en beteckning och

föras in i det nationella fordonsregistret. Innehavaren är i dessa fall skyldig att ansöka särskilt om att tilldelas koden och beteckningen. I lagrådsremissen föreslogs att paragrafen skulle innehålla en skrivning som innebar att fordonsinnehavaren ålades att märka fordonet i enlighet med tillsynsmyndighetens föreskrifter. *Lagrådet* har i yttrandet över förslaget anfört att detta utgör en överflödigt upplysning som närmast är ett betrakta som en subdelegation till myndigheten. På vilket sätt järnvägsfordon skall märkas med koder och beteckningar faller inom ramen för regeringens föreskriftskompetens som verkställighetsföreskrifter enligt 8 kap. 13 § regeringsformen. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten ges dock enligt 2 kap. 14 § 7 mandat att meddela föreskrifter om undantag från krav på identifikationskoder och innehavarbeteckningar. Som *Lagrådet* i sitt yttrande också påpekat krävs inte något särskilt bemyndigande att meddela föreskrifter om identifikationskoderna och innehavarbeteckningarna eftersom de föreskrifter som kan förväntas behövas även i dessa fall torde falla inom regeringens föreskriftskompetens som verkställighetsföreskrifter.

Det föreslås också en övergångsbestämmelse som innebär att regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när sådana fordon som vid lagens ikraftträdande redan är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 §, senast skall vara märkta.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.4.

2 kap. 14 §

Paragrafen innehåller föreskriftsbemyndiganden. I likhet med vad som gällt tidigare omfattar bemyndigandet en rätt att meddela föreskrifter om säkerhet. Eftersom bestämmelserna om säkerhet i 2 kap. 1–5 a §§ ändras något, ändras även föreskriftsmandatets omfattning. Det innebär enligt punkten 1 att föreskrifter får meddelas om säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § första stycket, om sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet enligt 2 kap. 5 § andra stycket (motsvarande tidigare säkerhetsordning) och om säkerhetsrapporter enligt 2 kap. 5 a §. En nyhet är också att föreskriftsmandatet omfattar en rätt för myndigheten att meddela undantagsbestämmelser från säkerhetsbestämmelserna för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket samt, vad avser bestämmelsen om säkerhetsrapport i 2 kap. 5 a §, även för verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods enligt 1 kap. 1 a § andra stycket. Undantagsbestämmelserna gäller både för trafikutövning och förvaltning av infrastruktur vid sådana järnvägsnät.

Vidare får enligt punkten 7 föreskrifter meddelas om ibruktagandegodkännanden enligt 13 och 13 a §§ samt om undantag från krav på sådana identifikationskoder och innehavarbeteckningar som föreskrivs i den föreslagna bestämmelsen 2 kap. 13 b §. I enlighet med *Lagrådets* yttrande är dock ett generellt bemyndigande om föreskriftsrätt för identifikationskoder och innehavarbeteckningar överflödigt. Detta eftersom de föreskrifter som förutses utgör verkställighetsföreskrifter och därmed, enligt 8 kap. 13 § regeringsformen, faller inom regeringens föreskriftskompetens utan något särskilt bemyndigande.

3 kap. 3 §

Genom ändringen av bestämmelsen genomförs artikel 10 i järnvägs-säkerhetsdirektivet 2004/49/EG.

I *första stycket* anges att ett säkerhetsintyg skall vara uppdelat på två delar, en A-del som utgör ett intyg om att järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § första stycket är godkänt och en B-del som innefattar övriga delar av säkerhetsintyget. B-delen motsvarar i allt väsentligt säkerhetsintyget som bestämmelsen ser ut i sin nuvarande lydelse. Ett säkerhetsstyrningssystem utgör den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

Enligt *tredje stycket* skall A-delen av säkerhetsintyget, i likhet med vad som gäller för licensen enligt 3 kap. 2 §, vara giltigt inom hela EES och i Schweiz. Kravet på ömsesidigt erkännande begränsas dock till de fall ansökan avser en prövning att få utföra likvärdiga transporttjänster med dem som redan prövats.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.6.1.

3 kap. 7 §

Genom ändringen genomförs artikel 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG.

Ändringen innebär att begreppet tillstånd för infrastrukturförvaltare ersätts med den benämning som används i direktivet, ”säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare”. Enligt direktivet skall tillståndskravet omfatta alla som förvaltar infrastruktur. Det undantag från tillståndskravet som tidigare gällt för Banverket tas därför bort. Banverket får dock enligt en övergångsbestämmelse till lagen fortsätta att bedriva verksamhet utan särskilt tillstånd till halvårskiftet 2008.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.6.2.

3 kap. 8 §

Ändringen innebär endast en språklig justering. Begreppet tillstånd ändras till säkerhetstillstånd.

3 kap. 9 §

Genom ändringen genomförs artikel 10.5 och 11.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG.

Även om det inte uttryckligt angetts i lagtexten, har även tidigare gällt att tillstånd behöver omprövas när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Det har ansetts följa av att tillståndshavaren måste ha tillstånd för den verksamhet som bedrivs. Genom ändringen framgår detta direkt av lagtexten. Skyldigheten omfattar alla tillstånd.

I direktivet uppställs emellertid även krav på att säkerhetsintyg (3 kap. 3 §) och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare (3 kap. 7 och 8 §§) skall förnyas minst vart femte år. Denna omprövning på formell grund inskränks till de tillstånd där det i direktivet uppställs ett direkt krav. Avsikten är inte att tillståndet automatiskt skall förfalla efter fem år. Om en verksamhetsutövare inte inkommer med en ny ansökan kan tillsynsmyndigheten använda sig av föreläggande, förbud eller återkallelse av tillståndet enligt de allmänna tillsynsbestämmelserna i 8 kap.

Hur omfattande en omprövning skall vara får avgöras från fall till fall av tillsynsmyndigheten. En omprövning skall dock resultera i ett förnyat

tillstånd. Verksamhetsutövaren ansvarar för att en ansökan om omprövning görs och bör upplysas om när en sådan ansökan krävs i tillståndet. Enligt den nya bestämmelsen ges tillsynsmyndigheten också en rätt att begära omprövning av tillstånd eller av villkor i tillstånd under giltighetstiden med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet. Det krävs alltså att ändringen i regelverket är av en sådan betydelse ur säkerhetssynpunkt att det inte går att avvakta den obligatoriska femårsomprövningen för de intyg som omfattas av detta krav. Med föreskrifter om järnvägssäkerhet åsyftas här bestämmelser på alla föreskriftsnivåer, dvs. i lag, förordning och myndighetsföreskrifter. Denna möjlighet att begära omprövning avser av naturliga skäl endast sådana tillstånd i 3 kap. som innefattar en säkerhetsprövning, dvs. inte licenser (3 kap. 2 §) och tillstånd för dem som organiserar trafik (3 kap. 5 §).

Genom ändringen i paragrafens första stycke tas den möjlighet som tidigare fanns att meddela särskilda säkerhetsvillkor för Banverket och Rikstrafiken bort. Att denna möjligheten tas bort när det gäller Banverket är en följd av att Banverket nu skall omfattas av tillståndskrav enligt 3 kap. 7 §. Att inte heller Rikstrafiken, som organiserar trafik, skall kunna få säkerhetsvillkor föreskrivna är en följd av de ansvarsprinciper som fastställs i järnvägssäkerhetsdirektivet och som innebär att det är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som skall ansvara för säkerheten inom järnvägssystemet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.6.3.

3 kap. 10 §

Genom bestämmelsen, som är ny, införs ett föreskriftsmandat vad avser säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § och säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 §. Bemyndigandet införs med anledning av reglerna i artiklarna 10 och 11 i järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG om hur säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd skall vara uppdelade på olika delar, en A-del och en B-del, och vilka omständigheter som skall prövas i de olika delarna. Vidare omfattar bemyndigandet en rätt att meddela föreskrifter om omprövningsförfarandet vad avser tillstånd och villkor i tillstånd enligt 3 kap. 9 §.

Bestämmelsen har i viss utsträckning justerats med anledning av *Lagrådets* yttrande. I lagrådsremissen omfattade bemyndigandet även föreskrifter rörande utformningen av säkerhetsintyg, vilket Lagrådet upplyst utgör verkställighetsföreskrifter där regeringens rätt att meddela föreskrifter följer direkt av 8 kap. 13 § regeringsformen. När det gäller bestämmelsen i övrigt har Lagrådet ifrågasatt om den är avsedd att utgöra en ren informationsbestämmelse eller en delegation av normgivningsmakt inom de ramar som lagstiftningen uppställer. Regeringens avsikt är att bestämmelsen skall utgöra ett reellt bemyndigande. Föreskrifter skall med stöd av bemyndigandena kunna meddelas för att genomföra direktivets regleringar på mer detaljerad nivå, i förekommande fall sedan samordning skett mellan säkerhetsmyndigheterna inom gemenskapen. För att undvika komplicerade frågeställningar huruvida sådana regler ryms inom begreppet verkställighetsföreskrifter bör bemyndigandets omfattning inte begränsas ytterligare.

Bestämmelser om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd behandlas även i avsnitt 5.6.1 respektive avsnitt 5.6.2. Omprövning av tillstånd behandlas i avsnitt 5.6.3.

5 kap. 3 §

Genom ändringen i paragrafen genomförs artikel 10.3 andra stycket i direktiv 91/440/EEG i sin lydelse enligt artikel 1.2 a i direktiv 2004/51/EG.

Av bestämmelsen i direktivet följer att järnvägsföretag med säte i ett land inom EES eller i Schweiz skall ha rätt att utföra alla slags gods-transporttjänster på svenska järnvägsnät. Det innebär att utländska järnvägsföretag med säte i ett sådant land numera skall ha en generell rätt att bedriva godstrafik med cabotage, dvs. att vid internationell trafik ha rätt att både lasta och lossa gods inom Sverige. I den nuvarande regleringen i *första stycket* begränsas denna rätt för utländska järnvägsföretag av en reciprocitetsklausul som innebär att endast järnvägsföretag med säte i ett land inom EES eller i Schweiz där det medges rätt för svenska järnvägsföretag att bedriva godstransporter med cabotage har kunnat beviljas sådant tillstånd i Sverige.

Även paragrafens *andra stycke* som behandlar auktoriserade sökandes rätt att organisera godstransporter förändras på motsvarande sätt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

5 kap. 4 §

Sedan tidigare har gällt att rätten att bedriva godstrafik enligt 5 kap. 3 § inte gäller på fristående lokala och regionala järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik. Nu föreslås att bestämmelsen ändras i fyra avseenden. För det första skall begreppet "egen godstrafik" ersättas av "transporter av eget gods". Ändringen överensstämmer med intentionerna i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter och förtydligar att det inte ställs krav på att förvaltaren av infrastrukturen måste utföra trafiken i egen regi utan att bestämmelsen även gäller i de fall ett järnvägsföretag anlitas för att utföra dennes godstransporter. För det andra fastslås att inte heller sådana internationella sammanslutningar av järnvägsföretag som bedriver persontrafik enligt 5 kap. 2 § har en i lag stadgad rätt att trafikera de järnvägsnät som omfattas av bestämmelsen. Eftersom det i denna proposition föreslås att dessa nät skall undantas från EG-harmoniserade krav på bland annat kapacitetstilldelning och avgiftssättning, bör det uttryckligt framgå att det är förvaltaren av dessa nät som på egen hand avgör vilka som har tillträde. Det betyder att krav på EG-harmonisering enbart uppställs på sådana nät där det finns en i lag eller förordning föreskriven trafikeringsrätt. Det bör dock påpekas att det hittills inte har förekommit att någon internationell sammanslutning har visat intresse för utföra persontrafik på sådana nät som avses i bestämmelsen. Ändringen är därför endast av principiell betydelse. För det tredje anges att de fristående näten som avses i bestämmelsen även skall innefatta sådana nät som enbart används för museitrafik. Syftet är att bestämmelsen skall överensstämma med ordalydelsen i den nya bestämmelsen i 1 kap. 1 a §. Syftet är detsamma med den fjärde

ändringen som innebär att den nu behandlade undantagsbestämmelsen gäller för järnvägsnät som enbart används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods. Tidigare angavs att det var ägaren av infrastrukturen som skulle använda denna för sina transporter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.1 och 9.2.

6 kap. 23 §

Genom ändringen av paragrafen genomförs artikel 10.6 i direktiv 91/440/EEG i sin lydelse enligt artikel 1.2 c i direktiv 2004/51/EG.

I bestämmelsen anges att den som tillhandahåller vissa i bestämmelsen uppräknade tjänster som behövs för att kunna utföra järnvägstrafik skall göra detta på ett icke-diskriminerande sätt. Den nu införda ändringen innebär att tillhandahållandet också måste ske på ett sätt som medger insyn. Det införs även ett bemyndigande i 6 kap. 25 § som innebär att regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten ges rätt att meddela föreskrifter om tjänstetillhandahållande. Genom föreskrifter kan närmare anges vad som skall krävas för att ett tillhandahållandeförfarande skall uppfylla kraven på att ”medge insyn”.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.3.

6 kap. 24 §

Enligt huvudregeln gäller bestämmelserna i 6 kap. om kapacitetstilldelning och tillhandahållande av tjänster m.m. samtliga infrastrukturförvaltare. Genom bestämmelsen i denna paragraf undantas sådana aktörer, vars huvudsakliga verksamhet avser tillhandahållande av tjänster enligt 6 kap. 23 § och vars infrastrukturinnehav är mycket begränsat, från vissa av förpliktelserna i 6 kap.

Den nya bestämmelsen i *andra stycket* innebär att tillsynsmyndigheten i enskilda fall och om det kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras får besluta att även andra infrastrukturförvaltare får slippa de skyldigheter som anges i paragrafens första stycke.

Grundprinciperna i hela regelverket är marknadsöppning och icke-diskriminering vid kapacitetstilldelning. Reglerna i 6 kap. syftar till att uppnå dessa mål, men innebär ett relativt omfattande administrativt arbete för infrastrukturförvaltarna. Det finns drygt 500 infrastrukturförvaltare i landet, många vars infrastrukturinnehav är mycket begränsat utan att för den skull omfattas av lättnadsregeln i första stycket. Skäl för att meddela ett undantagsbeslut kan till exempel anses vara för handen om det går att klargöra att det inte finns någon konkurrens om infrastrukturkapaciteten. Det kan till exempel röra sig om en kommun som innehar ett anslutningsspår till en hamn där trafiken är mycket begränsad. Eftersom trafiksituationen och efterfrågan kan växla över tiden, kan ett undantagsbeslut förenas med sådana villkor som bedöms nödvändiga, exempelvis en tidsbegränsning. Det åligger infrastrukturförvaltaren att visa att ett undantag inte skulle leda till att principerna om icke-diskriminering vid kapacitetstilldelning frångås. Det bör också noteras att fristående järnvägsnät enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik samt s.k. industrispår helt undantas från bestämmelserna i 6 och 7 kap. genom 1 kap. 1 a §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.2.

6 kap. 25 §

I bestämmelsen ges regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten rätt att meddela föreskrifter enligt 6 kap. Ändringen av paragrafen innebär att föreskrifter får meddelas rörande förfarandet för tillhandahållande av tjänster enligt 6 kap. 23 §. Syftet med bemyndigandet är att föreskrifter skall kunna meddelas om vilka krav som skall ställas på en tilldelningsprocess för att den skall anses uppfylla kraven på icke-diskriminering och öppenhet (medge insyn).

Vidare införs ett bemyndigande för den nya bestämmelsen i 6 kap. 24 § andra stycket. Enligt denna skall en infrastrukturförvaltare kunna undantas från vissa skyldigheter rörande kapacitetstilldelningsprocessen enligt 6 kap. om detta kan ske utan att någon som utför eller organiserar trafik diskrimineras. Bemyndigandet ger en möjlighet att meddela närmare föreskrifter om vilka omständigheter som skall vara för handen för att tillsynsmyndigheten skall kunna medge ett sådant undantag.

7 kap. 2 §

I bestämmelsen, som grundar sig på artikel 4.1, 7.1 och 7.7 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter, föreskrivs en skyldighet för infrastrukturförvaltare att ta ut avgifter baserade på en marginalkostnadsprincip. I bestämmelsen uttrycks detta genom formuleringen ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförande av järnvägsfordon”. Ändringen av paragrafen innebär att denna princip även skall råda för prissättning av statligt ägd och förvaltd infrastrukturkapacitet på terminaler. Den hänvisning till prissättning enligt 7 kap. 8 § som tidigare gällde för sådan infrastrukturkapacitet tas bort. Regleringen ändras således inte när det gäller anläggningar som ägs av andra än staten, t.ex. av kommunala och privata aktörer. Terminaler är ett vitt begrepp och innefattar t.ex. rangerbangårdar. För att omfattas av kravet skall infrastrukturen vara både ägd och förvaltd av staten. Det betyder att kravet på marginalkostnad inte uppställs för infrastruktur som t.ex. Banverket genom avtal har åtagit sig att förvalta åt någon kommunal eller privat aktör.

Lagrådet har i sitt yttrande över förslaget efterfrågat ett tydliggörande av hur åtskillnad skall göras mellan tillträde till godsterminaler och rangerbangårdar, för vilket avgift skall fastställas enligt 7 kap. 2 §, och å andra sidan de tjänster som utförs vid godsterminaler och på rangerbangårdar, för vilka avgifter skall fastställas enligt 7 kap. 8 §. Med den formulering av bestämmelsen regeringen nu föreslår kommer detta krav på uppdelning av kostnaderna enbart att gälla för Banverket. Redan i dag utgör spåren på en terminal eller en rangerbangård infrastrukturkapacitet som skall tas upp och redovisas i järnvägsnätbeskrivningen. Avgifterna för spåranläggningen får fastställas på samma sätt som gäller för övrig infrastrukturkapacitet. Banverket har ett dataunderlag för att fastställa marginalkostnaden för olika typer av trafik. När det gäller kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten, t.ex. rangering samt lastning och lossning av gods, får den göras på samma sätt som enligt dagens reglering i enlighet med vad som anges i 7 kap. 8 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.3.

7 kap. 9 §

Enligt de principer för avgiftsuttag som följer av direktiv 2001/14/EG måste avgifter tas ut för nyttjande av infrastrukturkapacitet. Dessa avgifter innebär dock problem för vissa museijärnvägsföreningar med knappa ekonomiska förhållanden som bedriver verksamhet på ideell grund. Den nya bestämmelsen innebär att infrastrukturförvaltare får upplåta kapacitet utan att ta ut avgifter för trafik som utförs av sådana föreningar. Det är således infrastrukturförvaltaren själv som skall avgöra om avgifter skall tas ut eller inte. Principerna härför bör anges i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätbeskrivning enligt 6 kap. 5 §. Det är viktigt att sådan avgiftsfri museitrafik inte tar upp kapacitet som andra järnvägsföretag, vars verksamhet kan anses ha ett större samhälls-ekonomiskt värde vill nyttja.

Att avgöra vad som skall anses utgöra museitrafik torde oftast inte leda till svårigheter. Huvudsyftet med resorna torde i allmänhet vara en tids-trogen färdupplevelse, inte att företa en rationell förflyttning från en plats till en annan. Det uppställs inte något uttryckligt krav på att de fordon som används skall klassificeras som museijärnvägsfordon. Det kan alltså vara fråga om museitrafik även om exempelvis ett modernt lok används för att dra gamla vagnar.

Det förekommer att museijärnvägsverksamhet bedrivs på delvis ideell grund, delvis kommersiell grund. Undantagsbestämmelsen får tillämpas på sådan verksamhet som i huvudsak bedrivs på ideell grund. Infrastrukturförvaltaren får avgöra om detta kriterium är uppfyllt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 9.4.

8 kap. 3 a §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 6.4 i direktiv 96/48/EG respektive 2001/16/EG i sin lydelse enligt direktiv 2004/50/EG.

Bestämmelsen innebär att det införs en uppgiftslämnarskyldighet för enskilda verksamhetsutövare. Det gäller uppgifter som tillsynsmyndigheten (Järnvägsstyrelsen) behöver för att kunna bidra med underlag i det europeiska regelutvecklingsarbetet. För att Sverige skall kunna lämna underlag i form av kostnads- och nyttoanalyser för den svenska marknaden på förslag som lämnas från ERA och den Europeiska kommissionen rörande exempelvis tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, säkerhetsmål och säkerhetsmetoder krävs att verksamhetsutövarna ger in sådant underlag till myndigheten. Bestämmelsen föreslås förenas med ett föreskriftsbemyndigande (8 kap. 10 §), varigenom det kan preciseras vilka uppgifter som avses.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

8 kap. 3 b §

Genom bestämmelsen åläggs verksamhetsutövare som omfattas av lagen att till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som myndigheten behöver för att kunna fatta välgrundade beslut rörande förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet och bidra med ett korrekt underlag inför beslut om anslagstilldelning på detta område. Med det statliga järnvägsnätet avses här även järnvägsnät som till viss del finansieras av staten och där förvaltningen regleras i avtal mellan staten och annan part, t.ex. Inlandsbanan.

Banverket är sektorsmyndighet för järnvägstransportsystemet och har uppgiften att förvalta det statliga järnvägsnätet. Att det är Banverket som kommer att sköta uppgiftsinsamlingen kommer att anges i förordning. Bestämmelsen skall också förenas med ett föreskriftsbemyndigande (8 kap. 10 §), varigenom det kan preciseras vilka uppgifter som avses.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.2.

8 kap. 5 §

Genom bestämmelsen genomförs artikel 10.5 femte stycket i järnvägs-säkerhetsdirektivet (2004/49/EG).

Enligt bestämmelsen får tillsynsmyndigheten återkalla ett tillstånd bland annat om förutsättningarna för beviljandet inte längre är uppfyllda. Bestämmelsen omfattar alla tillstånd enligt 3 kap. I bestämmelsen, som har sin grund i artikel 11.3 i direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägs-företag, anges också att tillstånd får återkallas om de inte har nyttjats under viss tid efter dess utfärdande, hittills sex månader. I järnvägs-säkerhetsdirektivet 2004/49/EG anges att denna tid för säkerhetsintyg (3 kap. 3 §) skall vara ett år. Detsamma bör gälla särskilt tillstånd enligt 3 kap. 4 §, auktorisation enligt 3 kap. 5 § och säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare enligt 3 kap. 7 och 8 §§. Däremot skall sexmånadersregeln kvarstå beträffande licenser enligt 3 kap. 2 §, eftersom direktiv 95/18/EG som behandlar licenser inte ändrats på denna punkt.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.6.3.

8 kap. 8 §

Enligt bestämmelsen skall tillsynsmyndigheten föra och ge offentlighet åt register över infrastruktur och järnvägsfordon. Bestämmelsen omfattar de register som föreskrivs i gällande EG-direktiv. Det gäller både register över järnvägsfordon och över delsystem (som både kan avse fordon och infrastruktur). Ändringen innebär att den som bedriver verksamhet som omfattas av lagens bestämmelser har en skyldighet att till tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter som behövs för att kunna föra dessa register. Fordonsinnehav omfattas enligt de ändringar som nu föreslås i exempelvis 2 kap. 13 b § av lagens bestämmelser, varför fordonsinnehavare omfattas av skyldigheten att lämna uppgifter till registren. Begreppet fordonsinnehavare definieras i 1 kap. 4 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.2.5.

8 kap. 10 §

Ändringen innebär att bemyndigandet utvidgas till att omfatta föreskriftsrätt rörande uppgiftslämnarskyldigheten enligt 8 kap. 3 a § och 8 kap. 3 b § samt för uppgifter som skall lämnas för att tillsynsmyndigheten skall kunna föra erforderliga register enligt 8 kap. 8 §.

Bestämmelsen behandlas, såvitt avser 8 kap. 3 a–b §§, även i avsnitt 7.2.2. och beträffande uppgifter till register enligt 8 kap. 8 § i avsnitt 7.2.5.

10 kap. 1 §

Paragrafen ändras genom att bestämmelsen om straff för brott mot 2 kap. 5 § bryts ut och flyttas till den nya paragrafen 10 kap. 1 a §.

10 kap. 1 a §

I paragrafen, som är ny, föreskrivs straff för den som bryter mot reglerna i 2 kap. 5 §. Tidigare reglerades detta i 10 kap. 1 § första stycket 2 och fängelse upp till ett år ingick i straffskalan. Nu föreslås att straffskalan begränsas till böter. Straffbestämmelsen ändras också till följd av att bestämmelsen i 2 kap. 5 § ändras genom att kravet på att verksamhetsutövare skall ha en säkerhetsordning ersätts med ett krav på att verksamhetsutövare dels skall ha ett säkerhetsstyrningssystem, dels sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet, dvs. en verksamhetsspecifik regelbok.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 10.1.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG
av den 29 april 2004

Prop. 2006/07:45
Bilaga 1

Europaparalementets och rådets direktiv 2004/50/EG
av den 29 april 2004

Prop. 2006/07:45
Bilaga 2

Europarlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av
den 29 april 2004

Prop. 2006/07:45
Bilaga 3

Sammanfattning av förslagen i promemorian Andra järnvägspaketet m.m. (Ds 2005:56)

Prop. 2006/07:45
Bilaga 4

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag till genomförande i svensk lagstiftning av direktiven i det andra järnvägspaketet från EU som innehåller av fyra rättsakter, tre direktiv och en förordning. Förordningen, som handlar om inrättandet av en europeisk järnvägsmyndighet (ERA), kräver inga särskilda genomförandeåtgärder. Därutöver har Järnvägsstyrelsen påpekat vissa problem vid tillämpningen av den nya järnvägslagen (2004:519), vilket föranlett förslag till regeländringar. Det rör i första hand administrativa lättnader för vissa mindre infrastrukturförvaltare.

Järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG

I dag är säkerheten på järnvägen i allt väsentligt reglerad i nationella bestämmelser. Sedan början av 1990-talet pågår en utveckling mot att öppna transportmarkanden på järnväg för internationell trafik. Det har hittills i huvudsak gällt godstrafik, men nyligen kom EU:s transportministrar överens om att även öppna marknaden för internationell persontrafik från år 2010. För att den ökande internationella trafiken inte skall leda till att säkerheten på järnvägen försämras och för att utländska järnvägsföretag inte skall diskrimineras, har det ansetts betydelsefullt att det sker en harmonisering av säkerhetsbestämmelser och rutiner för olycksutredningar.

I promemorian föreslås att regeringen i takt med att EG-kommissionen antar gemensamma *säkerhetsmål* och *säkerhetsmetoder* skall tillse att det införs nationella bestämmelser som överensstämmer med dessa. I de fall bestämmelserna kan införas på föreskriftsnivå, ansvarar Järnvägsstyrelsen för införandet. Det bör dock ske en dialog mellan Järnvägsstyrelsen och ansvarigt departement om vilken föreskriftsnivå som krävs i det enskilda fallet. I promemorian framhålls även betydelsen av att det utvecklas strategier för att påverka det europeiska regelutvecklingsarbetet i önskvärd riktning.

I direktivet finns också materiella bestämmelser som riktar sig till de enskilda verksamhetsutövarna. I promemorian föreslås med anledning härav vissa ändringar i järnvägslagen (2004:519), t.ex. att nuvarande säkerhetsordning skall ersättas av ett *säkerhetsstyrningssystem* och kompletteras med det innehåll som framgår av direktivet. Både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall årligen upprätta en *säkerhetsrapport* som skall ges in till Järnvägsstyrelsen. När det gäller tillstånd skall *säkerhetsintyget*, som i dag måste sökas på nytt i varje land där ett järnvägsföretag avser att utföra järnvägstrafik, till viss del och under vissa förutsättningar bli giltigt inom hela EES och i Schweiz. Vidare skall tillstånd för infrastrukturförvaltare byta namn till *säkerhetstillstånd* för att överensstämja med direktivets terminologi. Dessutom föreslås att Banverket, till skillnad från vad som hittills gällt, skall omfattas av tillståndskravet. Möjligheten att meddela särskilda säkerhetsvillkor för Banverket tas därför bort. Även motsvarande möjlighet för Rikstrafikens verksamhet tas bort. Det senare med anledning av

direktivets krav på att säkerhetsansvaret för järnvägssystemet skall åvila järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, och alltså inte organisatörer av trafik. Vidare införs krav på att *säkerhetsintyg* och *säkerhetstillstånd* skall förnyas vart femte år eller när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Tillsynsmyndigheten skall också kunna begära omprövning av sådana tillstånd under dess giltighetstid med anledning av väsentliga förändringar i säkerhetslagstiftning. Enligt dagens regler får tillsynsmyndigheten *återkalla* ett *tillstånd* om innehavaren inte utnyttjat tillståndet inom sex månader efter dess utfärdande. Denna tid föreslås förlängd till ett år för alla tillstånd utom licenser.

I direktivet anges också att medlemsländerna skall se till så att det finns tillgång till sådan utbildning för lokförare och annan ombordpersonal som krävs för att ett järnvägsföretag från ett annat land som omfattas av direktivets bestämmelser skall få tillstånd att utföra trafik här i landet, säkerhetsintyg. Det ställs också krav på tillgång till utbildning för infrastrukturförvaltare. I promemorian konstateras att sådan utbildning redan tillhandahålls och står öppen för alla, även för anställda vid utländska järnvägsföretag. Järnvägsstyrelsen bör dock ges i uppdrag att bevaka att sådan utbildning även fortsättningsvis finns och att underätta ansvarigt departement om det finns anledning att öka de statliga insatserna på området.

Ett *godkännande av ibruktagande av järnvägsfordon* som redan har godkänts i en annan medlemsstat och som, i vart fall inte helt, omfattas av de väsentliga kraven och TSD skall enligt ett visst förfarande kunna godkännas för ibruktagande även här i landet. Sådana ibruktagandegodkännanden skall få förenas med villkor. I promemorian föreslås att möjligheten att meddela villkor skall gälla samtliga ibruktagandegodkännanden av delsystem som inte omfattas av de väsentliga kraven på driftskompatibilitet.

Medlemsstaterna skall också inrätta ett *oberoende utredningsorgan för undersökning av järnvägsolyckor och tillbud*. Statens haverikommission utgör ett sådant oberoende utredningsorgan och utför redan i dag undersökning av järnvägsolyckor. Direktivets regler har dock föranlett förslag till vissa ändringar i de regelverk som styr Haverikommissionens verksamhet, lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Det gäller framför allt Haverikommissionens förhållande till Järnvägsstyrelsen. I direktivet uppställs krav på att utredningsorganet skall var helt oberoende av säkerhetsmyndigheten. Enligt dagens regelverk skall Järnvägsstyrelsen, i likhet med övriga tillsynsmyndigheter inom sina respektive områden, ställa sina anställda till Haverikommissionens förfogande. Denna skyldighet bör tas bort när det gäller undersökning av järnvägsolyckor. Järnvägsstyrelsen bör inte heller, som i dag, ha i uppgift att utföra undersökningar av mindre allvarliga olyckor, ”händelser vars undersökning är påkallad ur säkerhetssynpunkt”, eftersom även sådana händelser faller under direktivets reglering och därmed under det oberoende utredningsorganets primära ansvarsområde. Vidare föreslås en ändring i definitionen av vad som skall anses utgöra en så allvarlig *järnvägsolycka* att den skall vara föremål för Haverikommissionens obligatoriska undersökning. I dagens reglering anges att flera människor skall ha avlidit eller blivit allvarligt skadade. Fortsättningsvis skall gälla att minst en person skall ha avlidit

eller minst fem personer blivit allvarligt skadade. Avslutningsvis föreslås vissa mindre förändringar i förfaranderegler.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 4

Direktiv 2004/50/EG

Direktiv 2004/50/EG är ett ändringsdirektiv och innehåller bestämmelser om ändringar i direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten för höghastighetståg och i direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten för konventionella tåg.

Direktivet syftar till att anpassa EG-rättens bestämmelser om driftskompatibilitet till inrättandet av en europeisk järnvägsmyndighet (ERA), att anpassa regelverket utifrån de erfarenheter som vunnits genom tillämpningen av direktiven samt att utvidga det geografiska tillämpningsområdet för bestämmelserna i direktiv 2001/16/EG. I likhet med vad som gäller för utvecklingen av gemensamma säkerhetsregler, framhålls i promemorian betydelsen av att det utvecklas en svensk strategi för att påverka det europeiska arbetet med att utveckla TSD:er.

I promemorian föreslås att järnvägsverksamhet vid *fristående järnvägsnät* för dels *stads- och förortstjänster*, dels *museitrafik* som i dag omfattas av järnvägslagens bestämmelser skall regleras i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, som bör byta namn till lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar. Till följd av lagens ändrade tillämpningsområde skall även ordnings- och straffbestämmelser för järnväg återinföras i lagen.

Museitrafik som utförs på det *allmänna järnvägnätet* skall även fortsättningsvis omfattas av järnvägslagens regler. Även sådana museijärnvägsfordon föreslås dock *undantas* från kravet på att överensstämja med *driftskompatibilitetskraven*, även om de byggs om eller moderniseras. Regeringen eller, efter bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreslås få meddela föreskrifter om vilka fordon som skall anses utgöra museijärnvägsfordon och därmed omfattas av undantagsbestämmelsen. Tillsynsmyndigheten föreslås också få fatta beslut om vilka nät som skall omfattas av lagen om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar, vilket i första hand blir en fråga om nätet kan anses fristående från det allmänna järnvägsnätet.

I promemorian föreslås vidare att det skall införas ett krav på *nytt ibruktagegodkännande* av delsystem som moderniseras eller byggs om. Tillsynsmyndigheten skall avgöra om moderniseringen eller ombyggnationen är så omfattande att ett nytt godkännande skall krävas. Innehavaren av delsystemet ges en skyldighet att anmäla planerade arbeten till myndigheten.

Vidare föreslås en skyldighet för den som bedriver verksamhet som omfattas av järnvägslagen att ge in sådana uppgifter till tillsynsmyndigheten som behövs för att denna skall kunna föra de register som åläggs i direktiven. Avslutningsvis åläggs verksamhetsutövare en skyldighet att till tillsynsmyndigheten, eller annan myndighet regeringen bestämmer, ge in underlag rörande sin egen verksamhet som krävs för att myndigheterna i sin tur skall kunna göra *kostnads- och nyttoanalyser* utifrån förhållandena på den svenska marknaden rörande de förslag på exempelvis säkerhetsmetoder och TSD:er som lämnas av ERA.

Direktivet utgör en ändring av direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. I direktivet ställs krav på att licensierade järnvägsföretag skall ges rätt att bedriva godstrafik med cabotage, dvs. att både lasta och lossa gods inom landet, på hela det svenska järnvägsnätet från den 1 januari 2007. I dag finns en reciprocitetsklausul som innebär att endast järnvägsföretag från länder som medger svenska järnvägsföretag rätt att bedriva cabotage, har rätt att utföra cabotage i Sverige. Den reciprocitetsklausulen föreslås nu tas bort. Härutöver föreslås att den som tillhandahåller tjänster som behövs för att kunna utföra järnvägstrafik, som exempelvis stationstjänster, lastning och lossning, öppet skall redovisa villkoren för att få nyttja dessa tjänster.

Järnvägsstyrelsen har påpekat att det med nuvarande regelverk ställs onödigt betungande administrativa krav på vissa små infrastrukturförvaltare. Med anledning härav föreslås en regel som innebär att tillsynsmyndigheten, om det finns särskilda skäl, skall ges möjlighet att undanta mindre infrastrukturförvaltare från vissa av de skyldigheterna som åligger förvaltare enligt 6 kap. järnvägslagen. När det gäller uttag av avgifter föreslås också att nyttjande av infrastruktur på terminalområden och rangerbangårdar skall prissättas enligt samma principer som övrig infrastruktur. Den undantagsbestämmelse som i dag finns i 7 kap. järnvägslagen bör därför tas bort. Avslutningsvis föreslås att infrastrukturförvaltare, som enligt huvudregeln är skyldiga att ta ut avgifter för dem som nyttjar deras järnvägsnät, skall ha rätt att undanta museijärnvägstrafik som bedrivs på ideell grund från denna avgiftsskyldighet.

Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs att 2, 4, 7 och 9 §§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av så allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användning av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och har inte kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,
- b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane-, eller spårvägsdrift som har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

b) spårfordon, spåranslagningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

4. *andra allvarliga olyckor*: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

- a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller
- b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåranslagningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane-, eller spårvägsdrift som har medfört att

a) minst en person *har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade*, eller

b) spårfordon, spåranslagningar eller egendom som inte transporteras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

Olyckor som avses i första stycket 4 och tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 5

4 §

Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av internationella överenskommelser som har biträttats av Sverige.

För undersökning enligt denna lag av järnvägsolyckor och tillbud till sådana olyckor vid internationell trafik gäller, utöver vad som anges i första stycket första meningen, de särskilda bestämmelser som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen om vilken av staternas utredande myndighet som skall utföra eller delta i undersökningen. Den myndighet som ansvarar för undersökningen får därvid besluta att en utländsk myndighet får utföra eller delta i en undersökning i Sverige eller, om erbjudande härom lämnas, att utföra eller delta i en undersökning utomlands.

7 §

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag skall, i den mån det är praktiskt genomförbart, underrätta dem som kan vara berörda av händelsen och ge dem tillfälle att yttra sig. Dessa har rätt att närvara vid undersökning på olycksplatsen och vid utredningsarbetet i övrigt, om det kan ske utan men för utredningen.

Vid tillämpning av första stycket skall dock alltid iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträttats av Sverige.

Vid tillämpning av första stycket skall dock alltid iakttas de bestämmelser om medverkan vid undersökningar som finns i internationella överenskommelser som har biträttats av Sverige och i bestämmelser som följer av Sveriges medlemskap i den Europeiska unionen.

9 §

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av betydelse för utredningen. Myndigheten får också *föra med sig* och granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.

Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till platsen för händelsen. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den hjälp som behövs.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.
 2. För undersökningar som har inletts före lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

dels att rubriken till lagen samt 1, 1 a, 3, 24, 30 och 33 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nya bestämmelser, 25, 25 a, 26–28, 32 och 33 a §§ samt närmast före 25 § ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

Lag om säkerhet vid tunnelbana, spårväg och vissa järnvägar

Denna lag gäller säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

1 §

Denna lag gäller säkerheten vid

1. tunnelbana och spårväg,
2. *fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik, samt*
3. *fristående järnvägsnät för museitrafik.*

Tillsynsmyndigheten bestämmer om en spåranläggning är *tunnelbana eller spårväg*.

1 a §

Tillsynsmyndigheten bestämmer om en spåranläggning är *tunnelbana, spårväg eller sådan järnväg* som omfattas av denna lag.

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 ansvar till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet).

3 §

Verksamhet enligt denna lag 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).

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*

24 §

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och medför olyckan att *minst en person avlider eller minst fem personer*

att fordonet, spåranslagningen 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, spåranslagningen, 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 olyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

blir allvarligt skadade eller att fordonet, spåranslagningen 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, spåranslagningen, trafikledningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Ordning

25 §

Utan spårinnehavarens eller trafikutövarens tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

25 a §

Alkoholdrycker får inte förtäras inom järnvägens område och dess färdmedel. Förbudet gäller inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om järnvägen för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdrycker förstås spritdrycker, vin, starköl och öl i den betydelse dessa beteckningar har i alkohollagen (1994:1738).

26 §

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område och dess färdmedel 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 befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, skall polisen omedelbart under rättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg får från järnvägens område avlägsna den som överträder förbudet i 25 a §.

27 §

För att verkställa en åtgärd enligt 26 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver. Befattningshavaren 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, omhändertagande av handresgods samt avlägsnande, oskadliggörande och förstörelse av resgodskolli eller handresgods samt av visst farligt gods finns i 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

30 §

Den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter

Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen

färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på tunnelbana efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

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

under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på *järnväg eller* tunnelbana efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på *järnväg eller* tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

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

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
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 ett fordon som avses i första stycket vid 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 eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

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

Den som utan att föra ett 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 eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

32 §

Den som bryter mot förbudet i 25 § skall dömas till penningböter.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 5

33 §

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

Till ansvar enligt 29 eller 31 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

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.*

33 a §

I fråga om beslag om förverkande av alkoholdrycker hos den som förtär sådana drycker i strid med 25 a § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.
 2. Vid prövningen av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.
 3. Äldre bestämmelser i 30–33 a §§ gäller fortfarande i fråga om gärningar som har begåtts före ikraftträdandet.

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 1 kap. 1 och 5 §§, 2 kap. 5–7 och 13–14 §§, 3 kap. 3 och 7–9 §§, 5 kap. 3 §, 6 kap. 23–25 §§, 7 kap. 2 §, 8 kap. 5, 8 och 10 §§, och 10 kap. 1 § samt rubrikerna närmast före 3 kap. 7 och 9 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nya bestämmelser, 2 kap. 5 a, 13 a – 13 b §§, 3 kap. 10 §, 7 kap. 9 §, samt närmast före 7 kap. 9 § ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik.

Lagen gäller inte för tunnelbana och spårväg. Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Lagen gäller inte för

1. tunnelbana *och spårväg*,
2. *fristående järnvägsnät enbart avsedda för stads- och förortstjänster för persontrafik, samt*
3. *fristående järnvägsnät för museitrafik.*

Bestämmelser om säkerheten vid sådana spårbundna system finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana, spårväg *och vissa järnvägar.*

5 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon, *vilka fordon som är museijärnvägsfordon* och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen förstås med det trans-europeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

2 kap.

5 §

För en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver

Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av *ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgör den organisation*

denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

som införts och de åtgärder som vidtagits för att trygga en säker verksamhet.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 5

Säkerhetsstyrningssystemet skall innehålla sådana säkerhetsbestämmelser för verksamheten som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

5 a §

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall senast den 30 juni varje år till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

6 §

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att *flera personer avlider eller blir allvarligt skadade eller att fordonet*, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon, eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att *minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade* eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon, eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

7 §

Bestämmelserna i 8–12 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter

den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 5

Bestämmelserna i 8–12 §§ skall inte tillämpas på museijärnvägsfordon.

13 §

Delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är föreskrivet.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om, eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om, eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. *Bestämmelserna skall inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon.*

Tillsynsmyndigheten får förena ett godkännande enligt andra stycket med villkor.

13 a §

När ett delsystem som avses i 7 § första stycket och som redan har godkänts för ibruktagande moderniseras eller byggas om, avgör tillsynsmyndigheten om förändringen är så omfattande att det skall krävas ett nytt ibruktagandegodkännande.

Innehavaren av delsystemet är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar som avses i första stycket och att ge in en beskrivning av det planerade arbetet.

13 b §

Varje järnvägsfordon skall vara märkt med en identifikationskod utfärdad av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten skall förse fordonet med en sådan kod i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 §. För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte är försedda med en kod enligt första stycket, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om en kod hos tillsynsmyndigheten.

Innehavaren av järnvägsfordonet skall tillse att koden anbringas på järnvägsfordonet i enlighet med tillsynsmyndighetens anvisningar.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 5

14 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. säkerhet enligt 1–5 §§,
1. säkerhet enligt 1–5 § och säkerhetsrapporter enligt 5 a,
2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,
3. krav angående säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,
4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,
6. EG-försäkran enligt 10 §, och
7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande.
7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande, om krav på nytt godkännande enligt 13 a §, och om identifikationskoder enligt 13 b §.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

3 kap.

3 §

Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,
2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap., samt
3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet intyget gäller.

Ett säkerhetsintyg utfärdat i annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige i den utsträckning kraven i första stycket är uppfyllda. Om kraven inte fullt ut är uppfyllda, krävs en komplettering av intyget med sådana särskilda villkor som krävs för säker trafik på det svenska järnvägsnätet (B-del).

Tillstånd för infrastruktur- förvaltare

Säkerhetstillstånd för infra- strukturförvaltare

7 §

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd. Tillstånd krävs dock inte för Banverket.

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs *ett säkerhetstillstånd*.

8 §

Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

Säkerhetstillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende skall anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor och omprövning

Villkor, giltighetstid och om- prövning

9 §

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket som infrastrukturförvaltare och Rikstrafiken som organisatör av järnvägstrafik.

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt.

Tillståndet skall förnyas vart femte år eller när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring.

Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid begära omprövning av tillståndet med anledning av väsentliga förändringar i säkerhetslagstiftning.

Tillståndshavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om prövningen och utformningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 8 §.

5 kap.

3 §

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. *Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock befordra gods, som både lastas och lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.*

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den som har hemvist eller säte i annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.

6 kap.

23 §

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. *Villkoren för att nyttja tjänsten skall redovisas öppet.* En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen, och

2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att utföra trafik.

I de fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

24 §

Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 1 § tredje stycket samt 3, 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

Tillsynsmyndigheten får besluta att även andra infrastrukturförvaltare får undantas från de skyldigheter som avses i första stycket om det finns särskilda skäl.

25 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarande vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, samt skyldighet för infrastrukturförvaltaren att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarande vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, *redovisning av villkor för tjänstetillhandahållande enligt 23 §, undantag från skyldigheter enligt 24 §* samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

7 kap.

2 §

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstått som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. *För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.*

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§.

9 §

En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för infrastrukturkapacitet enligt 2 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

8 kap.

3 a §

Den som bedriver verksamhet enligt denna lag skall på begäran av tillsynsmyndigheten, eller annan myndighet regeringen bestämmer, lämna underlag rörande sin verksamhet som krävs för att Sverige skall kunna lämna sådant beslutsunderlag till Europeiska gemenskapernas kommission som krävs för det regelutvecklingsarbete på järnvägsområdet som pågår inom den Europeiska unionen.

5 §

Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller
3. tillståndshavaren under minst sex månader inte använder tillståndet.
3. tillståndshavaren under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap.

8 §

Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Den som bedriver verksamhet som omfattas av lagens bestämmelser skall till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om uppgifter som skall

de föreskrifter som behövs för
prövning av tvister.

*lämnas enligt 3 a §, register enligt
8 § och de föreskrifter som behövs
för prövning av tvister.*

Prop. 2006/07:45
Bilaga 5

10. kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder material som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på *säkerhetsordning*,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder material som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på *säkerhetsstyrningssystem*,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder material som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006.

2. Banverket får till utgången av år 2007 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan sådant tillstånd som föreskrivs i 3 kap. 7 §.

3. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om när järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare senast skall ha upprättat ett säkerhetsstyrningssystem enligt 2 kap. 5 § samt när en säkerhetsrapport enligt 2 kap. 5 a § senast skall ges in till myndigheten.

4. Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelsen i 2 kap. 13 b § om att järnvägsfordon skall vara försedda med en identifikationskod skall börja tillämpas och när ett järnvägsfordon som redan har godkänts för ibruktage senast skall vara försett med en sådan identifikationskod.

5. Vid prövning av mål eller ärenden som har anhänggjorts före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

Förteckning över remissinstanser (Ds 2005:56)

Prop. 2006/07:45
Bilaga 6

Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Göteborg, Länsrätten i Gävle, Justitiekanslern, Riksrevisionen, Statskontoret, Banverket, Järnvägsstyrelsen, Vägverket, Sjöfartsverket, Rikstrafiken, Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI), Luftfartsstyrelsen, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Konkurrensverket, Statens haverikommission, Sveriges Kommuner och Landsting, Statens räddningsverk, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), SACO, Landsorganisationen (LO), Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Hamnar, Svenskt Näringsliv, Transportindustriförbundet, Juridiska fakulteten vid Umeå universitet, SWEDAC, Euromaint AB.

Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

Härigenom föreskrivs¹ att 2, 4 och 9 §§ lagen (1990:712) om undersökning av olyckor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §²

Olyckor skall undersökas enligt denna lag, om de är av sådan allvarlig art som anges i det följande, nämligen

1. *luftfartsolyckor*: Olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,

b) luftfartyget eller egendom som inte transporteras med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas,

2. *sjöolyckor*: Olyckor vid användningen av handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg som har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade,

b) fartyget eller egendom som inte transporteras med fartyget har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller

c) fartyget har försvunnit eller har övergetts i sjön,

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift som har medfört att

3. *järnvägsolyckor*: Olyckor vid järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift *orsakade av antingen kollisioner mellan spårfordon eller urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten* som har medfört att

a) *flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade*, eller

a) *minst en person har avlidit eller minst fem personer har blivit allvarligt skadade*, eller

b) spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporte-

b) spårfordon, spåranläggningar eller egendom som inte transporte-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049).

² Senaste lydelse 2006:20.

ras med spårfordonet har fått omfattande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön,

4. *andra allvarliga olyckor*: Andra olyckor än som avses i 1–3, om de har medfört att

a) flera människor har avlidit eller blivit allvarligt skadade, eller

b) omfattande skador har uppkommit på egendom eller i miljön.

Tillbud till olyckor som avses i första stycket skall undersökas enligt denna lag, om tillbudet inneburit allvarlig fara för att en olycka skulle inträffa eller om tillbudet tyder på ett väsentligt fel hos luftfartyget, fartyget, spårfordonet eller spåraneläggningen eller på andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Olyckor som avses i första stycket 1 och som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte skall ha luftvärdighetsbevis, och olyckor som avses i första stycket 4 samt tillbud till sådana olyckor skall undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt.

4 §³

Undersökning enligt denna lag skall göras i fråga om händelser som har inträffat i Sverige. Om en sådan händelse berör ett utländskt fartyg, får undersökning enligt denna lag dock göras endast om det finns särskilda skäl och fartyget befinner sig inom Sveriges sjöterritorium.

Undersökning enligt denna lag av en händelse som berör ett svenskt fartyg eller luftfartyg skall göras även när händelsen har inträffat utomlands, om annat inte följer av en internationell överenskommelse som har biträttats av Sverige. Om händelsen berör ett luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg och som inte skall ha luftvärdighetsbevis, skall en undersökning göras endast om det är av synnerlig vikt från säkerhetssynpunkt och en undersökning inte görs i den stat inom vars territorium händelsen inträffade.

Om en händelse som berör spårfordon i internationell trafik inträffat på eller nära den svenska gränsen, får den myndighet som enligt 5 § ansvarar för undersökningen, komma överens med motsvarande myndighet i den andra berörda staten om vilken av dem som skall göra undersökningen eller att de skall göra den tillsammans.

9 §

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av

Den myndighet som gör en undersökning enligt denna lag får hålla förhör med den som antas kunna ge upplysningar av

³ Senaste lydelse 2006:20.

betydelse för utredningen. Myndigheten får också granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

betydelse för utredningen. Myndigheten får också *ta med sig* och granska handlingar eller föremål som kan antas vara av sådan betydelse.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 7

Om utredningen inte kan fullföljas på annat sätt, får den myndighet som gör undersökningen begära att polismyndigheten lämnar den hjälp som behövs vid utredningen. För polismyndighetens utredning gäller bestämmelserna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken i tillämpliga delar.

Den myndighet som gör undersökningen har rätt att få tillträde till platsen för händelsen. Om tillträde vägras, får polismyndigheten lämna den hjälp som behövs.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2007.
 2. För undersökningar som har inletts före lagens ikraftträdande gäller äldre föreskrifter.

Härigenom föreskrivs att 24 § och punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna till lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

24 §¹

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.

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett fordon på en spåranläggning och *olyckan medför att minst en person avlider eller minst fem personer 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 *till tillsynsmyndigheten*. Han *eller hon* 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 olyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2008.

3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2010.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2007.

¹ Senaste lydelse 2004:518.

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om järnvägslagen (2004:519)

dels att 1 kap. 4 och 5 §§, 2 kap. 5–7, 13 och 14 §§, 3 kap. 3, 7–9 §§, 5 kap. 3 och 4 §§, 6 kap. 23–25 §§, 7 kap. 2 §, 8 kap. 5, 8 och 10 §§ och 10 kap. 1 § samt rubrikerna närmast före 3 kap. 7 och 9 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas nio nya paragrafer, 1 kap. 1 a §, 2 kap. 5 a, 13 a och 13 b §§, 3 kap. 10 §, 7 kap. 9 §, 8 kap. 3 a och 3 b §§, 10 kap. 1 a § samt närmast före 5 kap. 4 § och 7 kap. 9 § nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §

Bestämmelserna i 4, 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för persontrafik eller museitrafik.

Bestämmelserna i 6 och 7 kap. gäller inte för verksamhet vid järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av infrastrukturförvaltaren för transporter av eget gods.

4 §

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, Celex 32004L0049), Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EUT L 220, 21.6.2004, s. 40, Celex 32004L0050) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 220, 21.6.2004, s. 58, Celex 32004L0051).

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

5 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon, *vilka fordon som är museijärnvägsfordon* och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med det trans-europeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det trans-europeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

2 kap.

5 §

Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall omfattas av ett säkerhetsstyrningssystem. Säkerhetsstyrningssystemet utgörs av den organisation som införts och de förfaranden som fastställts för att trygga en säker verksamhet.

För en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

För infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall det även finnas sådana övriga säkerhetsbestämmelser som behövs för att trygga en säker verksamhet.

5 a §

Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall årligen till tillsynsmyndigheten ge in en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret.

6 §

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att *flera personer avlider eller blir allvarligt skadade* eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon, eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhets-hänseende.

Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att *minst en person avlider eller att minst fem personer blir allvarligt skadade* eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och förvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon, eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetshänseende.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

7 §

Bestämmelserna i 8–12 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Bestämmelserna i 8–12 §§ gäller inte för museijärnvägsfordon eller för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.

13 §

Delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas.

Vid tillsynsmyndighetens prövning av delsystem som inte har projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004 skall bestämmelserna i 8–12 §§ inte beaktas. *Bestämmelserna skall inte heller beaktas vid prövning av museijärnvägsfordon eller järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket.*

13 a §

När ett godkänt delsystem skall moderniseras eller byggas om, skall en beskrivning av det planerade arbetet lämnas in till tillsynsmyndigheten. Om myndigheten bedömer att den övergripande säkerhetsnivån påverkas, får det moderniserade eller ombyggda delsystemet tas i bruk endast efter ett nytt godkännande av myndigheten.

13 b §

Järnvägsfordon skall vara märkta med en identifikationskod och en innehavarbeteckning. Tillsynsmyndigheten skall tilldela fordonet en sådan kod och en sådan beteckning i samband med att det godkänns för ibruktagande enligt 13 §. Fordonsinnehavaren skall se till att fordonet märks med dessa i enlighet med tillsynsmyndighetens föreskrifter.

För fordon som redan är godkända för ibruktagande och som inte har tilldelats en identifikationskod eller innehavarbeteckning, skall fordonsinnehavaren ansöka särskilt om detta hos tillsynsmyndigheten.

14 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. säkerhet enligt 1–5 §§,
1. säkerhet enligt 1–5 a §§ samt om undantag från dessa bestämmelser för verksamhet vid sådana fristående järnvägsnät som avses i 1 kap. 1 a § första stycket,
2. att händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet skall rapporteras också i andra fall än som anges i 6 § första stycket,
3. krav angående säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 8 § första stycket,
4. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 8 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
5. EG-kontrollförklaring enligt 9 §,
6. EG-försäkran enligt 10 §, och
7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande,
7. godkännande enligt 13 § och om undantag från kravet på godkännande, krav på nytt godkännande enligt 13 a §, identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 13 b § samt om undantag från dessa krav.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta enligt 12 §.

3 kap.

3 §

Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1,

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap., samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan

Säkerhetsintyg skall, *uppdelat i en A-del och en B-del*, beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 5 § *första stycket* och i föreskrifter om *säkerhetsstyrningssystem som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (A-del)*,

1 a. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–4 §§ och 5 § andra stycket samt i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1 (ingår i B-del),

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. *(ingår i B-del)*, samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet

uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet intyget gäller.

som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller (*ingår i B-del*).

Prop. 2006/07:45
Bilaga 7

A-delen av ett säkerhetsintyg utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige om järnvägsföretaget här ansöker om att få utföra samma typ av transporttjänster som prövats i det intyget.

Tillstånd för infrastruktur- förvaltare

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs *tillstånd*. *Tillstånd krävs dock inte för Banverket.*

Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen, samt
2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 1–5 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 14 § 1.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor och omprövning

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets-synpunkt. *Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket som*

Säkerhetstillstånd för infra- strukturförvaltare

7 §

För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs *ett säkerhetstillstånd*.

8 §

Säkerhetstillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

Villkor, *giltighetstid* och omprövning

9 §

Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhets-synpunkt.

Ett tillstånd skall omprövas när verksamheten skall genomgå en väsentlig förändring. Säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 8 § skall dock omprövas minst vart femte år. Tillsynsmyndigheten får under tillståndets giltighetstid ompröva tillståndet eller villkor i det med anledning av väsentliga förändringar i föreskrifter om järnvägssäkerhet.

Tillståndshavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om prövningen och utformningen av säkerhetsintyg enligt 3 § och säkerhetstillstånd enligt 8 § samt om omprövning av tillstånd eller villkor enligt 9 §.

5 kap.

3 §

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. *Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock befordra gods, som både lastas och lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.*

Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den som har hemvist eller säte i annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.

4 §

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 3 § gäller inte på *fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik* eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *ägaren* för *egen godstrafik*.

Rätten att utföra eller organisera trafik enligt 2 och 3 §§ gäller inte på *lokala och regionala järnvägsnät som är fristående och enbart avsedda för person- eller museitrafik* eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av *infrastrukturförvaltaren* för *transporter av eget gods*.

6 kap.

23 §

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

Den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt *som medger insyn*. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen, och

2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning före avgång av persontåg, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att utföra trafik.

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

24 §

Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 1 § tredje stycket samt 3, 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 23 §.

Tillsynsmyndigheten får besluta att även andra infrastrukturförvaltare får undantas från de skyldigheter som avses i första stycket om det kan ske utan att

25 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§ (däribland fastställande av tågplan), *förfarandet för tillhandahållande av tjänster enligt 23 §, krav för att kunna medges undantag enligt 24 § andra stycket* samt skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredskapsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

7 kap.

2 §

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. *För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.*

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§.

Avgift för museitrafik

9 §

En infrastrukturförvaltare behöver inte ta ut avgift för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen enligt 2 § av den som på ideell grund bedriver museitrafik på järnväg.

8 kap.

3 a §

Den som bedriver verksamhet enligt denna lag skall på begäran av tillsynsmyndigheten lämna sådana uppgifter om sin verksamhet som myndigheten behöver för att förse Europeiska gemenskapernas kommission och Europeiska järnvägsbyrån (ERA) med underlag i där pågående regelutvecklingsarbete.

3 b §

Den som bedriver verksamhet enligt denna lag skall till den myndighet regeringen bestämmer lämna sådana uppgifter som behövs för förvaltningen och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet.

5 §

Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller
3. tillståndshavaren *under minst sex månader inte använder tillståndet.*
3. tillståndshavaren *under minst sex månader inte använder en licens enligt 3 kap. 2 § eller under minst ett år inte använder ett annat tillstånd enligt 3 kap.*

8 §

Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Den som bedriver verksamhet enligt denna lag skall till tillsynsmyndigheten lämna de uppgifter som behövs för att föra sådana register.

10 §

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om *vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 a § och 8 § andra stycket*, register enligt 8 § *första stycket* och de föreskrifter som behövs för prövning

av tvister. *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om vilka uppgifter som skall lämnas enligt 3 b §.*

Prop. 2006/07:45
Bilaga 7

10 kap.

1 §

Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt denna lag,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder material som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §, *eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsordning,*

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 3 kap. 9 §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder material som inte har godkänts enligt 2 kap. 13 §.

Den som inte har följt 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.

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder material som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 1 §,

1 a §

Till böter döms den som av uppsåt eller grov oaktsamhet inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 5 § på säkerhetsstyrningssystem eller säkerhetsbestämmelser för verksamheten.

1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2007.

2. Banverket får till utgången av juni 2008 bedriva verksamhet som infrastrukturförvaltare utan sådant tillstånd som föreskrivs i 3 kap. 7 och 8 §§.

3. Den som vid ikraftträdandet har ett säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § eller ett tillstånd enligt 3 kap. 7 och 8 §§ får fortsätta driften med stöd av dessa till utgången av år 2010.

4. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när järnvägsfordon som vid ikraftträdandet är godkända för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § senast skall vara märkta med en identifikationskod och en innehavarbeteckning enligt 2 kap. 13 b §.

5. Vid prövning av mål eller ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter.
6. Äldre föreskrifter i 10 kap. 1 § gäller fortfarande i fråga om gärningar som har begåtts före ikraftträdandet, dock skall straff utmätas enligt den nya bestämmelsen i 10 kap. 1 a §.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 7

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2006-12-20

Närvarande: f.d. justitierådet Lars K Beckman, justitierådet Leif Thorsson och regeringsrådet Lars Wennerström.

Andra järnvägspaketet – fortsatt EU-harmonisering av järnvägslagstiftningen

Enligt en lagrådsremiss den 30 november 2006 (Näringsdepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,
2. lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, samt
3. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Anna Förander.

Förslagen föranleder följande yttrande av *Lagrådet*:

Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor

2 §

Enligt det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet 2004/49/EG skall medlemsstaterna se till att ett oberoende utredningsorgan genomför utredningar av allvarliga järnvägsolyckor. Definitionen av vad som skall ses som en allvarlig olycka återfinns i artikel 3 l i direktivet som bl.a. föreskriver att som allvarlig olycka skall alltid anses en olycka som resulterar i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön; med omfattande skador avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner euro.

Avsikten med nu föreslagna ändringar i paragrafen är att vidga definitionen av allvarliga olyckor så att den bättre överensstämmer med direktivets definition. Någon beloppsgräns motsvarande den som finns i direktivet för när redan värdet av inledningsvis uppskattade skador skall föranleda en undersökning föreslås dock inte bli intagen i lagtexten. Skälet härtill är, enligt vad som framgår av lagrådsremissen, de svårigheter som kan föreligga när det gäller att omedelbart uppskatta värdet av skadorna på platsen, en uppskattning som med nödvändighet antas kunna bli endast mycket ungefärlig.

Definitionen i direktivet av vad som skall anses som en allvarlig olycka bygger emellertid bl.a. på en beloppsgräns rörande värdet av de skador som omedelbart kan uppskattas. Denna beloppsgräns måste vid en korrekt implementering av direktivet även införas i svensk lagstiftning.

Definitionen av allvarlig järnvägsolycka i paragrafen bör därför kompletteras i nu berört hänseende.

Prop. 2006/07:45
Bilaga 8

4 §

Enligt förslaget skall den myndighet som svarar för undersökning av olyckor i vissa fall kunna komma överens med en motsvarande myndighet i annan stat att den skall medverka i eller ensam utföra undersökningen. Det gäller fall då en olycka inträffat på eller nära Sveriges gräns. I den mån olyckan har inträffat i Sverige och undersökningen skall utföras av en utländsk myndighet innebär överenskommelsen alltså att en förvaltningsuppgift överförs till en utländsk stat. Lagrådet erinrar om det majoritetskrav som enligt 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen gäller för riksdagens förordnande i detta avseende.

Förslaget till lag om ändring i lagen (1990:1157) om säkerhet vidtunnelbana och spårväg

I tredje punkten i övergångsbestämmelserna till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) föreskrivs att den som vid ikraftträdandet (den 1 juli 2004) har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägspårtrafik som har krävts enligt järnvägssäkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2008. I remissen föreslås att denna tid förlängs till utgången av år 2010.

Lagrådet har inte något i sak att erinra mot detta förslag men anser det naturligt att ändringen genomförs genom en lag om ändring i

lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Det kan tilläggas att 2004 års ändringslag innebar att järnvägssäkerhetslagen bytte namn till lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

2 kap. 13 b och 14 §§

Bemyndigandet i 14 §, i vad det avser utfärdandet av föreskrifter rörande identifikationskoder och innehavarbeteckningar enligt 13 b § rör, såvitt förslaget ger vid handen, ett ämne som regeringen kan meddela föreskrifter om med stöd av 8 kap. 13 § regeringsformen. Bemyndigandet i den delen framstår därför som onödigt och kan utgå ur lagtexten eller omformuleras till en ren informationsbestämmelse. För det fall avsikten emellertid är att regeringen på området skall kunna meddela föreskrifter som går utöver rena verkställighetsföreskrifter bör detta förhållande närmare belysas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Regeringens föreskriftsrätt i nu berört hänseende i form av verkställighetsföreskrifter torde även omfatta frågan på vilket sätt järnvägsfordon bör märkas med de koder och beteckningar som skall tilldelas fordonen. Föreskriften i 13 b § första stycket sista meningen om att detta skall ske i enlighet med tillsynsmyndighetens föreskrifter, vilket närmast kan

uppfattas som en subdelegation till denna myndighet, bör därför utgå eller omformuleras så att den upplyser om att märkning av järnvägsfordon sker i enlighet med föreskrifter som meddelats i anslutning till lagen. Även i sist nämnda fall gäller dock att när fråga är om föreskrifter som avses gå utöver rena verkställighetsföreskrifter ett bemyndigande erfordras för regeringen och i förekommande fall även för den myndighet regeringen bestämmer.

3 kap. 10 §

Även bemyndigandet rörande utformningen av säkerhetsintyg avser ett ämne som regeringen kan meddela föreskrifter om med stöd av

8 kap. 13 § regeringsformen och förefaller därför onödigt och kan utgå ur lagtexten eller omformuleras till en ren informationsbestämmelse.

Det framgår däremot inte helt klart av lagrådsremissen om de föreslagna bemyndigandena i vad de avser den prövning som skall göras vid utfärdande av säkerhetsintyg och vid omprövning av tillstånd eller villkor skall ses som informationsbestämmelser eller som en delegation av normgivningsmakt inom de ramar som lagstiftningen uppställer. Frågan bör klarläggas under det fortsatta lagstiftningsarbetet och i förekommande fall bemyndigandena avgränsas tydligare.

5 kap. 3 §

I remissen föreslås att den nuvarande reciprocitetsklausulen i paragrafens första stycke – som innebär att järnvägsföretag med säte i ett land inom EES eller i Schweiz får bedriva godstransporter med cabotage endast om sådan rätt medges för svenska järnvägsföretag i berört land – får utgå. Däremot bibehålls en i paragrafens andra stycke föreskriven reciprocitetsklausul när det gäller rätten för verksamhetsutövare som inte själv utför järnvägstrafik att organisera godstrafik på svenska järnvägar.

Enligt vad som framhållits vid lagrådsföredragningen skulle ett bibehållande av en ömsesidighetsprincip i det fall som avses i paragrafens andra stycke ha sin grund i bestämmelserna i artiklarna 71 och 72 i EU-fördraget som föreskriver att rådet i enlighet med förfarandet i artikel 251 skall fastställa regler för bl.a. ”de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat” (artikel 71.1 b). Intill så skett skulle således Sverige i viss mån kunna välja om man vill tilldela andra än järnvägsföretag, såsom detta begrepp definieras i artikel 2 i direktiv 91/440/EEG, tillträde till den svenska järnvägsinfrastrukturen för att utföra olika godstransporttjänster.

Med beaktande av den gemenskapsrättsliga reglering som i dag föreligger på järnvägstransportområdet med hänvisning till fördragets artikel 71.1 kan ifrågasättas om upprätthållandet av en ömsedighetsprincip numera kan anses förenligt med en icke-diskriminerande tilldelning för alla företag av infrastrukturkapacitet. Lagrådet saknar i detta sammanhang underlag för ett ställningstagande i frågan som emellertid närmare bör belysas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall enligt bestämmelsen fastställas till den kostnad som är en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, dvs. till marginalkostnaden, dock inte mer än infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen. Regeln följer av artikel 7 i direktiv 2001/14/EG och behandlas utförligt i prop. 2003/04:123 med förslag till järnvägslag, s. 129 f. För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgiften för nyttjandet fastställas på samma sätt som enligt 7 kap. 8 § gäller för tjänster (jfr a. prop. s. 133 f.).

Sistnämnda reglering skall enligt det remitterade förslaget upphöra att gälla, så att principen om marginalkostnadsersättning kommer att gälla även för infrastrukturkapacitet på terminaler och rangerbangårdar. Som skäl anges att det är av betydelse att göra skillnad mellan den tjänst som tillhandahålls och den infrastruktur som måste trafikeras för att tjänsten skall kunna tillhandahållas; t.ex. måste gränssnittet mellan å ena sidan tjänsten växling på en rangerbangårds spår och å andra sidan trafikeringen av rangerbangårdens spår hållas isär. Trafikeringen är enligt remissen en användning av järnvägsinfrastruktur för trafik och den omfattas därför enligt artikel 7.3 i direktivet av marginalkostnadsprincipen.

Enligt artikel 7.7 i direktivet omfattas emellertid inte det tillhandahållande av tjänster som anges i punkt 2 av bilaga II till direktivet av artikel 7. I nämnda punkt anges: ”Som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster räknas följande:”. Bland de följande punkterna upptas ”d) Godsterminaler” (”les terminaux des marchandises”; ”freight terminals”; ”Güterterminals”) och ”e) Rangerbangårdar” (”les gares de triage”; ”marshalling yards”; ”Rangierbahnhöfe”).

Om avsikten varit att skilja infrastrukturen från tillhandahållandet av tjänster kunde man, som framhållits av Sjöfartsverket i remissbehandlingen, snarare ha väntat sig att tjänsterna skulle ha angetts som ”terminalhantering” och ”rangering” medan direktivet alltså nu använder enbart beteckningarna för den fysiska infrastrukturen i fråga. Det kan betvivlas om det låter sig göra att särskilja kostnaderna på det sätt som remissens argumentering förutsätter. Om det inte kan göras i praktiken, ifrågasätter Lagrådet om den föreslagna ändringen påfordras av direktivet. I vart fall bör det i det fortsatta lagstiftningsarbetet (åtminstone i författningskommentaren) tydliggöras hur åtskillnad skall göras mellan tillträde till godsterminaler och rangerbangårdar, för vilket avgift skall fastställas enligt 7 kap. 2 §, och å andra sidan de tjänster som utförs vid godsterminaler och på rangerbangårdar, för vilka avgift får fastställas enligt 7 kap. 8 §.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 22 februari 2007.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Bildt, Ask, Husmark Pehrsson, Leijonborg, Larsson, Erlandsson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Borg, Malmström, Sabuni, Billström, Adelson Liljeroth, Tolgfors

Föredragande: statsrådet Olofsson.

Regeringen beslutar proposition 2006/07:45 Andra järnvägspaketet – fortsatt EU harmonisering av järnvägslagstiftningen.

Författningsrubrik	Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande	Celexnummer för bakomliggande EG-regler
Järnvägslagen (2004:519)	1 kap. 5 §, 2 kap. 14 §, 3 kap. 10 §, 6 kap. 25 §, 8 kap. 10 § och p.4 övergångsbestämmelserna	Celex31991L0440 Celex32001L0014 Celex32004L0049 Celex32004L0050 Celex32004L0051
