



Järnvägslag och vissa järnvägsfrågor

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2003/04:123 Järnvägslag jämte 17 motioner som avlämnats under den allmänna motionstiden 2002 och 16 motioner under den allmänna motionstiden 2003 rörande i huvudsak järnvägspolitiska frågor. Motioner rörande järnvägsinvesteringar behandlas i utskottets betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen.

I regeringens proposition föreslås att de grundläggande bestämmelserna om järnvägar regleras i en ny järnvägslag. Lagen innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. Lagen skall inte gälla tunnelbana och spårväg. De allmänna säkerhetskrav samt ordnings- och straffbestämmelser som gällt enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) överförs till järnvägslagen.

Inga motioner har avlämnats med anledning av propositionen.

Ett stort antal motioner från de allmänna motionstiderna 2002 och 2003 rör *persontrafikens reglering*, där bl.a. SJ AB:s trafikeringsrätt tas upp. Utskottet hänvisar här bl.a. till utredningen om järnvägssektorns organisation m.m. (dir. 2001:48) som bl.a. har haft i uppdrag att med utgångspunkt från kundintresset beskriva förutsättningarna för och analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredaren överlämnade sitt slutbetänkande (SOU 2003:67) i november 2003 där frågor om marknadstillträde, trafikeringsstillstånd, operatörsmarknaden, fordonsförsörjning m.m. behandlas. Beredning av ärendet pågår inom Regeringskansliet och en proposition kan förväntas överlämnas till riksdagen under kommande riksmöte.

Utskottet, som tidigare bl.a. uttalat behovet av en reformerad järnvägssektor, välkomnar pågående förändringsarbete och utgår ifrån att detta arbete utvecklas i linje med vad utskottet uttalat i denna fråga och som ligger i linje med vad som efterfrågas i de nu aktuella motionerna.

Frågan om en konkurrensneutral lok- och vagnpool tas också upp i ett antal motioner. Även här hänvisar utskottet till det pågående beredningsarbetet inom Regeringskansliet.

Övriga frågor som tas upp i betänkandet är bl.a. cyklar på tåg, järnvägs-transporter av farligt gods, privatisering av Statens järnvägar, biljettpriser och tågförseningar.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om en ny järnvägslag, liksom övriga lagförslag som föreslås av regeringen. Järnvägslagen och övriga lagförslag föreslås träda i kraft den 1 juli 2004. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag.

Till betänkandet har fogats 9 reservationer och 4 särskilda yttranden.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Innehållsförteckning.....	3
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	6
Redogörelse för ärendet	9
Ärendet och dess beredning	9
Bakgrund.....	9
Den nya EG-regleringen.....	10
Propositionens huvudsakliga innehåll	11
Utskottets överväganden	13
En samlad och ny järnvägslag.....	13
Regeringens förslag.....	13
Utskottets ställningstagande	13
Krav på järnvägssystem	13
Regeringens förslag.....	14
Motionsförslag	15
Utskottets ställningstagande	15
Tillstånd	15
Regeringens förslag.....	16
Utskottets ställningstagande	17
Särskilda redovisningskrav, m.m.	18
Regeringens förslag och bedömning	18
Utskottets ställningstagande	18
Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät.....	18
Regeringens förslag.....	19
Motionsförslag	19
Utskottets ställningstagande	21
Tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster	23
Regeringens förslag.....	24
Utskottets ställningstagande	25
Avgifter	25
Regeringens förslag.....	26
Motionsförslag	27
Utskottets ställningstagande	27
Tillsyn	28
Regeringens förslag och bedömning	28
Utskottets ställningstagande	29
Ordning och straffansvar	29
Regeringens förslag.....	29
Utskottets ställningstagande	30
Överklagande	30
Regeringens förslag.....	30
Utskottets ställningstagande	30

Ändringar i järnvägssäkerhetslagen.....	30
Regeringens förslag	30
Utskottets ställningstagande	31
Organisation	31
Regeringens bedömning	31
Utskottets ställningstagande	31
Ikraftträdande och övergångsbestämmelser.....	31
Regeringens förslag	31
Utskottets ställningstagande	32
Lagförslag.....	32
Regeringens förslag	32
Utskottets ställningstagande	32
Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag	33
Regeringens redovisning	33
Utskottets ställningstagande	33
Cyklar på tåg	33
Motionsförslag.....	34
Utskottets ställningstagande	34
Järnvägstransporter av farligt gods.....	35
Motionsförslag.....	35
Utskottets ställningstagande	35
Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m.	36
Motionsförslag.....	36
Utskottets ställningstagande	36
Privatisering av SJ-verksamhet.....	37
Motionsförslag.....	37
Utskottets ställningstagande	37
Resstandard, priser m.m.	38
Motionsförslag.....	38
Utskottets ställningstagande	40
Stängselskyldighet.....	41
Motionsförslag.....	41
Utskottets ställningstagande	42
Tågförseningar.....	42
Motionsförslag.....	43
Utskottets ställningstagande	43
Utvärdering av avregleringen	44
Motionsförslag.....	44
Utskottets ställningstagande	45
Ägarstrategi för tågtrafiken	45
Motionsförslag.....	45
Utskottets ställningstagande	46
Reservationer.....	48
1. Persontrafikens reglering, punkt 2 (m, fp, kd, c)	48
2. Banavgifter, punkt 4 (m)	49

3. Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m., punkt 8 (m)	49
4. Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m., punkt 8 (kd, c).....	50
5. Privatisering av SJ-verksamhet, punkt 9 (m, fp)	51
6. Resstandard, priser m.m., punkt 10 (c).....	51
7. Tågförseningar, punkt 12 (c)	52
8. Ägarstrategi för tågtrafiken, punkt 14 (v).....	52
9. Ägarstrategi för tågtrafiken, punkt 14 (c).....	53
Särskilda yttranden.....	54
1. Godstrafikens reglering, punkt 3 (fp)	54
2. Lagförslag, punkt 5 (m, v).....	54
3. Cyklar på tåg, punkt 6 (v, mp).....	55
4. Tågförseningar, punkt 12 (fp)	55
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	56
Propositionen	56
Motioner från allmänna motionstiden 2002	56
Motioner från allmänna motionstiden 2003	58
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	61

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Krav på järnvägssystem

Riksdagen avslår motion

2002/03:T471 av Lars Lilja och Karl Gustav Abrahamsson (båda s).

2. Persontrafikens reglering

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T298 yrkande 13 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),

2002/03:T301 av Per-Olof Svensson (s),

2002/03:T321 yrkande 12 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2002/03:T438 av Erik Ullenhag (fp),

2002/03:T462 yrkande 16 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T231 yrkande 2 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (båda fp),

2003/04:T430 yrkande 2 av Lennart Fremling (fp),

2003/04:T496 yrkandena 1 och 2 av Håkan Larsson och Sven Bergström (båda c),

2003/04:T530 yrkande 11 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T560 yrkande 11 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T562 yrkande 15 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 31 av Maud Olofsson m.fl. (c).

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

3. Godstrafikens reglering

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T298 yrkande 9 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) och

2003/04:T562 yrkande 5 av Erling Bager m.fl. (fp).

4. Banavgifter

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T321 yrkande 11 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T430 yrkande 3 av Lennart Fremling (fp) och

2003/04:T530 yrkande 10 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Reservation 2 (m)

5. Lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

a) järnvägslag,

b) lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),

c) lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.,

- d) lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker,
- e) lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
- f) lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
- g) lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
- h) lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:123.

6. Cyklar på tåg

Riksdagen avslår motionerna

2003/04:T373 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp) och

2003/04:T439 av Rolf Olsson (v).

7. Järnvägstransporter av farligt gods

Riksdagen avslår motion

2003/04:T508 av Kenneth G Forslund (s).

8. Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T204 av Ulla Löfgren och Elizabeth Nyström (båda m),

2002/03:T284 yrkande 2 av Anders Wiklund m.fl. (v),

2002/03:T359 yrkande 2 av Håkan Larsson m.fl. (c) och

2002/03:T456 yrkande 3 av Per Erik Granström m.fl. (s).

Reservation 3 (m)

Reservation 4 (kd, c)

9. Privatisering av SJ-verksamhet

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T321 yrkande 13 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

2003/04:T530 yrkande 12 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Reservation 5 (m, fp)

10. Resstandard, priser m.m.

Riksdagen avslår motionerna

2002/03:T375 av Helena Zakariasén m.fl. (s),

2002/03:T416 av Johan Löfstrand och Fredrik Olovsson (båda s),

2002/03:T490 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s),

2002/03:N302 yrkandena 18 och 19 av Ingegerd Saarinen och Lotta Hedström (båda mp),

2002/03:Ub489 yrkande 16 av Sofia Larsen m.fl. (c),

2003/04:T411 av Åsa Lindestam (s),

2003/04:T412 av Åsa Lindestam (s),

2003/04:T564 yrkande 27 av Maud Olofsson m.fl. (c) och

2003/04:N288 yrkande 5 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp).

Reservation 6 (c)

11. Stängselskyldighet

Riksdagen avslår motion
2003/04:T301 av Margareta Pålsson (m).

12. Tågförseningar

Riksdagen avslår motionerna
2002/03:T360 av Mikael Oscarsson (kd) och Lennart Hedquist (m),
2002/03:T466 yrkande 10 av Sven Bergström m.fl. (c) och
2003/04:T231 yrkande 1 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (båda fp).

Reservation 7 (c)

13. Utvärdering av avregleringen

Riksdagen avslår motion
2003/04:T498 yrkandena 2 och 3 av Karin Svensson Smith m.fl. (v).

14. Ägarstrategi för tågtrafiken

Riksdagen avslår motionerna
2002/03:T466 yrkande 12 av Sven Bergström m.fl. (c) och
2003/04:T401 av Peder Pedersen (v).

Reservation 8 (v)

Reservation 9 (c)

Stockholm den 6 maj 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Börje Vestlund (s), Berndt Sköldestig (s) och Inger Lundberg (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2003/04:123 Järnvägslag, 17 motioner från allmänna motionstiden 2002 och 16 motioner från allmänna motionstiden 2003. Inga motioner har väckts med anledning av propositionen.

Utskottet behandlar ärendet huvudsakligen i enlighet med den struktur som redovisas i propositionen. Motioner från de allmänna motionstiderna 2002 och 2003 som har anknytning till frågor som tas upp i propositionen behandlas under berört avsnitt. Övriga motioner behandlas ämnesvis efter avsnittet om ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag.

Motioner rörande järnvägsinvesteringar behandlas i utskottets betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen.

Upplysningar och synpunkter i ärendet har inför utskottet lämnats av representanter från Näringsdepartementet, Banverket, Järnvägsutredningen och Järnvägsforum.

Bakgrund

Den järnvägspolitiska reformen år 1988 (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260) introducerade nya förutsättningar för att bedriva järnvägstrafik och för att planera och finansiera järnvägens infrastruktur. De aktörer som bedriver järnvägstrafik betalar sedan år 1989 avgifter för utnyttjande av infrastrukturen. Planeringen av hur de statliga spåranläggningarna sker med hjälp av samhällsekonomiska bedömningar. Finansieringen av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen samt nya investeringar i denna infrastruktur sker genom anslag över statsbudgeten för större delen av det svenska statliga järnvägsnätet.

Den betydande reform som genomfördes år 1988 innebar att ett delvis nytt regelverk skapades. Banverket och SJ fick genom reformen tämligen tydliga roller och ansvar gentemot omvärlden. SJ behöll i princip ett monopol för tågtrafiken och ansvarade även för trafikplanering och trafikledning. Banverket ansvarade för att infrastrukturen utvecklades och hölls tekniskt farbar.

År 1993 upphandlades för första gången den interregionala persontågtrafiken i konkurrens. Trafikhuvudmännens rätt att bedriva persontrafik utökades år 1996 från länsjärnvägarna till stornätet i respektive län. Samma år öppnades marknaden för inrikes godstrafik nästan helt för konkurrens. För att bedriva såväl persontrafik som godstrafik i Sverige gällde att järnvägsföretagen skulle ha sitt säte i Sverige. Detta villkor omfattade dock inte järnvägsföretag som bedrev internationell kombitrafik eller ingick i s.k. internationella sammanlutningar av järnvägsföretag som, enligt rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, haft rätt att bedriva internationell person- och godstrafik på de svenska spåren.

Förändringarna på järnvägsmarknaden följdes av ett krav på att driften av stationshus, terminalanläggningar och andra s.k. gemensamma funktioner inom SJ skulle ställas till andra trafikintressenters förfogande på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Någon myndighet med uppgift att övervaka efterlevnaden av dessa villkor föreslogs dock inte.

År 2000 ombildades Statens järnvägar från affärsverk till flera av staten helägda aktiebolag för att bättre kunna fungera som en aktör som tillhandahåller järnvägstrafik (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). Till följd av denna uppdelning är det SJ AB som från och med den 1 januari 2000 har tillstånd från Järnvägsinspektionen att bedriva persontrafik på järnväg. Det kvarvarande affärsverket Statens järnvägar fick i uppdrag att under en avvecklingsfas förvalta den egendom och ansvara för den verksamhet som före utgången av år 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolaget.

Den nya EG-regleringen

I början av år 2001 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG.

Dessutom tillkom två nya direktiv, nämligen 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 samt direktivet 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten för konventionella tåg. De direktiv som antogs 2001 skulle vara genomförda av medlemsstaterna senast den 15 mars 2003 respektive den 20 april 2003 (det sistnämnda direktivet).

Direktivet 96/48/EG har genomförts i svensk rätt genom lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

Direktiven innebär i stort att marknaden för internationella godstransporter öppnas på det transeuropeiska transportnätet för järnvägar, att alla järnvägsföretag i medlemsstaterna kan söka tillstånd för godstrafik på detta nät samt att banhållning och trafikutövning tydligare delas upp för att skapa insyn och undvika diskriminering av nykomlingar på marknaden.

Vidare innebär direktiven nya principer för fördelning av tåglägen och för användning av och prissättning av järnvägsinfrastruktur samt förslag till fortsatt arbete för att komma till rätta med problem som rör samtrafik på och mellan de olika nationella järnvägsnäten och eliminering av flaskhalsar i infrastrukturen.

I direktiven regleras vidare ansvars- och befogenhetsfördelningen inom järnvägssektorn och mellan sektorn och staten. Detta innebär bl.a. ett krav på att inrätta ett från infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag fristående regleringsorgan. Vidare införs krav på att funktioner för infrastrukturprissättning

skall skiljas organisatoriskt från trafikutövare samt att säkerhetscertifiering skall skiljas från såväl infrastrukturförvaltare som trafikutövare.

Det regleringsorgan som varje medlemsstat skall inrätta har till uppgift att behandla klagomål från järnvägsmarknadens parter om de på något sätt anser sig orättvist behandlade eller diskriminerade vid kapacitetstilldelningsförfarandet eller i avgiftssättningen. Detta regleringsorgan skall ha rätt att besluta om nödvändiga åtgärder för att korrigera en negativ utveckling på marknaderna för järnvägstransporttjänster och skall i detta avseende kunna agera såväl efter anmälan som på eget initiativ.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att de grundläggande bestämmelserna om järnvägar regleras i en ny järnvägslag. Lagen innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. Lagen skall inte gälla tunnelbana och spårväg. De allmänna säkerhetskrav samt ordnings- och straffbestämmelser som gällt enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) överförs till järnvägslagen.

Genom lagen genomförs fyra EG-direktiv angående utvecklingen av gemenskapens järnvägar, tillstånd för järnvägsföretag, tilldelning av och avgifter för infrastrukturkapacitet samt driftskompatibilitet för konventionella tåg. Lagen ersätter vidare lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg, varigenom ett EG-direktiv om driftskompatibilitet för höghastighetståg genomförts.

Lagen föreslås innehålla grundläggande krav på delsystem och komponenter för att uppnå driftskompatibilitet samt för Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Schweiz gemensamma förfaranden för teknisk kontroll. Bestämmelserna om driftskompatibilitet föreslås omfatta hela det svenska järnvägsnätet, med möjlighet för en tillsynsmyndighet att meddela undantag.

Tillstånd i form av licens, som skall gälla i hela EES och Schweiz, och nationellt säkerhetsintyg skall krävas för att utföra järnvägstrafik. För viss trafik skall endast krävas ett särskilt nationellt tillstånd. Tillstånd föreslås också krävas för att endast organisera trafik och för att förvalta järnvägsinfrastruktur.

Inga förändringar föreslås beträffande rätten att bedriva persontrafik. Beträffande godstrafiken föreslås att alla gods företag med säte inom EES eller i Schweiz skall ha rätt att utföra godstrafik på svenska järnvägsnät. För att utländska företag skall ha rätt att utföra cabotage, dvs. att transportera gods som både lastas och lossas inom landet, krävs dock att den stat där företaget har sitt säte ger motsvarande rätt till svenska företag.

Förslaget innebär att infrastrukturförvaltare skall tilldela kapacitet på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Kapaciteten skall fördelas samhällsekonomiskt effektivt. Den föreslagna lagen reglerar infrastrukturförvaltarnas skyldigheter samt hur planering och tilldelning av kapacitet skall gå till.

Avgiften för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur skall som huvudregel fastställas till marginalkostnaden. Den bör differentieras efter slitage-, miljö- och olyckskostnaderna. Denna avgift skall användas för att täcka förvaltarens kostnader och får inte överskrida dessa. Avgifter skall också kunna användas som styrmedel beträffande överbelastad infrastruktur. Under vissa omständigheter skall avgifter överstigande marginalkostnaderna kunna tas ut.

En tillsynsmyndighet föreslås pröva frågor om tillstånd och utöva tillsyn över lagen.

Järnvägslagen och övriga lagändringar föreslås träda i kraft den 1 juli 2004.

Utskottets överväganden

En samlad och ny järnvägslag

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om en samlad och ny järnvägslag.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om en samlad och ny järnvägslag (s. 60–68).

Regeringens förslag

Behovet av en samlad lagstiftning

Regeringen föreslår att de grundläggande bestämmelserna om järnvägar skall regleras samlat i en ny sektorspecifik lag.

En ny järnvägslag

Regeringen föreslår att de delar av EG-direktiven, inklusive direktiv om järnvägssystem för höghastighetståg, som kräver lagform skall genomföras i en ny järnvägslag.

Lagens innehåll och tillämpningsområde

Regeringen föreslår att lagen skall innehålla bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, en tillsynsmyndighet skall kunna meddela föreskrifter om att vissa spåranläggningar inte skall anses utgöra järnvägsinfrastruktur. Lagen skall inte gälla för tunnelbana och spårväg.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om en samlad och ny järnvägslag.

Krav på järnvägssystem

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om krav på järnvägssystem. Ett motionsförslag om markering av utrym-

ningsvägar i personvagnar avstyrks med hänvisning till föreslagna säkerhetsbestämmelser.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om krav på järnvägssystem (s. 69–82) jämte motion 2002/03:T471 (s).

Regeringens förslag

Säkerhet

Regeringen föreslår att de allmänna säkerhetsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall föras över till järnvägslagen.

Driftskompatibilitet

Driftskompatibilitet för det svenska järnvägssystemet

Regeringen föreslår att lagen skall innehålla grundläggande bestämmelser om vad som gäller för att delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet skall få släppas ut på marknaden och tas i bruk. Delssystem och komponenter skall anses uppfylla kraven om de är försedda med en EG-kontrollförklaring respektive en EG-försäkran, där i förekommande fall ett anmält organ utfört bedömningar och kontroller till grund för förklaringen eller försäkran.

Lagen skall också innehålla bemyndiganden att meddela föreskrifter om vilka krav som skall uppfyllas och vilka förfaranden som skall användas.

Omfattningen av det svenska järnvägsnät som berörs

Regeringen föreslår att bestämmelserna om driftskompatibilitet skall omfatta hela det svenska järnvägssystemet.

Tillsynsmyndigheten skall kunna besluta om undantag från tillämpningen av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet om det finns särskilda skäl. Ingår ett delsystem i det transeuropeiska järnvägssystemet skall undantag kunna beslutas endast i vissa särskilt angivna fall. Ett beslut om undantag skall förenas med de villkor som behövs från säkerhets-, driftskompatibilitets- och miljösynpunkt.

Tillsynsmyndighetens godkännande

Regeringen föreslår att lagen skall innehålla ett krav på att tillsynsmyndigheten godkänner delsystem, såvida inte något annat är särskilt föreskrivet.

Krav på äldre järnvägsmateriel

Regeringen föreslår att bestämmelserna om driftskompatibilitet endast skall vara tillämpliga på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter lagens ikraftträdande. Detta skall dock inte gälla delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Motionsförslag

I motion 2002/03:T471 av Lars Lilja och Karl Gustav Abramsson (båda s) anförs att till skillnad från flygsäkerhet och trafiksäkerhet debatteras sällan järnvägssäkerhet. Detta kanske beror på att Sverige under de senaste åren varit förskonat från svåra tågolyckor. Dagens järnvägsvagnar är mycket stabilt byggda och har goda möjligheter att klara en olycka relativt intakta. Problem kan dock uppstå om t.ex. en sov- eller liggvagn måste utrymmas. Vagnarna har bara utgång i ena ändan. Väljer man fel väg vid utrymning kan det alltså bli så att man kommer till den vagnsända som saknar utgång. För att förhindra att något sådant inträffar borde vägen till utgången markeras på ett tydligt sätt. Det torde ankomma på Järnvägsinspektionen att utarbeta tydliga och skärpta regler för säkerheten inom järnvägstrafiken.

Utskottets ställningstagande

När utskottet senast behandlade frågor om järnvägssäkerhet i budgetbetänkandet hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1) framhölls betydelsen av att ha en hög säkerhet i järnvägstrafiken. Järnvägsinspektionen är en myndighetsutövande fristående enhet inom Banverket som har överinseendet över säkerheten i svensk spårtrafik – järnväg, spårväg och tunnelbana – med inriktningen att förebygga olyckor.

Till inspektionens uppgifter hör bl.a. att utarbeta regler för järnväg, spårväg och tunnelbana, tillståndspröva trafikutövning, spårinnehav och trafikledningsverksamhet samt godkänna fordon, spårplanläggningar, utbildningsplaner och trafiksäkerhetsinstruktioner. Det rullande materiel som tagits i bruk efter Järnvägsinspektionens bildande år 1988 har genomgått eller genomgår med stöd av 18 § järnvägssäkerhetslagen inspektionens godkännandeprövning. I denna prövning ingår bl.a. brand- och utrymningsfrågor. Fordon som tagits i bruk före denna tid skall anses godkända.

I den nu behandlade propositionen om ny järnvägslag framgår att regeringen avser att inrätta en ny tillsynsmyndighet som bl.a. kommer att ta över uppgifter som Järnvägsinspektionen i dag utför. Utskottet, som återigen vill framhålla betydelsen av att ha en hög säkerhet i järnvägstrafiken, utgår från att den nya lagens krav på säkerhetssystem och den föreslagna tillsynsmyndighetens godkännandeprövning kommer att tillgodose detta.

Motion 2002/03:T471 (s) avstyrks därmed.

Tillstånd

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om tillstånd för järnvägsverksamhet m.m.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om tillstånd (s. 82–100).

Regeringens förslag

Tillstånd för järnvägsverksamhet

Regeringen föreslår att tillstånd skall krävas för att bedriva verksamhet som omfattas av järnvägslagen. Tillstånd skall meddelas av den myndighet regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten).

Tillstånd att utföra järnvägstrafik

Allmänt

Regeringen föreslår att för att få utföra järnvägstrafik skall krävas antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd.

Licens

Regeringen föreslår att licens skall beviljas den som avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, har sitt hemvist eller säte i Sverige och som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och bedriva järnvägstrafik samt genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av trafiken.

En licens som är utfärdad i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i Schweiz skall gälla i Sverige.

Säkerhetsintyg

Regeringen föreslår att säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som kan antas komma att uppfylla säkerhetskraven i lagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen samt använder sådana järnvägsfordon som uppfyller lagens krav.

Dessutom skall järnvägsföretagets försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik intyget gäller. Kraven skall kunna anpassas till verksamhetens art och omfattning. Av intyget skall det framgå hur kraven anpassats och för vilken verksamhet det gäller.

Särskilt tillstånd för viss järnvägstrafik

Regeringen föreslår att särskilt tillstånd skall kunna beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. regionala godstransporter,
3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller

4. till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd skall endast beviljas den som uppfyller de krav som anges för licens och säkerhetsintyg. Kraven skall dock kunna anpassas till verksamhetens art och omfattning. Av tillståndet skall det framgå hur kraven anpassats och för vilken verksamhet det gäller.

Tillstånd att organisera järnvägstrafik

Regeringen föreslår att för att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik skall det krävas tillstånd i form av auktorisation. Auktorisation skall dock inte krävas för Rikstrafiken.

Auktorisation skall beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik samt med hänsyn till yrkeskunskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur

Regeringen föreslår att tillstånd skall krävas för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Tillstånd skall dock inte krävas för Banverket.

Tillstånd skall beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, organisation, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur eller driva anläggningar som hör till infrastrukturen samt kan antas komma att uppfylla säkerhetskraven i lagen och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Kraven skall kunna anpassas till verksamhetens art och omfattning. Av tillståndet skall det framgå hur kraven anpassats och för vilken verksamhet det gäller.

Villkor och omprövning

Regeringen föreslår att tillstånd i form av säkerhetsintyg, särskilt tillstånd och auktorisation samt tillstånd att förvalta järnvägsinfrastruktur skall kunna förenas med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten skall också kunna besluta om sådana villkor för Banverket och Rikstrafiken.

Tillståndshavaren skall vara skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren för det.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om tillstånd för järnvägsverksamhet m.m.

Särskilda redovisningskrav, m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om särskilda redovisningskrav, m.m.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om särskilda redovisningskrav m.m. (s. 100–103).

Regeringens förslag och bedömning

Regeringen föreslår att järnvägsföretag i förekommande fall skall särredovisa verksamhet som avser godstransporter och förvaltning av järnvägsinfrastruktur, och infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster. Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter skall endast få användas i den verksamheten. Offentligt stöd som betalas ut till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

Bestämmelserna om särskilda redovisningskrav och förbud mot att överföra medel skall inte gälla för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Regeringen bedömer att det inte bör införas bestämmelser om skyldighet att upprätta särskilda verksamhetsplaner innehållande investerings- och finansieringsplaner.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om särskilda redovisningskrav, m.m.

Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnätet.

Med hänvisning till pågående beredningsarbete i Regeringskansliet avstyrker utskottet motionsförslag om ytterligare avreglering inom järnvägsområdet.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät (s. 103–109) jämte motionerna 2002/03:T298 yrkandena 9 och 13 (fp), 2002/03:T301 (s), 2002/03:T321 yrkande 12 (m), 2002/03:T438 (fp), 2002/03:T462 yrkande 16 (kd),

2003/04:T231 yrkande 2 (fp), 2003/04:T430 yrkande 2 (fp), 2003/04:T496 yrkandena 1 och 2 (c), 2003/04:T530 yrkande 11 (m), 2003/04:T560 yrkande 11 (kd), 2003/04:T562 yrkandena 5 och 15 (fp) och 2003/04:T564 yrkande 31 (c).

Regeringens förslag

Persontrafik

Regeringen föreslår att en internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, skall ha rätt att utföra genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES jämte Schweiz där företagen har sitt säte.

Regeringen skall kunna föreskriva om vem som därutöver skall ha rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. I fråga om andra järnvägsnät skall infrastrukturförvaltaren bestämma vem som, utöver de nämnda internationella sammanslutningarna, skall ha rätt att utföra eller organisera endast persontrafik på järnvägsnät förvaltaren råder över.

Godstrafik

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

Den som har auktorisation och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz skall ha rätt att organisera trafik på svenska järnvägsnät för godstrafik. 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.

Rätten att utföra eller organisera trafik skall inte gälla 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 gods- trafik.

Motionsförslag

Persontrafikens reglering

I motionerna 2002/03:T298 yrkande 13 av Lars Leijonborg m.fl. (fp), 2003/04:T430 yrkande 2 av Lennart Fremling (fp) och 2003/04:T562 yrkande 15 av Erling Bager m.fl. (fp) anförs bl.a. att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Konkurrens gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. Erfarenheter hittills av konkurrens vid länstrafikhuvudmännens upphandlingar är att trafik kostnaderna kunnat sänkas avsevärt, till nytta för såväl skattebetalare som resenärer. Nya

operatörer har också kunnat etablera sig och ett stelt monopolsystem har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer. Folkpartiet liberalerna anser att samtliga järnvägssträckor måste konkurrensutsättas fullt ut.

I motion 2002/03:T301 av Per-Olof Svensson (s) anförs att SJ innehar, genom förordningen om statens spåranslagningar, trafikeringsrätten för persontrafik på stomjärnvägarna. Denna trafikeringsrätt innefattar inte några hänsyn till regional utveckling, utan SJ:s uppdrag är att bedriva persontrafik på järnväg med ett så positivt ekonomiskt utfall som möjligt. Motionären föreslår att riksdagen begär att regeringen utreder hur persontrafiken skall hanteras på ett samlat sätt som gynnar regional utveckling.

I motionerna 2002/03:T321 yrkande 12 och 2003/04:T530 yrkande 11 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anförs att SJ:s absoluta trafikeringsrätt ger företaget monopol på persontrafik på alla lönsamma järnvägslinjer. Förutom detta har SJ möjlighet att dels bedriva, med upphandlad trafik, parallell konkurrerande trafik, dels återta trafikeringsrätten efter det att avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut. Detta genom att hävda att trafiken åter kan bedrivas på kommersiella grunder. I dag är endast de olönsamma järnvägslinjerna konkurrensutsatta. Enligt motionärerna måste därför SJ:s monopol på stambanenätet avskaffas helt och konkurrensutsättningen således omfatta även den trafik som i dag är lönsam.

I motionerna 2002/03:T438 av Erik Ullenhag (fp) och 2003/04:T231 yrkande 2 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (båda fp) och anförs att vad gäller upphandling av tågtrafik i Sverige gäller den märkliga regeln att upphandling endast sker av olönsamma tågsträckor. SJ har alltså, trots avregleringen, fortfarande monopol på de sträckor som trafikeras av störst antal människor. Visst kan det vara bra med konkurrens även på olönsamma sträckor, men där det finns störst utrymme för konkurrens är rimligen där trafikmängden är mest omfattande.

I motion 2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anförs att en viktig förändring som behöver genomföras är att alla operatörer får agera på marknaden utifrån samma förutsättningar. Kristdemokraterna föreslår därför att alla järnvägslinjer blir föremål för upphandling (yrkande 16).

I motion 2003/04:T496 av Håkan Larsson och Sven Bergström (båda c) anförs att ett bra tågutbud för hela landet förutsätter ett samlat trafiksystem utan uppdelning mellan regionala och interregionala förbindelser. Motionärernas inställning är att samhället, dvs. staten och regionen tillsammans, bör ges rådighet över persontrafiken på stomjärnvägarna. Inom ramen för detta arbete skall funktionella persontrafiklösningar för buss, tåg och flyg skapas. Dessa lösningar skall bygga på samhällsekonomisk optimering och faktiska resbehov. Ett samlat trafiksystem med en optimerad mix av regional och interregional trafik bör sedan upphandlas i fri konkurrens mellan flera operatörer (yrkande 1).

I samma motion framhålls att SJ:s trafikeringsrätt skall avskaffas så snart som möjligt. Upphandling av trafikeringen måste ske i konkurrens mellan flera operatörer. En möjlighet är att genomföra denna reform på prov inom ett mer begränsat område, förslagsvis all trafik till och från Norrland och Bergslagen (yrkande 2).

I motion 2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anförs att Järnvägsutredningens slutbetänkande skall lämnas senast den 14 november 2003. Enligt Kristdemokraterna är det ofrånkomligt att den utveckling av konkurrensen inom persontrafiken, som regeringen låtit utreda, innebär att SJ AB fråntas sin ensamrätt på lönsamma sträckor.

Kristdemokraterna föreslår därför att riksdagen av regeringen begär författningsändringar eller förslag på sådana som innebär att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling (yrkande 11).

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) anförs att trafikeringsrätten ger SJ AB den unika rätten att i monopolställning, och utan några skyldigheter, bedriva persontrafik på de sträckor och tider man själv väljer. Samtidigt upphandlas olönsam nationell trafik av staten och regional trafik inom länsgränser av regionerna. Uppdelningen är inte längre funktionell. I stället leder den till allvarliga systemfel där orimliga konkurrensförhållanden mellan tävlande operatörer bara är ett exempel. I Centerpartiets vision för transportsystemet råder konkurrens på likvärdiga villkor mellan olika operatörer på våra järnvägsspår (yrkande 31).

Godstrafikens reglering

I motionerna 2002/03:T298 yrkande 9 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) och 2003/04:T562 yrkande 5 av Erling Bager m.fl. (fp) anförs att ett väl fungerande och effektivt godstransportnät är också en garant för en väl fungerande konkurrens och minimal miljöpåverkan. Därför är det viktigt att godstransporterna får vara ett marknadsstyrt system som ger den enskilde bästa möjligheten att välja hur denne vill transportera sig själv eller sitt gods. Det som bör kompletteras när det gäller marknadstänkande på godssidan är en total avreglering av godstrafiken på järnväg. Som det ser ut i dag är godstrafiken på järnväg bara delvis avreglerad och SJ är alltför dominerande som aktör.

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionerna som tar upp frågor om *persontrafikens reglering* vill utskottet anföra följande.

Utskottet har i olika sammanhang tagit upp frågor rörande rätten att bedriva persontågtrafik. I ett yttrande till näringsutskottet (yttr. 2002/03:TU7y) i maj 2003 med anledning av regeringens proposition (prop. 2002/03:86) om åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB framhölls bl.a. att väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att ett långsiktigt hållbart transportsystem skall kunna utvecklas. Järnvägstrafiken skall

på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och bidra till en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken.

I ett yttrande till utrikesutskottet (yttr. 2002/03:TU5y) i maj 2003 anfördes att konkurrens och utveckling är viktiga för att sektorn skall kunna fungera. Utskottet pekade också på de problem som kan uppkomma i samband med en avreglering. Erfarenheterna på många områden – inte minst transportområdet – visar att det krävs såväl insikter om effekterna som en omsorgsfull planering av hur avregleringen skall genomföras. Avreglering – såsom en del av arbetet för en uthållig utveckling av transportsystemet – kräver ett långsiktigt och förutseende förhållningssätt. Det handlar även om hur upphandlingar genomförs. Utskottet ansåg det angeläget att man – såväl på EU-nivå som nationellt – kunde finna former för en effektiv avreglering utan skadliga bieffekter i fråga om regional balans eller andra transportpolitiska delmål. För järnvägsföretagen är vidare entydiga och klara regler en nödvändighet för att avregleringen skall kunna fungera i verkligheten och för att alla berörda företag skall kunna konkurrera på samma villkor. Utskottet har inte ändrat uppfattning därvidlag.

Utskottet vill vidare med anledning av de nu aktuella motionerna framhålla att genom riksdagsbeslut har de institutionella förutsättningarna för järnvägs trafik förändrats i viktiga hänseenden sedan år 1988. Det innebär bl.a. att viss trafik har öppnats för konkurrens och att SJ AB numera skall driva sin verksamhet på strikt företagsekonomiska grunder. Detta ligger i linje med gällande transportpolitiska riktlinjer som anger att en effektiv konkurrens skall främjas mellan olika trafikutövare och transportalternativ. Ett mål med bolagiseringen av SJ vid årsskiftet 2000/01 var också att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga operatörer på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet, samtidigt som de kan ge en affärs- mässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. Staten har ett transportpolitiskt ansvar för att en hållbar transportutveckling byggd på en väl fungerande järnvägstrafik skall kunna uppnås i landet i enlighet med det transportpolitiska beslut riksdagen fattade år 1998. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB skall kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer och kunder.

Utredningen om järnvägssektorns organisation m.m. (dir. 2001:48) har bl.a. haft i uppdrag att med utgångspunkt från kundintresset beskriva förutsättningarna för och analysera effekterna av en fortsatt utveckling av konkurrensen inom den nationella persontrafiken på järnväg. Utredaren överlämnade sitt slutbetänkande (SOU 2003:67) i november 2003 där frågor om marknadstillträde, trafikeringstillstånd, operatörsmarknad, fordonsförsörjning m.m. behandlas. Beredning av ärendet pågår inom Regeringskansliet och en proposition kan förväntas överlämnas till riksdagen under kommande riksmöte.

Utskottet, som tidigare bl.a. uttalat behovet av en reformerad järnvägssektor, välkomnar pågående förändringsarbete och utgår från att detta arbete

utvecklas i linje med vad utskottet uttalat i denna fråga och som ligger i linje med vad som efterfrågas i de nu aktuella motionerna.

Mot den bakgrunden avstyrks motionerna 2002/03:T298 yrkande 13 (fp), 2002/03:T301 (s), 2002/03:T321 yrkande 12 (m), 2002/03:T438 (fp), 2002/03:T462 yrkande 16 (kd), 2003/04:T231 yrkande 2 (fp), 2003/04:T430 yrkande 2 (fp), 2003/04:T496 yrkandena 1 och 2 (c), 2003/04:T530 yrkande 11 (m), 2003/04:T560 yrkande 11 (kd), 2003/04:T562 yrkande 15 (fp) och 2003/04:T564 yrkande 31 (c).

Med anledning av motionerna som tar upp frågor om *godstrafikens reglering* vill utskottet anföra följande.

Av propositionen om ny järnvägslag framgår att på statens spåranläggningar har järnvägsföretag med säte i Sverige rätt att bedriva järnvägstrafik. Redan etablerad trafik har dock företräde på vissa delar av spåranläggningarna och där får nytillkommande trafik endast förekomma om den inte innebär en påtaglig försämring för den redan etablerade. Denna regel torde inte ha tillämpats i någon nämnvärd utsträckning, vilket innebär att den svenska järnvägsmarknaden kan sägas vara öppen för nationella godstransportföretag.

De ändringar som gjorts genom direktiv 2001/12/EG utvidgar rätten att trafikera järnvägsnät i gemenskapen för järnvägsföretag som utför internationella godstransporter. Under en övergångsperiod, fram t.o.m. den 15 mars 2008, utvidgas tillträdesrätten till att omfatta det s.k. transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter. Tillträdesrätten omfattar även järnvägsspår till vissa terminaler och hamnar samt anslutningslinjer till och från dessa.

Således kommer tillträdesrätten att omfatta hela det europeiska järnvägsnätet efter den 15 mars 2008. Järnvägsföretagen skall då ha tillträde till hela det svenska järnvägsnätet när de utför internationella godstransporter.

Som utskottet ser det ligger detta väl i linje med vad som efterfrågas i motionerna 2002/03:T298 yrkande 9 (fp) och 2003/04:T562 yrkande 5 (fp) som avstyrks därmed.

Med hänvisning till det ovan anförda har utskottet inget att erinra mot vad regeringen föreslår om rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnätet.

Tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster (s. 109–129).

Regeringens förslag

Allmänt om tilldelning av infrastrukturkapacitet

Regeringen föreslår att en infrastrukturförvaltare skall till den som ansökt om infrastrukturkapacitet och har rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik tilldela infrastrukturkapacitet på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt i enlighet med EG-direktivens principer. Den som utför eller organiserar järnvägstrafik skall inte, annat än undantagsvis och efter särskilt beslut, få tilldela infrastrukturkapacitet eller fastställa infrastrukturavgifter.

Infrastrukturförvaltarens skyldigheter och kapacitetsplanering

Regeringen föreslår att en infrastrukturförvaltare skall upprätta och offentliggöra en beskrivning av sitt järnvägsnät. Beskrivningen skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få utnyttja denna infrastruktur och upprättas i samråd med berörda parter.

Infrastrukturförvaltaren skall ange infrastrukturkapacitet för planerade banarbeten och samarbeta med andra förvaltare för att tilldela kapacitet på mer än ett järnvägsnät.

Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett tågplaneförslag med utgångspunkt i de inkomna ansökningarna och med beaktande av behovet av reservkapacitet. Förvaltaren skall ha tystnadsplikt för uppgifter som sökandena lämnar om sina affärs- och driftförhållanden. Om sökandenas önskemål kan samordnas skall infrastrukturförvaltaren upprätta en tågplan.

Om en intressekonflikt om kapacitet inte kan lösas skall en sökande kunna påkalla genomförande av ett särskilt tvistlösningsförfarande.

Om sökandenas önskemål inte kan samordnas trots tvistlösning skall infrastrukturförvaltaren förklara den aktuella delen av infrastrukturen som överbelastad. I uppenbara fall skall detta kunna anges redan i beskrivningen av järnvägsnätet.

Den som betalar en extra avgift skall ha företräde vid tilldelning av överbelastad infrastruktur. I annat fall skall infrastrukturförvaltaren tilldela infrastrukturkapacitet enligt de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

Ett lågt utnyttjande av tåglägen, som inte skall kunna överlåtas, skall kunna leda till att tågläget måste återlämnas och kunna beaktas av infrastrukturförvaltaren vid senare tilldelning av tåglägen.

Vid störningar i trafiken och i nödsituationer skall infrastrukturförvaltaren kunna vidta särskilda åtgärder.

Den infrastrukturförvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av tjänster som är nödvändiga för trafiken skall inte omfattas av vissa av de skyldigheter som annars åvilar infrastrukturförvaltare.

*Trafikerings- och ramavtal***Trafikeringsavtal**

Regeringen föreslår att i samband med att ett tågläge tilldelas skall sökanden och infrastrukturförvaltaren ingå avtal av administrativ, teknisk och finansiell natur som behövs för utnyttjandet av tågläge (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Trafik skall inte vara tillåten innan trafikeringsavtal har träffats.

Ramavtal

Regeringen föreslår att sökanden och infrastrukturförvaltaren skall kunna träffa ramavtal om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod. Ramavtalet skall dock inte kunna göras gällande mot annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller om avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Tjänster

Regeringen föreslår att den som åt någon som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller vissa tjänster som är nödvändiga för trafiken, skall vara skyldig att göra det på icke-diskriminerande villkor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om tilldelning och utnyttjande av infrastrukturkapacitet och tjänster.

Avgifter**Utskottets förslag i korthet**

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om avgifter för att utnyttja järnvägens infrastruktur. Utskottet avstyrker därmed motionsförslag om dels höjda banavgifter, dels banavgifter anpassade till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.

Jämför reservation 2 (m).

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om avgifter (s.129–143) jämte motionerna 2002/03:T321 yrkande 11 (m), 2003/04:T430 yrkande 3 (fp) och 2003/04:T530 yrkande 10 (m).

Regeringens förslag

Allmänt om avgifter

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltaren skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur i enlighet med principer som anges i EG-direktiven.

Banavgifter

Marginalkostnadsbaserade avgifter

Regeringen föreslår att avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som inte ingår i terminaler eller rangerbangårdar skall – inom ramen för förvaltarens kostnader för infrastrukturen – fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

Infrastrukturförvaltaren skall kunna ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur. Har infrastrukturförvaltaren inte gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan skall den extra avgiften dock inte kunna tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande.

Särskilda avgifter som tillåter samhällsekonomisk effektivitet

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltaren skall, för att nå kostnadstäckning, kunna ta ut avgifter utöver avgifter som speglar marginalkostnader. Dessa avgifter skall vara förenliga med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Särskilda avgifter för infrastrukturprojekt

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltare skall, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter den 15 mars 1986, kunna ta ut avgifter över marginalkostnaden, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna endast speglat marginalkostnader.

Rabatter

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltare skall kunna ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av underutnyttjade sträckor av järnvägsnätet. Rabatten skall vara tidsbegränsad och på lika villkor tillgänglig för alla användare i viss trafik.

Avgifter för tjänster

Regeringen föreslår att avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten samt beräknas efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär.

Bokningsavgifter

Regeringen föreslår att infrastrukturförvaltaren skall kunna ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats.

Motionsförslag

I motionerna 2002/03:T321 yrkande 11 och 2003/04:T530 yrkande 10 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anförs att banavgifterna ursprungligen var tänkta som en intäkt avsedd att täcka underhållskostnaderna. År 1997 beslutade riksdagen att avgifterna skulle sänkas, och viss trafik befriades helt från dessa avgifter. Avsikten med förändringen var att stärka järnvägens konkurrenskraft. Redan i dag täcker staten en stor del av kostnaderna för underhåll av järnvägen med budgetmedel. Det är enligt vår mening viktigt att drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet i ökande grad täcks av trafikavgifter.

I motion 2003/04:T430 av Lennart Fremling (fp) anförs att för att genomföra 1998 års transportpolitik är det viktigt att man utgår från samhällsekonomiska principer, samtidigt som man medverkar till att den enskilde kunden betalar marginalkostnaden för varje resa. Då har vi möjligheter att utnyttja järnvägsnätet på ett effektivt sätt till gagn för miljö och trafiksäkerhet.

Banavgifterna bör sättas så att de medverkar till att resenärer och godskunder kommer att betala marginalkostnaden för den aktuella resan eller transporten beräknad enligt samhällsekonomiska principer (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Av propositionen om ny järnvägslag framgår att den s.k. marginalkostnadsprincipen har varit en framträdande princip i svensk transportpolitik sedan 1970-talet. I samband med 1998 års trafikpolitiska beslut fastslog sålunda riksdagen att utgångspunkten bör vara att transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter motsvarar de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till. Genom förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar m.m. (1998:1827) fastställs även de marginalkostnadsbaserade banavgiftskomponenterna.

Föreskrifterna i det direktiv som nu skall genomföras (2001/14/EG) innebär att avgiften för ansökan och utnyttjande av tåglägen, trafikledning och trafikinformation skall fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs. Som framgår av propositionen anser regeringen att detta för svensk del bör tolkas liktydigt med att avgiften skall motsvara den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden. Den kortsiktiga marginalkostnaden motsvaras av de externa samhällsekonomiska kostnader som orsakas av ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Tillämpningen av marginalkostnadsprincipen bör vad gäller järnvägsnät som förvaltas av staten nu vidgas till att även

gälla det som tidigare definierats som det s.k. kapillära bannätet, dvs. den delen av järnvägsnätet som inte utgörs av stom- eller länsjärnvägar.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om ett utskottsinitiativ (bet. 2001/02:TU1) och senare uttalanden i frågor som rör avgiftssystemet inom sjöfarten. Utskottet har vid dessa tillfällen efterfrågat ett avgiftssystem som ger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de marginalkostnadsprinciper som redovisas i EU:s vitbok.

I övrigt har utskottet ingen annan uppfattning än den regeringen nu presenterar. Som utskottet ser det ligger också detta i linje med vad som efterfrågas i motion 2003/04:T430 yrkande 3 (fp), som avstyrks därmed.

Utskottet, som vid tidigare riksmöten avstyrkt motioner om bl.a. en höjning av banavgifterna för att i ökad utsträckning täcka drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet, har inte haft anledning att ändra uppfattning i denna fråga. Utskottet delar därför inte synsättet i motionerna 2002/03:T321 yrkande 11 (m) och 2003/04:T530 yrkande 10 (m) om att drifts- och underhållskostnaderna i ökande grad skall täckas av avgifter. Motionerna avstyrks därmed.

Tillsyn

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om tillsyn.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om tillsyn (s. 143–151).

Regeringens förslag och bedömning

Allmänt om tillsyn

Regeringen föreslår att en tillsynsmyndighet skall ha tillsyn över efterlevnaden av lagen och av de villkor och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillsynsmyndigheten skall inom ramen för tillsynen kunna kräva in upplysningar och handlingar, beredas tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, få tillgång till materiel och personal samt meddela förelägganden och förbud.

Förelägganden och förbud skall kunna förenas med vite. Polis-, tull- och kronofogdemyndigheter skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten skall utan uppmaning beredas full insyn i förhandlingar om avgifter.

Återkallelse av tillstånd

Regeringen föreslår att tillsynsmyndigheten i särskilt angivna fall skall kunna återkalla tillstånd.

Marknadskontroll

Regeringen föreslår att tillsynsmyndigheten i angivna fall skall kunna förbjuda användning av komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet, även om de är försedda med EG-försäkran, och besluta om kompletterande kontroller av delsystem, trots att de är försedda med EG-kontrollförklaring. Tillsynsmyndigheten skall föra register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Twistlösning och konkurrensövervakning

Regeringen föreslår att ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare och den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik till tillsynsmyndigheten skall kunna hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut är förenligt med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Vidare skall parter som inte kan komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal kunna få tillsynsmyndighetens beslut på de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för trafiken.

Regeringen bedömer att tillsynsmyndighetens tillsyn över lagens efterlevnad innebär att myndigheten har en konkurrensövervakande roll. Myndigheten bör därutöver ges i uppdrag att övervaka konkurrensen på samtliga marknader för järnvägstjänster, inklusive marknaden för järnvägstransporter.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om tillsyn.

Ordning och straffansvar**Utskottets förslag i korthet**

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om ordning och straffansvar.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om ordning och straffansvar (s.152–154).

Regeringens förslag*Ordningen vid järnväg*

Regeringen föreslår att ordningsbestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall föras över till järnvägslagen.

Straffbestämmelser

Regeringen föreslår att det skall vara straffbart att bedriva verksamhet enligt järnvägslagen utan nödvändigt tillstånd samt att underlåta att uppfylla säkerhetskrav i fråga om personal, materiel och säkerhetsordning, m.m.

Bestämmelserna om trafikonykterhetsbrott och andra förseelser som rör järnvägstrafik i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall tas in även i järnvägslagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om ordning och straffansvar.

Överklagande

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om överklagande.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om överklagande (s. 154–155).

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt järnvägslagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall kunna överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om överklagande.

Ändringar i järnvägssäkerhetslagen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om ändringar i järnvägssäkerhetslagen.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om ändringar i järnvägssäkerhetslagen (s. 155–156).

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall byta namn till lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och gälla säkerheten vid dessa system.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om ändringar i järnvägssäkerhetslagen.

Organisation

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen anför om att en ny självständig myndighet benämnd Järnvägsstyrelsen inrättas med uppgift att handlägga frågor enligt den nya järnvägslagen.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om organisation (s. 156–160).

Regeringens bedömning

Regeringen bedömer att en ny självständig myndighet – Järnvägsstyrelsen – med uppgift att handlägga frågor enligt den nya järnvägslagen bör inrättas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen anför om att en ny självständig myndighet med uppgift att handlägga frågor enligt den nya järnvägslagen inrättas.

I sammanhanget kan nämnas att utskottet avser att behandla frågan om en gemensam inspektionsmyndighet under nästa riksmöte med anledning av väckta motionsförslag i ärendet.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om ikraftträdande och övergångsbestämmelser.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om ikraftträdande och övergångsbestämmelser (s.160–163).

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att den nya järnvägslagen skall träda i kraft den 1 juli 2004. Genom lagen skall lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg upphävas.

I järnvägslagen skall det tas in övergångsbestämmelser om att kravet på godkännande av delsystem inte gäller de delsystem som lagen om järnvägssystem för höghastighetståg varit tillämplig på. Vidare skall det anges att en

trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik övergångsvis skall kunna organisera järnvägstrafik utan auktorisation, att den som både utför eller organiserar järnvägstrafik och tilldelar infrastrukturkapacitet skall kunna fortsätta med detta utan särskilt tillstånd under en övergångsperiod samt att äldre föreskrifter skall tillämpas vid prövning av ärenden som har anhängiggjorts före lagens ikraftträdande. Dessutom skall det anges att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten skall kunna föreskriva när bestämmelserna i lagen om beskrivning av järnvägsnät, tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter skall tillämpas första gången.

I lagen om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) skall det tas in övergångsbestämmelser dels om att äldre bestämmelser skall tillämpas i vissa fall, dels om att beslut om godkännande av spåranläggningar och fordon och om tillstånd som meddelats före ikraftträdandet skall fortsätta att gälla viss tid. I övergångsbestämmelserna till järnvägslagen skall det erinras om detta. Bestämmelserna i den nya lagen om tillsyn m.m. skall göras tillämpliga även på de godkännanden och tillstånd som meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen föreslår om ikraftträdande och övergångsbestämmelser.

Lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens lagförslag.

Utskottet behandlar här regeringens lagförslag, punkterna 1–8 i propositionen.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att riksdagen antar förslag till järnvägslag (punkt 1). Regeringen föreslår också ändringar i järnvägssäkerhetslagen (punkt 2), lagen om stängselskyldighet för järnväg m.m. (punkt 3), lagen om förverkande av alkoholhaltiga drycker (punkt 4), lagen om alkoholutandningsprov (punkt 5), lagen om byggande av järnväg (punkt 6), körkortslagen (punkt 7) och lagen om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken (punkt 8).

Utskottets ställningstagande

Med hänvisning till vad utskottet i det föregående anfört tillstyrks regeringens samtliga lagförslag.

Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag

Utskottets förslag i korthet

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen anför om ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag.

Utskottet behandlar här vad regeringen i propositionen anför om ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag (s.163–168).

Regeringens redovisning

När det gäller förslagen till ny lagstiftning och organisation bedömer regeringen att dessa allmänt kommer att gagna effektiviteten i järnvägssystemet utan att innebära nya pålagor för enskilda personer eller företag.

Förslaget till ny lagstiftning och organisation stöder en utveckling mot ökad konkurrens på järnvägsmarknaden och därmed en effektivisering av sektorn. En ny uppgift tillförs sektorn genom att tillsynsmyndigheten får en konkurrens- och marknadsövervakande roll. Inrättandet av en ny tillsynsmyndighet skall ske genom omfördelningar av befintliga anslagsmedel.

Överklaganden av myndighetsbeslut bör kunna hanteras inom ramen för domstolsväsendets befintliga resurser.

Regeringen anför att den hittillsvarande utvecklingen av järnvägsmarknaden har inneburit att fler järnvägsoperatörer har kunnat etablera sig. Med den nya lagstiftningen förväntas järnvägssystemets effektivitet gagnas utan nya pålagor för enskilda eller företag.

Regeringen bedömer att lagen och de förordningar och myndighetsföreskrifter som följer av lagen kommer att medföra bättre villkor för järnvägsmarknadens aktörer. Speciella hänsyn har tagits till villkoren för de mindre aktörerna med syfte att underlätta deras möjligheter på järnvägsmarknaden.

I kommande förordningar, myndighetsinstruktioner och myndighetsföreskrifter kommer den särskilda hänsynen till små och medelstora företag att framhållas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att erinra mot vad regeringen anför om ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för små företag.

Cyklar på tåg

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till att regeringen har uppmärksammat frågan och gett Rikstrafiken i uppdrag att utreda möjliga åtgärder som underlättar att ta med cyklar på tåg.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T439 av Rolf Olsson (v) anförs bl.a. att det är utomordentligt viktigt att järnvägstrafiken är tillgänglig, serviceinriktad och flexibel för människors behov. I många av våra grannländer är möjligheterna mycket större att kunna medta cykeln på tåget. Det handlar om åtgärder som kan förbättra tillgängligheten och minska kostnaden för medtagandet av cykel. Motionären anser därför att riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att utreda möjligheten att förenkla medtagande av cykel på tåg.

I motion 2003/04:T373 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp) anförs bl.a. att i andra länder i Europa är det vanligt att man kan ta med sig cykeln på tåg. Ofta kan man helt enkelt lyfta på cykeln och ställa den i ett speciellt utrymme i en del av en vagn. Ofta går det utan förbeställning, ofta utan kostnad, eller till en låg sådan. Så är fallet i t.ex. England, Frankrike, Italien och Danmark. Det gäller i allmänhet på tåg som inte är snabbgående.

Staten måste tänka om för att vara trovärdig i sin ambition att t.ex. hävda cyklandet positiva effekter, exempelvis när det gäller miljö och framkomlighet. Staten skall i framtida upphandling när det gäller tågtrafik inbegripa krav på möjlighet att ta med sig cykel eller skicka den med tåget.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågan om cyklar på tåg i budgetbetänkandet hösten 2001 (2001/02:TU1). Utskottet konstaterade då bl.a. att cyklandet som transportslag har minskat sin andel av transportarbetet sedan mitten av 1990-talet. I dag sker ca 12 % av alla resor i Sverige på cykel.

Vid utskottsbehandlingen hänvisades också till uttalanden i samband med riksdagsbehandlingen av regeringens proposition (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2) Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. I uttalanden framhölls bl.a. att samarbetet mellan statliga myndigheter, kommuner och frivilligorganisationer på cykelområdet borde utvecklas och intensifieras.

Utskottet delar den syn som då kom till uttryck och ser alltså med tillfredsställelse på denna nya nationella strategi för cykeltrafik, där det exempelvis är särskilt viktigt att skapa goda möjligheter för byte mellan tåg eller buss och cykel. Utskottet ser därför positivt på att Rikstrafiken i regleringsbrev för år 2004 fått i uppdrag att utreda möjliga åtgärder för att underlätta kombitransporter med tåg och cykel vid resor. Särskilt utökade möjligheter att

ha med cykel vid tågresa bör enligt uppdraget belysas. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 30 juni 2004.

Som utskottet ser det har regeringen uppmärksammat de problem som tas upp i motionerna om svårigheterna att ta med sig cyklar på tåg. Mot bakgrund av att frågan nu utreds avstyrker utskottet motionerna 2003/04:T439 (v) och 2003/04:T373 (mp).

Järnvägstransporter av farligt gods

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslaget bl.a. med hänvisning till att åtgärder vidtas om behov av regelförändringar skulle föreligga.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T508 av Kenneth G Forslund (s) anförs att en metod för att öka säkerheten vid transport av farligt gods på järnväg är att sänka hastighetsgränsen för transporter med farligt gods. Kommunerna har i dag ingen möjlighet att påverka järnvägars hastighetsgränser. Genom att ge kommunerna möjlighet att i anslutning till detaljplanelagt område kunna påverka hastighetsgränserna för transporter av farligt gods skulle möjligheterna öka både att bygga ut samhällen och att det kan ske till rimlig kostnad. Sänkta hastighetsgränser för farliga godstransporter genom detaljplanelagt område är inte konstitigare än 30-gräns på bilvägar förbi skolor.

Utskottets ställningstagande

De grundläggande reglerna för transport av farligt gods – med alla transportslag och alla kategorier gods – har samlats i en gemensam ramlag och därtill hörande förordning. I och med Sveriges anslutning till EU regleras landtransporterna (väg och järnväg) av farligt gods genom ADR-respektive RID-direktiven. Statens räddningsverk har utgivit bestämmelserna (SRVFS 2002:2 RID-S) om transporter av farligt gods på järnväg. Bestämmelserna är omfattande och behandlar hur godset får transporteras, krav på behållare, järnvägsfordon m.m.

Räddningsverket har enligt sin instruktion ett samordningsansvar för tillsyn av landtransporter av farligt gods genom arbetet i gruppen Samordning av tillsyn av transporter av farligt gods (SAMTILL). I arbetsgruppen deltar samtliga tillsynsmyndigheter för transport av farligt gods.

Dessutom finns det en omfattande reglering av utförande, underhåll och drift av järnvägsanläggningar och järnvägsfordon enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), som regeringen i nu behandlad proposition om ny järnvägslag föreslår ingå i denna lag.

Utskottet anser att det är viktigt att transporter med farligt gods sker under säkra former, inte minst inom områden med tät bebyggelse eller med stora

naturvärden. Som framgått är området för transporter med farligt gods starkt reglerat, liksom att det sker en samordning med samtliga berörda tillsynsmyndigheter, där Räddningsverket har ett samordningsansvar. Utskottet utgår ifrån att eventuella svagheter eller brister i gällande reglering därigenom kan komma att uppmärksammas och att åtgärder vidtas om behov av regelförändringar skulle föreligga.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motion 2003/04:T508 (s).

Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservationerna 3 (m) och 4 (kd, c).

Motionsförslag

I motion 2002/03:T204 av Ulla Löfgren och Elizabeth Nyström (båda m) anføres att när teletrafiken avreglerades fick konkurrenterna till Telia tillgång till kommunikationsnätet, vilket ledde till en fungerande konkurrens mellan många aktörer. En motsvarande lösning för en avreglerad tågtrafik skulle vara att de skattefinansierade loken och vagnarna, som finns i de statliga transportföretagen, förs över till ett materielbolag. Detta bolag kan sedan hyra ut lok och vagnar till de olika aktörerna på järnvägsmarknaden.

I motion 2002/03:T284 av Anders Wiklund m.fl. (v) framhålls att om förutsättningarna för miljöriktiga transporter inte skapas i Sveriges inland, försämraras konkurrensneutraliteten gentemot företag i andra regioner. Tillgången på rullande materiel, lok och vagnar, för tågoperatörer är i dag ett svårt hinder för en utveckling på lika villkor. Vissa företag är prioriterade vad gäller tillgång på rullande materiel i dag, vilket gör att konkurrensen mellan tågoperatörerna uteblir och därmed också prispressen för transportköparna (yrkande 2).

I motion 2002/03:T359 av Håkan Larsson m.fl. (c) anføres bl.a. att det är viktigt att den lok- och vagnpool som planeras blir konkurrensneutral och tillgänglig för alla tågoperatörer, även de som trafikerar Inlandsbanan (yrkande 2).

I motion 2002/03:T456 av Per Erik Granström m.fl. (s) anføres att tillgången på rullande materiel, lok och vagnar för tågoperatörer i dag är ett svårt hinder för utveckling på lika villkor. Vissa företag är prioriterade vad gäller tillgång på rullande materiel i dag, vilket gör att konkurrensen mellan tågoperatörerna uteblir och därmed också prispressen för transportköparna (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslagen om en konkurrensneutral lok- och vagnpool vill utskottet erinra om att den särskilde utredaren som tillkallats för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn (dir. 2001:48) har haft i uppdrag att bl.a. med utgångspunkt i konsumentintresset analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg.

Utredaren överlämnade sitt slutbetänkande (SOU 2003:67) i november 2003 där frågor om marknadstillträde, trafikeringstillstånd, operatörsmarknaden, fordonsförsörjning m.m. behandlas. Beredning av ärendet pågår inom Regeringskansliet och en proposition kan förväntas överlämnas till riksdagen under kommande riksmöte. Utskottet utgår ifrån att regeringen i denna proposition kommer att ta upp sådana frågor som aktualiserats i motionerna och föreslå utvecklingsvägar för såväl person- som godstrafiken på järnväg som främjar en effektiv och väl fungerande tågtrafik.

Mot bakgrund av det pågående beredningsarbetet i Regeringskansliet vill utskottet därför avvakta regeringens förslag i ärendet och avstyrker motionerna 2002/03:T204 (m), 2002/03:T284 yrkande 2 (v), 2002/03:T359 yrkande 2 (c) och 2002/03:T456 yrkande 3 (s).

Privatisering av SJ-verksamhet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till tidigare ställningstaganden i frågan.

Jämför reservation 5 (m, fp).

Motionsförslag

I motionerna 2002/03:T321 yrkande 13 och 2003/04:T530 yrkande 12 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) anføres att den genomförda uppdelningen av SJ:s verksamhet i olika bolag är ett bra första steg och den bör, enligt motionärernas mening, utgöra början på en privatisering av verksamheten. Statens agerande bör syfta till att överföra verksamheten till andra ägare.

Utskottets ställningstagande

När utskottet behandlade frågor om privatisering av Statens järnvägar i betänkandet (bet. 1999/2000:TU11) om ändrad verksamhetsform för SJ anfördes att utskottet fann att prövningen av frågan om en eventuell privatisering av SJ-verksamhet borde anstå tills dess att bolagiseringsprocessen hade slutförts. En viktig utgångspunkt härvidlag var att det eller de bolag som bildas får en konkurrenskraftig kapitalstruktur och förutsättningar för en rimlig avkastning på rörelsekapitalet. Även i betänkandet (bet. 2001/02:TU14) om redogörelse för bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar behandlades frågor om en

privatisering av SJ. Utskottet framhöll i betänkandet att en förutsättning för bolagiseringen av SJ var att samtliga aktier i bolag i vilka Statens järnvägars kärnverksamhet bedrivs skulle ägas av staten.

Regeringen har i proposition 2003/04:127 föreslagit vissa åtgärder som krävs för att Green Cargo AB skall kunna utvecklas till att vara ett lönsamt och framgångsrikt logistikföretag. Det gäller bl.a. bemyndigande om att avyttra hela eller delar av statens aktieinnehav i bolaget. Riksdagen avser att behandla regeringens förslag senare under våren 2004.

Utskottet finner inte någon anledning för riksdagen att i detta sammanhang ta något initiativ med anledning av motionsförslaget om en privatisering av tidigare SJ-verksamheter. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2002/03:T321 yrkande 13 (m) och 2003/04:T530 yrkande 12 (m).

Resstandard, priser m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen med hänvisning till främst gällande ansvarsbestämmelser som ger trafikföretag rätt att självständigt bestämma olika standard- och prisfrågor.

Jämför reservation 6 (c).

Motionsförslag

Resstandard m.m.

I motion 2002/03:T375 av Helena Zakariasén m.fl. (s) anförs att goda tågförbindelser mellan de båda huvudstäderna Stockholm och Oslo är viktiga för hela landet och kan stödja utvecklingen i det område inom Örebro och Värmlands län som går under begreppet östra Värmland. Svenska och norska staten har genom bl.a. SJ bildat ett gemensamt trafikföretag, Linx, med uppgift att svara för tågtrafik mellan Stockholm och Oslo. I stället för att förbättra trafiken till och från Degerfors innebär Linx strategi att viktiga tåg går området förbi. Detta är högst beklagligt. Denna utsatta region är i behov av fler förbindelser, tätare turer och en större lokal arbetsmarknad – inte motsatsen.

I motion 2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (båda mp) anförs att kommunikationernas grundläggande funktion är att minska de geografiska hindren för samspelet mellan människor och företag. Det innebär att öka tillgängligheten, och sålunda utöka regionens storlek.

Genom att öka regionens storlek kan de små lokala arbetsmarknaderna överleva lättare. De små arbetsmarknaderna är mer beroende av möjligheter till mellanregional rörlighet. Snabbtåg och utbyggd länstrafik bidrar till att underlätta sådan. Regionens storlek är också av stor betydelse för företagens överlevnad. Investeringar i enskilda länkar i transportsystemen kan få stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen i området, speciellt om dessa kan

korta restiderna. Motionärerna föreslår bl.a. ökad turtäthet i tågtrafiken (yrkandena 18 och 19).

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) anförs att det svenska järnvägsnätet spelar en allt viktigare roll för persontransporter, både vid rekreationsresor och arbetsresor. Möjligheten till arbetspendling med tåg är många gånger en avgörande förutsättning för att människor skall kunna bo kvar där de vill samtidigt som de kan bredda sin arbetsmarknad eller studera på annan ort. I motionen framhålls betydelsen av väl fungerande järnvägstrafik (yrkande 27).

I motion 2003/04:N288 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda fp) anförs att den tågtrafik som finns i dag måste förstärkas för att skapa bättre pendlingsmöjligheter av både varor och persontrafik mellan större orter. Under hösten drabbades Dalsland av ytterligare ett dråpslag då beslut togs att Links ämnar dra in samtliga tågstopp i Dalsland (Dals-Ed). Motionärerna har förståelse för den konkurrenssituation som förhärskar mellan flyg och tåg, men anser att staten måste ställa kvalitetskrav vid upphandling så att landsbygdens chans till överlevnad säkerställs. För att kunna utvecklas är det en nödvändighet för Dalsland att ha tillgång till goda järnvägskommunikationer (yrkande 5).

Prispolitiken inom SJ

I motion 2003/04:T411 av Åsa Lindestam (s) anförs att SJ tidigare använt sig av en enhetlig kilometertaxa, där sträckans längd bestämde priset på biljetten. I dag är de populära sträckorna dyrare än de mindre efterfrågade sträckorna, och dessutom finns en mängd sätt att beställa biljett på, vilket skapar en flora av priser för samma åktur. Staten måste ta sitt ansvar som ägare och driva en infrastruktur som är god för resenärer och miljö.

Reserabatter för studenter

I motion 2002/03:T416 av Johan Löfstrand och Fredrik Olovsson (båda s) anförs att under våren 2002 har SJ ändrat sitt rabattsystem gällande studentrabatt på tågresor. Det nya systemet innebär att endast heltidsstuderande som beviljas studiemedel skall omfattas av rabattsystemet. Detta innebär en klar försämring för många av Sveriges studenter. I motionen föreslås att studentrabatt på tågresor skall gälla alla studenter.

I motion 2002/03:T490 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (båda s) anförs att SJ och SAS nu har infört mycket strikta regler för vilka som tilldelas rabatt. För att få rabatt krävs att studenten studerar på heltid och uppbär studiemedel från Centrala studiestödsnämnden (CSN). Många studenter drabbas av de nya reglerna. Regeringen och berörda myndigheter bör arbeta för goda resevillkor för alla studerande.

I motion 2002/03:Ub489 av Sofia Larsen m.fl. (c) anförs att SJ nu ändrar villkoren för reserabatter för studenter. Medlemskap i studentkåren skall inte vara grunden för rabatter utan i stället vill SJ att reserabatten enbart skall gälla

dem som är heltidsstuderande och som har tagit sina 20 poäng per termin. SJ räknar bort alla som inte studerar heltid, något som är en väldigt omodern syn på studenter. Regeringen har ett ansvar i denna fråga och bör se över studeranderabatten (yrkande 16).

I motion 2003/04:T412 av Åsa Lindestam (s) anförs att studier innebär stora förändringar för många, både ekonomiskt och socialt. Från glesbygden ökar andelen kvinnor som deltidstuderar. Dessa kvinnor kan bo kvar på sin hemort och förena familj och studier.

I dag finns inte rabatt på SJ för de studenter som deltidstuderar, vilket kan vara ett ekonomiskt hinder för att påbörja eller genomföra en distansutbildning. Därför bör rabatten som de heltidsstuderande åtnjuter även komma deltidstuderande till godo.

Utskottets ställningstagande

Resstandard m.m.

Inledningvis vill utskottet framhålla att staten har ett transportpolitiskt ansvar för att en hållbar transportutveckling byggd på en väl fungerande järnvägstrafik skall kunna uppnås i landet i enlighet med det transportpolitiska beslut riksdagen fattade år 1998. Staten har också som ägare ett särskilt ansvar för att SJ AB skall kunna fullgöra sina uppgifter mot landets tågresenärer och kunder. Det är dock tågföretagen själva, som inom ramen för sitt självständiga ekonomiska ansvar, bestämmer om tidtabeller, biljettaxor och om olika standardfrågor.

Utskottet vill vidare nämna att frågor som har beröring med de nu behandlade motionerna om bl.a. resstandard m.m. togs upp av statsrådet Ulrica Messing i svar på fråga 2003/04:765 av Lars Wegendal (s) om betydelsen av goda pendlingsmöjligheter för att människor skall kunna bo kvar på sin hemort och pendla till sin arbets- eller studieort. Statsrådet anförde att såväl Järnvägsutredningen som Kollektivtrafikkommittén har uppmärksammat de möjligheter som regionsförstoring kan innebära. I deras betänkanden finns flera förslag om hur samarbete över länsgränserna kan förbättras. Efter att betänkandena har remissbehandlats kommer regeringen att ta ställning till hur servicen framöver kan förbättras och hur möjligheten till bra kommunikationer över länsgränserna kan öka.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte berett att ta något initiativ med anledning av de nu behandlade motionerna. Motionerna 2002/03:T375 (s), 2002/03:N302 yrkandena 18 och 19 (mp), 2003/04:T564 yrkande 27 (c) och 2003/04:N288 yrkande 5 (fp) avstyrks följaktligen.

Prispolitiken inom SJ

Utskottet vill återigen erinra om att SJ har ett eget ansvar att bestämma sina biljettpriser och rabattregler. När det gäller prispolitiken inom SJ har utskottet erfarit att SJ införde en ny prismodell den 14 februari 2004 som innebär fler biljetter till lägre priser. De nya biljetterna skall attrahera kunderna att ta

tåget, men också att göra det enklare för kunden att hitta en biljett som passar det egna behovet. Ett nyhet är den s.k. Just nu-biljetten som bygger på att efterfrågan och utbud styr priset. Den nya prismodellen skall bl.a. stimulera till ett ökat resande och bidra till en jämnare beläggning.

Om en resenär är ute i god tid kan den s.k. Just nu-biljetten erbjuda attraktiva priser. Så t.ex. kan då biljettpriset för sträckan Stockholm–Göteborg uppgå till 230 kr med X 2000 respektive 145 kr med Intercity. För sträckan Stockholm–Malmö blir då biljettpriset 219 kr med X 2000 respektive 145 kr med Intercity.

Som utskottet ser det har SJ infört en prismodell som delvis ligger i linje med vad som efterfrågas i motionen. Utskottet vill därtill erinra om att det inte bör ankomma på riksdagen att fastställa regler för hur SJ bör konstruera sina biljettpriser. Motion 2003/04:T411 (s) avstyrks därmed.

Reserabatter för studenter

Med anledning av motionerna som tar upp frågor om reserabatter för studenter vill utskottet framhålla vad utbildningsminister Thomas Östros i augusti 2001 i svar på fråga 2001/02:1432 av Lennart Gustavsson (v) anförde. Utbildningsministern anförde bl.a. att sedan riksdagen i mitten av 1990-talet beslutade att slopa de statliga medlen för subventionerade studeranderabatter har Centrala studiestödsnämnden (CSN) och Sveriges Förenade Studentkårer (SFS) m.fl. lyckats behålla ett fungerande rabattsystem för studerandekollektivet.

I de överenskommelser som ligger till grund för dagens reserabatter har inte Utbildningsdepartementet tagit någon aktiv del. I det befintliga studie-stödssystemet bidrar regering och riksdag i stället till att ge de studerande ett mer generellt ekonomiskt stöd. Utbildningsministern framhöll också att studerandegruppen är en mycket viktig grupp resenärer för de olika reseföretagen. Därför har CSN och studerandesammanslutningarna goda möjligheter att genom förhandlingar med reseföretagen söka olika rabattsystem för alla studerandegrupper. Utbildningsministern utgick ifrån att CSN och studerandesammanslutningarna även i fortsättningen kommer att utnyttja sina möjligheter att söka reserabatter för så breda studerandegrupper som möjligt.

Utskottet kan instämma i vad utbildningsministern anför om reserabatter för studenter och förutsätter att trafikföretagen kan utveckla attraktiva biljett- och rabattsystem som främjar ett ökat tågresande till gagn för såväl trafikföretag som resenärer.

Motionerna 2002/03:T416 (s), 2002/03:T490 (s), 2002/03:Ub489 yrkande 16 (c) och 2003/04:T412 (s) avstyrks därmed.

Stängselskyldighet

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslaget med hänvisning till tidigare uttalanden i frågan.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T301 av Margareta Pålsson (m) anförs att för att förhindra att människor och djur tar sig upp på järnvägsspåren beslutar kommuner ofta att stängsel skall sättas upp längs kommunal mark. Järnvägens ägare, oftast Banverket, är då skyldig att sätta upp stängsel. Kommunen betalar dock 90 % av kostnaden och Banverket endast 10 %. Hade förhållandet gällt en väg i stället för en järnväg hade väghållaren fått betala, oavsett om väghållaren är en enskild, staten eller kommunen.

Kostnadsfördelningen mellan banhållaren och markägaren för stängsel längs banan är ålderdomlig och måste omprövas. Stängsellagen måste anpassas till det synsätt som råder inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet i övrigt, dvs. att den som förorsakar en störning eller risk också måste vidta åtgärder och bekosta dessa för att minska eller eliminera störningen eller risken.

Utskottets ställningstagande

Utskottet behandlade frågor rörande stängsellagen i budgetbetänkandet (bet. 1997/98:TU1) hösten 1997. Utskottet anförde då bl.a. att gällande regler för stängsel utmed järnväg anger att stängsel för allmänheten i första hand är en kommunal angelägenhet. Enligt lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. har kommunerna getts rätt att inom sitt område besluta om var stängsel skall sättas upp och hur de skall utformas. Kostnaderna för sådana stängsel skall enligt lagen betalas till 90 % av kommunen och till 10 % av järnvägsinnehavaren. För stations- och bangårdsområden gäller att kostnaderna skall delas lika.

För att pröva frågor om uppsättning och kostnadsfördelning finns en särskild nämnd, Stängselnämnden. Utskottet kunde konstatera att med Banverkets sektorsansvar för järnvägssystemet följer ett samlat ansvar för järnvägens trafiksäkerhet. Vidare erinrades om att i samband med att riksdagen våren 1975 lade fast kostnadsansvaret för järnvägsstängsel förutsatte utskottet att om ändrade förhållanden skulle uppstå i framtiden, på grund av den tekniska utvecklingen av järnvägens drift som kräver utökad stängselskyldighet, bör frågan om kostnadsfördelningen upptas till förnyad prövning (prop. 1975:67, bet. TU 1975:14, rskr. 1975:196).

Utskottet har inte haft anledning att ändra sin uppfattning i denna fråga utan avstyrker motion 2003/04:T301 (m) med hänvisning till tidigare uttalanden i frågan om stängselskyldighet.

Tågförseningar

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen bl.a. med hänvisning till SJ:s vidtagna åtgärder med en s.k. restidsgaranti.

Jämför reservation 7 (c).

Motionsförslag

I motion 2002/03:T360 av Mikael Oscarsson (kd) och Lennart Hedquist (m) anförs att järnvägssträckan Uppsala–Stockholm är landets mest trafikerade och lönsamma sträcka. Trots det är det regel med förseningar, inställda tåg, överfulla vagnar och knapphändig information. För passagerarna, som till huvuddel är pendlare, och berörda arbetsplatser innebär detta mycket stora problem. Stockholm–Uppsalaregionen är landets mest dynamiska tillväxtområde.

Staten ansvarar för såväl infrastrukturen genom Banverket och tågtrafikledningen som trafiken genom SJ AB. Därför bör regeringen snarast låta utreda järnvägstrafiken på sträckan Uppsala–Stockholm samt lämna förslag på förbättringsåtgärder.

I motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) anförs att ambitionen skall vara hög vad gäller att ha fungerande och säker järnvägstrafik i hela landet, både i nord–sydlig riktning och i öst–västlig riktning. Järnvägarna har på sina håll kapacitetsbrist och bristande underhåll. Detta leder till förseningar för både människor och gods, vilket i sin tur försämrar järnvägens konkurrenskraft (yrkande 10).

I motion 2003/04:T231 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (båda fp) pekar motionärerna bl.a. på att problemen med tågkommunikationerna mellan Uppsala och Stockholm har uppmärksammats vid upprepade tillfällen. Något måste göras omedelbart. SJ och övriga inblandade bolag och parter måste ta till sig att det är oacceptabelt för de människor som pendlar på en av landets dyraste pendelsträckor att inte kunna lita på tidtabeller, att det inte finns tillräckligt med sittplatser, att det ofta är mycket allvarliga förseningar, att informationen är bristfällig, att man inte kan åberopa någon form av resegaranti och att det är väldigt dåligt komfort i vagnarna (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Med anledning av de frågor om tågförseningar, som tas upp i ett antal motioner, vill utskottet anföra att punktlighetsförbättrande åtgärder är en del av det kvalitetsarbete som Banverket och alla andra aktörer verksamma inom järnvägssektorn bedriver. I vissa avseenden finns också behov av gemensamt

arbete och gemensamma åtgärder. Det arbetet sker inom ramen för Punktlighet i samverkan (PULS).

Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att den 15 januari 2004 införde SJ den s.k. restidsgarantin. Det innebär att kunder som reser med vanlig biljett får ersättning i form av värdebevis motsvarande biljettpriset. Syftet med restidsgaranti är att öka kundernas förtroende för SJ och att locka fler att välja tåget. Under de första två månaderna har 20 000 personer använt sig av restidsgarantin och 2,5 miljoner kronor har betalats ut i form av värdebevis.

Punktligheten för SJ:s alla tåg låg i januari 2004 på 90 % och i februari på 92 %. Det förbättrade resultatet är främst en följd av att antalet förseningar som beror på infrastruktur- och fordonsrelaterade orsaker har minskat. På flera sträckor har tågen uppnått en punktlighet över uppsatta mål. De flesta garantiärenden har kommit från pendlare på linjerna Stockholm–Uppsala, Stockholm–Västerås och Stockholm–Eskilstuna. De enskilda händelser som gett upphov till flest ärenden är dels två tågurspårningar vid Stockholm central som medförde stora förseningar i tågtrafiken, dels en tragisk dödsolycka utanför Kungsbacka.

Utskottet välkomnar att SJ har vidtagit åtgärder som bl.a. medfört ökad punktlighet och en restidsgaranti för resenärerna och utgår ifrån att vidtagna åtgärder leder till förbättringar i enlighet med vad som efterfrågas i motionerna. Några ytterligare uttalanden anser utskottet inte vara påkallat. Motionerna 2002/03:T360 (kd, m), 2002/03:T466 yrkande 10 (c) och 2003/04:T231 yrkande 1 (fp) avstyrks därmed.

Utvärdering av avregleringen

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslaget med hänvisning till att regeringen tillsatt en utredning om en utvärdering av genomförda avregleringar.

Motionsförslag

I motion 2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v) anføres att det är dags att tänka om när det gäller avregleringen inom järnvägssektorn. Att det inte går att köra om på spåren är en teknisk begränsning som inte ens de mesthängivna marknadsekonomer rår på. I ett frågesvar i riksdagen den 27 augusti 2003 meddelade Leif Pagrotsky bl.a. att regeringen anser att det är av värde att få en samlad bild av resultatet av de utvärderingar som har gjorts över de avreglerade sektorerna och avser därför att under hösten initiera att en sådan översyn görs. Vänsterpartiet anser att frågor om huruvida målen med avregleringen och konkurrensutsättningen uppnåtts och om konkurrensutsättningen blivit en belastning eller en tillgång för statens budget bör bli besvarade i översynen. Även frågor om det blivit lättare eller svårare att nå de transportpolitiska målen, om de anställda upplever att de har fått bättre eller sämre

möjligheter att göra ett fullgott arbete liksom frågan om vad som är bäst för resenären och godstransportköparen bör besvaras.

Vänsterpartiet anser att regeringen snarast bör tillsätta en utredning som utvärderar den avreglering som ägt rum inom järnvägstrafiken samt av SJ:s bolagisering i enlighet med vad som anförts ovan (yrkande 2). Vänsterpartiet anser att inga nya spårsträckor skall konkurrensutsättas innan utvärderingen är färdig (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Med anledning av motionsförslagen om en utvärdering av avregleringen inom järnvägssektorn vill utskottet anföra att regeringen i december 2003 tillkallat en särskild utredare som skall, utifrån de utvärderingar som gjorts av regelreformer inom tele-, el-, post-, inrikesflyg-, taxi- och järnvägsmarknaden, utvärdera de långsiktiga effekterna för konsumenterna, näringslivet, arbetsmarknaden och samhällsekonomin (dir. 2003:151). Utredaren skall även, utifrån de genomförda utvärderingarna, föreslå de åtgärder som kan behövas för att ytterligare förbättra marknadernas funktion. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag senast den 1 november 2004.

Utskottet ser positivt på att regeringen initierat utredningen om en utvärdering av genomförda avregleringar. Det är viktigt att effekterna av genomförda avregleringar fortlöpande följs upp. De olika marknaderna har olika karaktäristika, problem och förutsättningar. Utvecklingen på det internationella planet ser vidare olika ut för olika sektorer. Det kan därför vara svårt att dra generella slutsatser om avregleringens effekter.

Att kunna ge statsmakterna en samlad bild av effekterna på de avreglerade marknaderna torde därför kunna bli en värdefull vägledning för en omsorgsfull planering av hur avregleringar fortsättningsvis bör genomföras.

Mot bakgrund av att regeringen tillkallat en utredning om en utvärdering av genomförda avregleringar i enlighet med vad som efterfrågas i motionen blir därmed syftet med motionen tillgodosett. Motion 2003/04:T498 yrkande 2 (v) avstyrks följaktligen.

Utskottet anser att resultatet av utvärderingen bör avvaktas innan utskottet kan ta ställning till motionens yrkande 3. Således avstyrks motion 2003/04:T498 yrkande 3 (v).

Ägarstrategi för tågtrafiken

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslagen bl.a. med hänvisning till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet.

Jämför reservationerna 8 (v) och 9 (c).

Motionsförslag

I motion 2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c) anfördes att regeringen bör ta konsekvenserna av ägardirektiven till Green Cargo och antingen sälja företaget eller ge direktiv som gör att företaget tar samhällsansvar. Resonemanget är i stora stycken analogt på SJ där prispolitiken hämmar en god resandeutveckling, detta oavsett eventuella förändringar av banavgifter och ökade kostnader för andra transportslag. Motionärerna föreslår en översyn av SJ:s och Green Cargos ägardirektiv i syfte att tydliggöra företagens samhällsansvar (yrkande 12).

I motion 2003/04:T401 av Peter Pedersen (v) anfördes att den avreglerade tågtrafiken, bolagisering, höga avkastningskrav osv. är på god väg att förstöra de resandes tilltro till tågtrafiken som ett alternativ till andra färdssätt, t.ex. den privata bilen, flyg och långfärdsbussar.

Huvudprincipen måste vara att tågen skall stanna vid järnvägsstationer där det finns resande som vill stiga på eller kliva av tåget (yrkande 1). Vidare skall SJ, som ett samhällsägt företag, ha en demokratiskt prioriterad ägarstrategi som prioriterar verksamhetens samhällsnytta och medborgarnas behov och i samarbete med andra bedriver verksamheten utifrån de resandes behov i hela landet (yrkande 2). Alla samhällsägda företag skall drivas på ett effektivt sätt och med rimlig avkastning, men detta får inte motverka företagens egentliga verksamhet (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

När utskottet senast behandlade en motion om SJ:s och Green Cargos ägardirektiv i budgetbetänkandet hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1) anfördes bl.a. att syftet med bolagiseringen av affärsverket SJ vid årsskiftet 2000/01 var att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden och som kan garantera att kunderna får en bra och prisvärd service.

SJ AB agerar på affärsmässiga villkor på en konkurrensutsatt marknad och finansieras inte av skattebetalarna utan genom kundernas köp av transporter. Att besluta om tjänsteutbud och prissättning ligger helt inom SJ:s ansvarsområde. Järnvägsföretaget Green Cargo AB svarar för godstransporter över hela landet och har en uttalad målsättning att under affärsmässiga förutsättningar bidra till att andelen gods som transporteras på järnväg ökar. Green Cargo agerar på en avreglerad marknad för godstransporter, där kunderna kan förhandla med andra operatörer i syfte att åstadkomma effektiva och prisvärda transporter.

Utskottet vill med anledning av motionerna också peka på vad statsrådet Ulrica Messing i svar på interpellation 2003/04:379 om ägarstrategi för tågtrafiken anförde i mars 2004. Statsrådet hänvisade bl.a. till att bakom riksdagens beslut om att bolagisera SJ fanns behovet av att skapa ett effektivt och lönsamt järnvägsföretag som kunde konkurrera på lika villkor med övriga operatörer på marknaden och som kunde garantera kunden en bra och pris-

vård service. SJ:s primära uppgift, som riksdagen har formulerat den, är inte att ta ett särskilt ansvar för trafiken i vissa regioner. Enligt statsrådet kan och skall inte regeringen påverka järnvägsföretagens kommersiella verksamhet och detaljstyra deras tidtabeller. Däremot vilar det på Rikstrafiken och på trafikhuvudmännen att svara för att persontrafikförsörjningen lever upp till angelägna behov runt om i vårt land. Detta kan ske genom en samlad bedömning av vilket trafikslag som anses mest effektivt utifrån de förutsättningar som finns i den aktuella regionen.

Utskottet kan instämma i statsrådets slutsatser att en angelägen uppgift inom transportpolitiken är att se till att vi får en god och effektiv trafikförsörjning i hela landet, där järnvägen har sin givna roll. Utskottet ser därför positivt på att regeringens avsikt är att se till att de investeringar i infrastruktur som gjorts och som kommer att göras leder fram till ett effektivt och prisvärt utnyttjande av järnvägen för både person- och godstrafik.

Utskottet vill också anföra att den särskilde utredaren som tillkallats för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn (dir. 2001:48) har i tilläggsdirektiv (dir. 2002:128) haft i uppdrag att även föreslå en lämplig form för att främja godstransporter på järnväg där sådana av godstågsoperatörer inte har bedömts vara möjliga att upprätthålla på kommersiella grunder. Beredning av ärendet pågår inom Regeringskansliet och en proposition kan förväntas överlämnas till riksdagen under kommande riksmöte.

Mot bakgrund av det anförda avstyrks motionerna 2002/03:T466 yrkande 12 (c) och 2003/04:T401 yrkandena 1–3 (v).

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Persontrafikens reglering, punkt 2 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

Vi anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T298 yrkande 13 av Lars Leijonborg m.fl. (fp),

2002/03:T321 yrkande 12 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2002/03:T438 av Erik Ullenhag (fp),

2002/03:T462 yrkande 16 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T231 yrkande 2 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (båda fp),

2003/04:T430 yrkande 2 av Lennart Fremling (fp),

2003/04:T496 yrkandena 1 och 2 av Håkan Larsson och Sven Bergström (båda c),

2003/04:T530 yrkande 11 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T560 yrkande 11 av Johnny Gylling m.fl. (kd),

2003/04:T562 yrkande 15 av Erling Bager m.fl. (fp) och

2003/04:T564 yrkande 31 av Maud Olofsson m.fl. (c) och

avslår motion

2002/03:T301 av Per-Olof Svensson (s).

Ställningstagande

Dagens tågtrafik i Sverige förknippas med stora brister. Avregleringen har bara genomförts delvis. Vi anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Konkurrens gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. Viktigt är också att avregleringarna inte leder till problem för resenärerna. Det ligger i allas intresse att avregleringen lyckas. Detta kommer på sikt att leda till fler operatörer och lägre priser.

När det gäller upphandling av tågtrafik i Sverige råder den märkliga regeln att upphandling endast sker av olönsamma tågsträckor. SJ AB har, trots avregleringen, fortfarande monopol på de sträckor som trafikeras av störst antal människor. Trafikeringsrätten ger SJ AB den unika rätten att i monopolställning, och utan några skyldigheter, bedriva persontrafik på de sträckor och tider man själv väljer.

Vi anser att samtliga järnvägssträckor måste konkurrensutsättas fullt ut på likvärdiga villkor mellan olika operatörer. SJ:s ensamrätt att trafikera bör avskaffas så snart som möjligt. Vi utgår därför ifrån att den utveckling av konkurrensen inom persontrafiken som regeringen genom Järnvägsutredningen låtit utreda innebär att flera aktörer än SJ AB ges möjlighet att konkurrera om trafiken även på lönsamma sträckor.

2. Banavgifter, punkt 4 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Vi anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2002/03:T321 yrkande 11 av Elizabeth Nyström m.fl. (m),

2003/04:T530 yrkande 10 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och

avslår motion

2003/04:T430 yrkande 3 av Lennart Fremling (fp).

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet vill framhålla att banavgifterna ursprungligen var tänkta som en kostnad avsedd att täcka underhållskostnaderna. År 1997 beslutade riksdagen att avgifterna skulle sänkas, och viss trafik befriades helt från dessa avgifter. Avsikten med förändringen var att stärka järnvägens konkurrenskraft. Redan i dag täcker staten en stor del av kostnaderna för underhåll av järnvägen med budgetmedel.

Moderata samlingspartiet anser att det är viktigt att drifts- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet i ökande grad täcks av trafikavgifter.

3. Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m., punkt 8 (m)

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motion

2002/03:T204 av Ulla Löfgren och Elizabeth Nyström (båda m) och

avslår motionerna

2002/03:T284 yrkande 2 av Anders Wiklund m.fl. (v),

2002/03:T359 yrkande 2 av Håkan Larsson m.fl. (c) och

2002/03:T456 yrkande 3 av Per Erik Granström m.fl. (s).

Ställningstagande

Vi anser att en fungerande konkurrens på spåret skulle kunna tvinga fram en mycket mer lockande godstrafik. Konkurrensvillkoren är emellertid inte likvärdiga mellan de privata aktörerna och de statliga godstransportföretagen. Det finns ingen möjlighet för de små privata godstrafikföretagen att hålla sig med ett tillräckligt antal egna lok. De eftertraktade elloken ägs nästan uteslutande av de statsägda bolagen Green Cargo och TGOJ. När de privata bolagen vill hyra ett ellok tenderar hyreskostnaden att bli oskäligt hög.

Vi anser att fordonen, så långt leasingavtalen tillåter, bör hyras ut till järnvägsföretag eller andra intressenter inom transportmarknaden. När sedan leasingtiden löpt ut bör staten avträda rollen att hyra ut fordon och då det är möjligt sälja dem till trafikintressenter under marknadsmässiga villkor.

Vi vill vidare framhålla att när teletrafiken avreglerades fick konkurrenterna till Telia tillgång till kommunikationsnätet, vilket ledde till en fungerande konkurrens mellan många aktörer. En motsvarande lösning för en avreglerad tågtrafik skulle vara att de skattefinansierade loken och vagnarna, som finns i de statliga transportföretagen, förs över till ett materielbolag. Detta bolag kan sedan hyra ut lok och vagnar till de olika aktörerna på järnvägsmarknaden.

4. Konkurrensneutral lok- och vagnpool m.m., punkt 8 (kd, c)

av Johnny Gylling (kd) och Sven Bergström (c).

Vi anser att utskottets förslag under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motion

2002/03:T359 yrkande 2 av Håkan Larsson m.fl. (c) och avslår motionerna

2002/03:T204 av Ulla Löfgren och Elizabeth Nyström (båda m),

2002/03:T284 yrkande 2 av Anders Wiklund m.fl. (v) och

2002/03:T456 yrkande 3 av Per Erik Granström m.fl. (s).

Ställningstagande

Vi anser att Inlandsbanan har stor betydelse för näringslivet i inlandet, såväl för godstrafiken som turismen. Ett fungerande transportsystem är av stor betydelse för att det skall vara möjligt att skapa tillväxt. Vi tycker därför att det är bra att Inlandsbanan nu skall få del av de medel som riksdagen bestämt skall gå till järnvägsinvesteringarna. Ännu bättre för den långsiktiga planeringen vore om det tydligt klargörs att Inlandsbanan är en del av den statliga infrastrukturen. Det är också viktigt att den lok- och vagnpool som planeras blir konkurrensneutral och tillgänglig för alla tågoperatörer, även de som trafikerar Inlandsbanan.

5. Privatisering av SJ-verksamhet, punkt 9 (m, fp)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m).

Vi anser att utskottets förslag under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs
i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2002/03:T321 yrkande 13 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) och
2003/04:T530 yrkande 12 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Ställningstagande

Moderata samlingspartiet anser att den genomförda uppdelningen av SJ:s verksamhet i olika bolag är ett bra första steg och bör utgöra en början på en privatisering av verksamheten. Statens agerande bör syfta till att överföra verksamheten till andra ägare.

6. Resstandard, priser m.m., punkt 10 (c)

av Sven Bergstöm (c).

Jag anser att utskottets förslag under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs
i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2002/03:Ub489 yrkande 16 av Sofia Larsen m.fl. (c),
2003/04:T564 yrkande 27 av Maud Olofsson m.fl. (c) och
avslår motionerna
2002/03:T375 av Helena Zakariasén m.fl. (s),
2002/03:T416 av Johan Löfstrand och Fredrik Olovsson (båda s),
2002/03:T490 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt
(båda s),
2002/03:N302 yrkandena 18 och 19 av Ingegerd Saarinen och Lotta Hed-
ström (båda mp),
2003/04:T411 av Åsa Lindestam (s),
2003/04:T412 av Åsa Lindestam (s) och
2003/04:N288 yrkande 5 av Runar Patriksson och Anita Brodén (båda
fp).

Ställningstagande

Centerpartiet anser att järnvägsnätet har sin givna plats i transportsystemet, främst från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt, men också för att minska belastningen på vägnätet. När nu både regionala och interregionala snabbtåg kommit i trafik på alltflera håll, vidgas möjligheterna till arbetspendling och större arbetsmarknader. Det svenska järnvägsnätet spelar alltså en allt viktigare roll för persontransporter, både vid rekreationsresor och arbetsresor. Möjligheten till arbetspendling med tåg är många gånger en avgörande förutsättning för att människor ska kunna bo kvar där de vill samtidigt som de kan

bredda sin arbetsmarknad eller studera på annan ort. Centerpartiet vill därför framhålla betydelsen av väl fungerande järnvägstrafik.

7. Tågförseningar, punkt 12 (c)

av Sven Bergström (c).

Jag anser att utskottets förslag under punkt 12 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion

2002/03:T466 yrkande 10 av Sven Bergström m.fl. (c) och avslår motionerna

2002/03:T360 av Mikael Oscarsson (kd) och Lennart Hedquist (m) och

2003/04:T231 yrkande 1 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (båda fp).

Ställningstagande

Centerpartiet vill framhålla att det svenska järnvägsnätet spelar en viktig roll för persontransporter, både vid rekreationsresor och arbetsresor. Det är dock viktigt att betona att det finns problem med tågtrafiken att lösa. För många pendlare är problemen uppenbara. Trafikstockningar som medför förseningar och dålig information vid förseningar är bl.a. problem som gör att tågtrafikens positiva aspekter på många sätt kommer i skymundan, och irritationen växer. För att människor skall se tågresandet som attraktivt är det särskilt viktigt att tågtiderna är tillförlitliga och att god service och information är högt prioriterat. Att pendla är på många håll i Sverige dyrt i dag. Den i januari 2004 införda resetidsgarantin är därför ett bra första steg, men inte tillräckligt för att lösa problemen.

Centerpartiet anser att ambitionen skall vara hög vad gäller att ha fungerande och säker järnvägstrafik i hela landet, både i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning. Järnvägarna har på sina håll kapacitetsbrist och bristande underhåll. Detta leder till förseningar för både människor och gods, vilket i sin tur försämrar järnvägens konkurrenskraft.

8. Ägarstrategi för tågtrafiken, punkt 14 (v)

av Karin Svensson Smith (v).

Jag anser att utskottets förslag under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 8. Därmed bifaller riksdagen motion

2003/04:T401 yrkandena 2–3 av Peder Pedersen (v) och avslår motionerna

2002/03:T466 yrkande 12 av Sven Bergström m.fl. (c) och

2003/04:T401 yrkande 1 av Peder Pedersen (v).

Ställningstagande

Vänsterpartiet anser att den avreglerade tågtrafiken, bolagisering, höga avkastningskrav osv. är på god väg att förstöra de resandes tilltro till tågtrafiken som ett alternativ till andra färdssätt, t.ex. den privata bilen, flyg och långfärdsbussar. SJ skall, som ett samhällsägt företag, ha en ägarstrategi som prioriterar verksamhetens samhällsnytta, medborgarnas behov och det som behövs för uppfyllande av de transportpolitiska målen.

Vänsterpartiet anser att alla samhällsägda företag skall drivas på ett effektivt sätt och med huvudinriktning mot ett maximalt genomförande av de mål som riksdagen har fattat beslut om.

9. Ägarstrategi för tågtrafiken, punkt 14 (c)

av Sven Bergström (c).

Jag anser att utskottets förslag under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i reservation 9. Därmed bifaller riksdagen motion

2002/03:T466 yrkande 12 av Sven Bergström m.fl. (c) och avslår motion

2003/04:T401 av Peder Pedersen (v).

Ställningstagande

Centerpartiet anser att det inte bara är de faktiska och fysiska spåren som är avgörande för om mer trafik ska kunna flyttas till järnväg. Även prissättningen har stor betydelse. Det spelar ingen roll om spår finns om det är så dyrt att resa eller transportera gods att människor och företag inte har råd eller möjlighet att använda järnvägstransporter.

Green Cargo har de senaste åren fokuserat på större godstransportköpare medan mindre företag övergetts i stora delar av landet, vilket visar att företaget inte tar något större samhällsansvar. Följden blir svårigheter att nå de transportpolitiska målen. Frågan som då uppstår är varför det ska finnas ett statligt godstransportföretag. Regeringen bör antingen sälja företaget eller ge direktiv som gör att företaget tar samhällsansvar. Våra förslag på detta område utvecklas ytterligare i motionen med anledning av proposition (prop. 2003/04:127) Ett stärkt Green Cargo AB för hållbara transportlösningar.

Ovanstående resonemang är i stora stycken analogt på SJ där prispolitiken hämmar en god resandeutveckling, detta oavsett eventuella förändringar av banavgifter och ökade kostnader för andra transportslag.

Särskilda yttranden

Utskottets beredning av ärendet har föranlett följande särskilda yttranden. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Godstrafikens reglering, punkt 3 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Folkpartiet liberalerna anser att ett väl fungerande och effektivt godstransportnät också är en garant för en väl fungerande konkurrens och minimal miljöpåverkan. Därför är det viktigt att godstransporterna får vara ett marknadsstyrt system som ger den enskilde bästa möjligheten att välja hur denne vill transportera sig själv eller sitt gods. Det som bör kompletteras när det gäller marknadstänkande på godssidan är en total avreglering av godstrafiken på järnväg. Även om godstrafiken kan betraktas som näst intill avreglerad är dock SJ alltför dominerande som aktör.

2. Lagförslag, punkt 5 (m, v)

av Elizabeth Nyström (m), Karin Svensson Smith (v), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

Vi motsätter oss inte regeringens lagförslag. Vi vill dock i sammanhanget framhålla att de olika inspektioner som finns i dag för att främja transportsäkerheten har en otydlig organisationsstruktur. Exempelvis lyder Vägtrafikinspektionen organisatoriskt under Vägverket, samtidigt som den skall vara oberoende. Järnvägs-, luftfarts-, vägtrafik- och sjöfartsinspektionerna har alla en mycket viktig uppgift att garantera och utveckla säkerheten för våra transportsystem.

Många frågor rörande tillsyn och säkerhet vid de olika trafikslagen är gemensamma oberoende av teknik och organisation. En gemensam myndighetsinspektion skapar samordningsvinster och en heltäckande överblick av transportsystemet. En gemensam inspektion ökar dessutom möjligheterna att använda specialkompetenser som i dag är uppdelade på olika organisationer på ett mer effektivt sätt.

Svåra olyckor och hot om terrorhandlingar kräver större förebyggande säkerhetsarbete. Sådana frågor har på senare år uppmärksammats alltmer, samtidigt som Sverige blir alltmer beroende av internationella regelverk. En samlad trafikinspektion skulle kunna bli en myndighet som kan ansvara för detta arbete.

Riksdagens revisorer har i utlåtanden framhållit att en oberoende inspektion gentemot verken är en väsentlig fördel. Vi anser att regeringen bör ta till vara Riksdagens revisorers förslag om att undersöka möjligheten till en gemensam inspektion.

Vi vill också framhålla att regeringen själv är inne på sådana tankar när regeringen i budgetpropositionen för år 2004 bl.a. anför att bildandet av en luftfartsmyndighet inte hindrar regeringen från att i framtiden utreda om en trafikslagsövergripande inspektion bör bildas.

3. Cyklar på tåg, punkt 6 (v, mp)

av Karin Svensson Smith (v) och Claes Roxbergh (mp).

Vi anser att det är utomordentligt viktigt att järnvägstrafiken är tillgänglig, serviceinriktad och flexibel för människors behov. I många länder i Europa är möjligheterna mycket större att kunna medta cykeln på tåget. Ofta kan man helt enkelt lyfta på cykeln och ställa den i ett speciellt utrymme i en del av en vagn. Ofta går det utan förbeställning, ofta utan kostnad, eller till en låg sådan. Så är fallet i t.ex. England, Frankrike, Italien och Danmark. Det gäller i allmänhet på tåg som inte är snabbgående.

Staten måste tänka om för att vara trovärdig i sin ambition att hävda cyklandet positiva effekter, exempelvis när det gäller miljö och framkomlighet. Vi anser därför att staten i framtida upphandling, när det gäller tågtrafik, ska inbegripa krav på möjlighet att ta med sig cykel eller skicka den med tåget.

4. Tågförseningar, punkt 12 (fp)

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

Vi vill framhålla att problemen med tågkommunikationerna mellan Uppsala och Stockholm har uppmärksamats vid upprepade tillfällen. Vi anser därför att något måste göras omedelbart. SJ och övriga inblandade bolag och parter måste ta till sig att det är oacceptabelt för de människor som pendlar på en av landets dyraste pendelsträckor att inte kunna lita på tidtabeller, att det inte finns tillräckligt med sittplatser, att det ofta är mycket allvarliga förseningar, att informationen är bristfällig och att det är väldigt dåligt komfort i vagnarna.

Om ingenting görs nu så finns en risk att många tågpendlare i stället kommer att börja resa med bil, något som kommer att ha skadliga inverningar på miljön och öka trafiken på de redan så hårt trafikerade vägarna.

Vi anser att den i januari 2004 införda resetidsgarantin är ett bra första steg, men inte tillräckligt för att lösa problemen med tågkommunikationerna mellan Uppsala och Stockholm.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 2003/04:123 Järnvägslag att riksdagen antar regeringens förslag till

1. järnvägslag,
2. lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157),
3. lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.,
4. lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker,
5. lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov,
6. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
7. lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
8. lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken.

Motioner från allmänna motionstiden 2002

2002/03:T204 av Ulla Löfgren och Elizabeth Nyström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skattefinansierade lok och vagnar skall överföras till ett särskilt materielbolag.

2002/03:T284 av Anders Wiklund m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en konkurrensneutral lok- och vagnpool som är tillgänglig för alla tågoperatörer.

2002/03:T298 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en avreglering av all järnvägstrafik.

2002/03:T301 av Per-Olof Svensson (s):

Riksdagen begär att regeringen utreder hur persontrafiken skall hanteras på ett samlat sätt som gynnar regional utveckling.

2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafikavgifterna i högre grad än hittills bör täcka drift- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet.
12. Riksdagen begär att regeringen ändrar den förordning som reglerar SJ:s trafikrätter i enlighet med vad i motionen anförs.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering av Statens järnvägar.

2002/03:T359 av Håkan Larsson m.fl. (c):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör medverka till att skapa en konkurrensneutral lok- och vagnpool, tillgänglig för alla tågoperatörer.

2002/03:T360 av Mikael Oscarsson och Lennart Hedquist (kd, m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att låta utreda hur tågtrafiken på sträckan Uppsala–Stockholm fungerar.

2002/03:T375 av Helena Zakariasén m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tågförbindelser från och till Degerfors.

2002/03:T416 av Johan Löfstrand och Fredrik Olovsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att studentrabatt på tågresor skall gälla alla studenter.

2002/03:T438 av Erik Ullenhag (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att öppna även lönsamma tågsträckor, såsom Uppsalapendeln, för konkurrens från andra trafikföretag.

2002/03:T456 av Per Erik Granström m.fl. (s):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en konkurrensneutral lok- och vagnpool.

2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla järnvägslinjer blir föremål för upphandling.

2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av väl fungerande järnvägstrafik.

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av SJ:s och Green Cargos ägardirektiv i syfte att tydliggöra företagens samhällsansvar.

2002/03:T471 av Lars Lilja och Karl Gustav Abramsson (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägssäkerhet.

2002/03:T490 av Göran Norlander och Kerstin Kristiansson Karlstedt (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om reserabatter för studerande.

2002/03:N302 av Ingegerd Saarinen och Lotta N Hedström (mp):

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättring av tågtidtabellerna för att minska väntetiderna.

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad turtäthet i tågtrafiken.

2002/03:Ub489 av Sofia Larsen m.fl. (c):

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en översyn av reserabatten för studenter.

Motioner från allmänna motionstiden 2003

2003/04:T231 av Cecilia Wikström och Erik Ullenhag (fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att förbättra möjligheterna att tågpendla mellan Uppsala och Stockholm.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tillåta att lönsamma tågsträckor såsom Uppsala–Stockholm utsätts för konkurrens från andra trafikföretag.

2003/04:T301 av Margareta Pålsson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en översyn av lagstiftningen kring stängselskydd.

2003/04:T373 av Kerstin-Maria Stalin m.fl. (mp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att upphandlingar om tågverksamhet skall inbegripa möjlighet att ta med sig cykeln eller skicka cykeln med tåget.

2003/04:T401 av Peter Pedersen (v):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tågen skall stanna vid de stationer där det finns resande som vill stiga på eller kliva av.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att SJ, som ett samhällsägt företag, skall ha en demokratiskt beslutad ägarstrategi som prioriterar verksamhetens samhällsnytta och medborgarnas behov och i samverkan med andra, t.ex. Banverket, bedriver tågtrafiken utifrån de resandes behov i hela landet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla samhällsägda trafikföretag skall drivas på ett effektivt sätt och med rimlig avkastning, men att detta inte skall tillåtas motverka företagens egentliga uppgift.

2003/04:T411 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om prispolitiken inom SJ.

2003/04:T412 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om studentrabatt på tåg för deltidsstuderande.

2003/04:T430 av Lennart Fremling (fp):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en mer omfattande avreglering av järnvägstrafiken.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att banavgifterna bättre bör medverka till att den enskilde kunden betalar den samhällsekonomiskt beräknade marginalkostnaden.

2003/04:T439 av Rolf Olsson (v):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att underlätta cykeltransporter på tåg.

2003/04:T496 av Håkan Larsson och Sven Bergström (c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skapa ett samlat trafiksystem.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att avskaffa SJ:s trafikeringsrätt.

2003/04:T498 av Karin Svensson Smith m.fl. (v):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvärdering av järnvägstrafikens avreglering och SJ:s bolagisering.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inga nya spårsträckor skall konkurrensutsättas innan utvärderingen är färdig.

2003/04:T508 av Kenneth G Forslund (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att ge kommunerna möjlighet att påverka hastighetsgränserna för järnvägstransporter av farligt gods.

2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafikavgifterna i högre grad än hittills bör täcka drift- och underhållskostnaderna på järnvägsområdet.
11. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till ändring av den förordning som reglerar SJ:s trafikrätter.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om privatisering av Statens järnvägar.

2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd):

11. Riksdagen begär att regeringen vidtar författningsändringar som innebär att all interregional persontrafik på stomjärnvägarna blir föremål för upphandling.

2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om godstransporter.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering av all järnvägstrafik.

2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c):

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av väl fungerande järnvägstrafik.
31. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om konkurrens inom järnvägstrafiken.

2003/04:N288 av Runar Patriksson och Anita Brodén (fp):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om järnvägsstopp i Dalsland.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till järnvägslag

Härigenom föreskrivs¹ följande.

1 kap. Allmänna bestämmelser**Lagens tillämpningsområde**

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.

2 § Särskilda bestämmelser om befordran av passagerare och gods finns i järnvägstrafiklagen (1985:192) och i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) skall pröva ansökningar om tillstånd och utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

¹ Jfr rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25, Celex 31991L0440), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 1, Celex 32001L0012), rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 143, 27.6.1995, s. 70, Celex 31995L0018), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.03.2001, s. 26, Celex 32001L0013), rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6, Celex 31996L0048), 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 (EGT L 75, 15.03.2001, s. 29, Celex 32001L0014), ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30, Celex 32002D0844) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.04.2001, s. 1, Celex 32001L0016).

Definitioner

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

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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.

Bemyndigande

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 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. Krav på järnvägssystem

Säkerhet

1 § Järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel i järnvägssystem skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs.

2 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall utföras så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

Verksamheten skall vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt.

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

4 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

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

5 § 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.

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 säkerhetskänseende.

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

Krav på delsystem och komponenter

Inledande bestämmelse

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.

Väsentliga krav och tekniska specifikationer

8 § Varje delsystem och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet skall uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet.

Varje delsystem skall dessutom överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Delsystem

9 § Ett delsystem får tas i bruk endast om det uppfyller kraven i 8 §.

Kraven skall anses uppfyllda om den som tar ett delsystem i bruk, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring). Kontrollen av delsystemet och bedömningen av överensstämmelse skall vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med kontroll och bedömning enligt andra stycket likställs kontroll och bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Komponenter

10 § En komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet får släppas ut på marknaden och användas i delsystemen endast om den medger att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet uppnås och den uppfyller kraven i 8 § första stycket.

Kraven skall anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en komponent på marknaden, avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Bedömningen av överensstämmelse och lämplighet skall i de fall regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med en bedömning enligt andra stycket likställs en bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Beslut om undantag

11 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ett delsystem inte behöver överensstämma med sådana tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anges i 8 § andra stycket, om det finns särskilda skäl.

Ett beslut om undantag skall förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt.

12 § Ingår ett delsystem i ett transeuropeiskt järnvägssystem, får tillsynsmyndigheten besluta enligt 11 § endast i de fall som regeringen föreskriver.

Tillsynsmyndighetens godkännande

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.

Bemyndigande

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

1. säkerhet enligt 1–5 §§,
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.

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

3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet

Tillstånd för järnvägsföretag

Tillståndskrav

1 § För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, särskilt tillstånd.

Licens

- 2 §** Licens skall beviljas den som
1. avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik,
 2. har hemvist eller säte i Sverige,

3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, samt

4. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.

Licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Säkerhetsintyg

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.

Särskilt tillstånd

4 § Särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet utföra endast

1. persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,

2. regionala godstransporter,

3. trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller

4. till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd skall endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket. Kraven får dock anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik

5 § För att organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation. Auktorisation krävs dock inte för Riksrafiken.

6 § Auktorisation skall beviljas den som

1. har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik, samt

2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Tillstånd för infrastrukturförvaltare

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

8 § 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

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 för Rikstrafiken som organisatör av järnvägstrafik.

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

4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

1 § Järnvägsföretag skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser godstransporter och förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

2 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som utför till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

3 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

5 kap. Rätt att utföra och organisera trafik på järnvägsnät

Persontrafik

1 § Regeringen meddelar föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltaren råder över.

2 § En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, får utföra genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES jämte Schweiz där företagen har sitt säte. Om ett företag i sammanslutningen har sitt säte i Sverige, har det även rätt att utföra trafik mellan Sverige och annan stat inom EES jämte Schweiz, där ett företag i sammanslutningen har sitt säte.

Godstrafik

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 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.

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.

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Skyldigheter för infrastrukturförvaltare

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att utföra eller

organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökanden i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmännas verksamhet tillämpas sekretesslagen (1980:100).

Vid tilldelandet av infrastrukturkapacitet skall förvaltaren iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarande som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

2 § Den som utför eller organiserar järnvägstrafik får inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock i enskilda fall besluta om undantag från detta, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt.

3 § En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tågägen för olika typer av transporter, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

4 § En infrastrukturförvaltare skall samarbeta med andra förvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tågägen för internationell trafik skall därvid särskilt beaktas.

Beskrivning av järnvägsnät

5 § En infrastrukturförvaltare skall upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Beskrivningen skall upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen skall offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

Kapacitetsförstärkningsplan

6 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 13 § skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Tilldelningsförfarande*Ansökan*

7 § Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet.

Om infrastrukturkapacitet begärs på flera järnvägsnät får ansökan göras hos en av de berörda infrastrukturförvaltarna. Denne skall då begära kapacitet hos övriga infrastrukturförvaltare i enlighet med ansökan.

8 § Infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall ha kommit in.

Kapacitetsplanering

9 § Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget skall även anges de tåglägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena.

Berörda parter skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

10 § Infrastrukturförvaltaren skall genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

11 § Om ansökningarna kan samordnas, skall infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

12 § Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

13 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepperiod, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds enligt 10 §.

14 § Den som betalar en extra avgift enligt 7 kap. 3 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

15 § Om möjligheten att enligt 7 kap. 3 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som skall tilldelas infrastrukturkapacitet, skall infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

16 § En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

Åtgärder vid störningar och liknande

17 § Vid störningar i järnvägstrafiken skall infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

18 § Ett järnvägsföretag är skyldigt att vid röjnings- och nödsituationer på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommer överens om ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till de normala.

Tågläge

19 § Ett tågläge skall tilldelas för en tågplanepperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge skall inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att utföra trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tåglägen vid samma eller nästkommande tågplanepperiod.

20 § Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har utnyttjat tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet, skall på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om ett tågläge inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen.

Ramavtal

21 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal) kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Trafikeringsavtal

22 § I samband med tilldelning av ett tågläge skall järnvägsföretaget eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och infrastrukturförvaltaren ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har träffats.

Tillhandahållande av tjänster

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.

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.

Undantag för vissa infrastrukturförvaltare

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 §.

Bemyndigande

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.

7 kap. Avgifter**Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen**

1 § En infrastrukturförvaltare skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Marginalkostnadsbaserade avgifter

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 §.

3 § Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.

Har infrastrukturförvaltaren inte gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 kap. 6 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande skall lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen, inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

Särskilda avgifter

4 § Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om det är förenligt med ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

5 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

Rabatt

6 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten skall vara tidsbegränsad och tillgänglig på lika villkor för alla användare i viss trafik.

Bokningsavgifter

7 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats.

Avgifter för tjänster

8 § Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär.

8 kap. Tillsyn m.m.

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten skall utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen.

2 § För tillsynen av elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i ellagen (1997:857).

3 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,
2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, samt
3. få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid provkörningar och andra materielprov.

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

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Därvid gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om sådan verkställighet som avses i 16 kap. 10 § den balken.

Infrastrukturförvaltare och sökande av infrastrukturkapacitet skall utan uppmaning bereda tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

Förelägganden och förbud

4 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 26 § konkurrenslagen (1993:20) eller dömts att betala vite enligt 59 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Återkallelse av tillstånd

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.

6 § Om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot innehavaren av ett tillstånd, skall tillsynsmyndigheten återkalla tillståndet om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Marknadskontroll

7 § Om det kan antas att en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § första stycket, får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 8 § första stycket, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med EG-kontrollförklaring.

Register

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

Prövning av tvister

9 § Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltares beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten skall så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet bör meddelas senast inom två månader från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Bemyndigande

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

9 kap. Ordning

1 § Utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

2 § Alkoholdrycker får inte förtäras inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdrycker förstås spritdrycker, vin, starköl och öl i den betydelse dessa beteckningar har i alkohollagen (1994:1738).

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägstrafiken. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. 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 järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

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.

10 kap. Straffbestämmelser

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 §.

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 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen 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 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 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. När det bedöms om brottet är grovt skall det 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 trafik-säkerheten.

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg fullgör en tjänst där det 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.

3 § Den som försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 6 § första stycket eller föreskrift som har meddelats enligt 2 kap. 14 § första stycket 2 döms till böter.

4 § Den som bryter mot förbudet i 9 kap. 1 § döms till penningböter.

5 § Till ansvar enligt 1 eller 3 § skall inte dömas i ringa fall.

Till ansvar enligt 1, 3 eller 4 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Till ansvar enligt 4 § skall inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker hos den som förtär sådana drycker i strid med 9 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

11 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

2 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004. Genom lagen upphävs

a) lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet, och

b) lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg.

2. Bestämmelserna om krav på godkännande enligt 2 kap. 13 § gäller inte delsystem som har tagits i bruk efter utgången av år 2000 men före den 1 juli 2004, om delsystemen ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, så länge delsystemet inte därefter byggs om eller moderniseras.

3. Bestämmelserna i den nya lagen om krav på godkännande av delsystem och om tillstånd tillämpas inte så länge ett motsvarande godkännande eller tillstånd gäller enligt övergångsbestämmelserna till lagen (2004:000) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Bestämmelserna i 8 kap. i den nya lagen tillämpas dock från ikraftträdandet även i fall då ett godkännande eller tillstånd före ikraftträdandet har meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen.

4. En trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik får till utgången av år 2006 organisera järnvägstrafik utan sådan auktorisation som föreskrivs i 3 kap. 5 §.

5. Den som vid lagens ikraftträdande bedriver verksamhet, som omfattar både att utföra eller organisera järnvägstrafik och ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter, får trots 6 kap. 2 § fortsätta att bedriva verksamheten längst till utgången av år 2008.

6. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om när bestämmelserna om beskrivning av järnvägsnät och tilldelningsförfarande i 6 kap. och om avgifter i 7 kap. skall tillämpas första gången. Till dess skall, såvitt gäller tilldelningsförfarande, bestämmelserna i lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet tillämpas.

7. Vid prövningen av mål och ärenden enligt lagen (1997:756) om tilldelning av spårkapacitet och lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.

2 Förslag till lag om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) dels att 19 a, 19 b, 25–28, 32 och 33 a §§¹ skall upphöra att gälla, dels att rubrikerna närmast före 19 a, 19 b och 25 §§ skall utgå, dels att i 5, 7, 9, 17, 18, 20, 22, 34 och 35 §§ ordet ”Järnvägsinspektionen” skall bytas ut mot ”tillsynsmyndigheten”, dels att rubriken till lagen samt 1, 1 a, 3, 4, 8, 19, 21, 24, 29, 30 och 33 §§ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Järnvägssäkerhetslag

Lag om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

1 §²

Denna lag gäller säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

Banverket har ett samlat ansvar för säkerheten. Inom Banverket handhas vissa säkerhetsfrågor självständigt av Järnvägsinspektionen.

Denna lag gäller säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

Den myndighet regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) har ett samlat ansvar för säkerheten enligt denna lag.

1 a §³

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

Tillsynsmyndigheten bestämmer om en spåranläggning är tunnelbana eller spårväg.

3 §

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

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

¹ Senaste lydelse av

19 a § 2000:1337

19 b § 2000:1337

25 § 1993:1620

25 a § 1993:1620

26 § 1993:1620

32 § 1991:316

33 a § 1993:1620.

² Senaste lydelse 1996:736.

³ Senaste lydelse 1996:736.

4 §⁴

Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. För verksamhet som drivs av Statens järnvägar och Banverket behövs inte något tillstånd. För Statens järnvägar behövs dock licens för sådan trafik som avses i 19 a §.

Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten.

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

Tillståndsmyndigheten får anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning. I fråga om drift utomlands av internationell järnvägstrafik skall dock alltid kraven i andra stycket och 10–16 §§ gälla. Järnvägsföretag som beviljas tillstånd enligt denna paragraf samt sammanslutningar och företag som beviljas licens enligt 19 a § skall genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt ha täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken.

Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

8 §⁵

Ett tillstånd att driva spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet eller ett säkerhetsintyg enligt 19 a § får återkallas, om förutsättningarna för tillståndet eller intyget inte längre uppfylls eller om tillståndshavaren eller innehavaren av intyget inte fullgör sina skyldigheter enligt 21 §.

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

Om konkursförfarande eller ackordsförfarande har inletts mot en tillståndshavare eller en innehavare av säkerhetsintyg, skall tillståndet eller intyget återkallas, om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell om-

Om konkursförfarande eller ackordsförfarande har inletts mot en tillståndshavare skall tillståndet återkallas, om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig

⁴ Senaste lydelse 1996:736.

⁵ Senaste lydelse 1996:736.

strukturering inte kan åstadkommas tid.
inom rimlig tid.

19 §⁶

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

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

21 §⁷

Den som driver eller avser att driva verksamhet enligt denna lag skall på begäran av *Järnvägsinspektionen*

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

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

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

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

Den som driver eller avser att driva verksamhet enligt denna lag skall på begäran av *tillsynsmyndigheten*

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

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

24 §

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

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

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av *järnvägsolyckor* och andra händelser som berör

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av *olyckor* och andra händelser som berör spårtrafiken

⁶ Senaste lydelse 1996:736.

⁷ Senaste lydelse 1996:736.

spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

29 §⁸

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

1. utan tillstånd driver tillståndspliktig verksamhet enligt denna lag eller driver verksamhet i strid med 19 a §,

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

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

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

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

30 §⁹

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

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

⁸ Senaste lydelse 1996:736.

⁹ Senaste lydelse 1999:219.

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 trafik-säkerheten.

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.

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.

33 §

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

Till ansvar enligt 29, 31 eller 32 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

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

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.
2. Ett beslut om att godkänna järnvägsspåranläggning eller järnvägsfordon som har meddelats före ikraftträdandet gäller till dess att anläggningen eller fordonet därefter byggs om eller moderniseras.
3. Den som vid ikraftträdandet har de tillstånd för att driva järnvägsspåranläggning eller järnvägsspårtrafik som har krävts enligt järnvägs-säkerhetslagen får fortsätta driften med stöd av dessa tillstånd till utgången av år 2008.
4. Vid prövningen av mål och ärenden som har anhängiggjorts före ikraftträdandet tillämpas äldre bestämmelser.
5. Äldre bestämmelser i 29–33 §§ gäller fortfarande i fråga om gärningar som har begåtts före ikraftträdandet.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1945:119) om stängselskyldighet för järnväg m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §¹

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande *ej* uppfört stängsel å viss bansträcka eller har, *beträffande bansträcka vid statens järnvägar, järnvägsstyrelsen i enlighet med kungl. brevet till styrelsen den 18 november 1932* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, föreligger *ej* stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden *i* avseende å järnvägens drift eller regeringen efter ansökan *föreskriver*, att stängsel å bansträckan skall hållas.

Finnes stängselskyldighet *ej* föreligga beträffande bansträcka vid statens järnvägar, varå järnvägsstyrelsen efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, skall vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning; *dock* att talan om ersättning, *vilken* *ej* grundas på väsentligt ändrade förhållanden som efter lagens ikraftträdande *inträtt i* avseende å järnvägens drift, skall väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Har järnvägs innehavare före denna lags ikraftträdande *inte* uppfört stängsel *längs* viss bansträcka eller har *Banverket* efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel *längs viss bansträcka som förvaltas av staten*, föreligger *inte* stängselskyldighet enligt denna lag, med mindre behov av stängsel efter lagens ikraftträdande inträtt till följd av väsentligt ändrade förhållanden *med* avseende *på* järnvägens drift eller regeringen efter ansökan *bestämmer* att stängsel *längs* bansträckan skall hållas.

Om stängselskyldighet *inte* föreligger beträffande bansträcka som förvaltas av staten, *längs vilken Banverket*, efter tillstyrkan av länsstyrelsen upphört att hålla stängsel, skall vad i 5 § stadgas äga motsvarande tillämpning. *Talan* om ersättning *som inte* grundas på väsentligt ändrade förhållanden som *inträtt* efter lagens ikraftträdande *med* avseende *på* järnvägens drift, skall *dock* väckas inom fyra år från ikraftträdandet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Senaste lydelse 1975:1010.

4 Förslag till ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § *järnvägssäkerhetslagen* (1990:1157), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

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

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 25 a § *järnvägssäkerhetslagen*.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § *lagen* (1990:1157) om *säkerhet vid tunnelbana och spårväg*, 10 kap. 2 § *järnvägslagen* (2004:000), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § *järnvägslagen*.

¹ Senaste lydelse 1999:218.

2 §²

Angående beslag av egendom som avses i 1 § skall vad i allmänhet är stadgat om beslag i brottmål äga motsvarande tillämpning med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom må bevisligen förstöras om dess värde är ringa eller egendomens förstörande eljest måste anses försvarligt. I annat fall må egendomen försäljas, spritdrycker, vin, starköl och öl till den som är berättigad att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (1994:1738) och annan egendom på sätt som med hänsyn till egendomens beskaffenhet finnes lämpligt. Belopp, som erhållits vid försäljning av beslagtagen egendom, tillfaller kronan.

Beslut om förstörande eller försäljning meddelas av undersökningsledaren eller åklagaren. I fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket första punkten rättegångsbalken får sådant beslut meddelas även av polismyndigheten.

Går beslag åter och är egendomen jämlikt denna paragraf förstörd eller såld, skall ersättning av allmänna medel utgå med belopp, som motsvarar egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller eljest finnes skäligt. Beslut om ersättning meddelas av åklagaren. Är den som drabbats av beslaget missnöjd med beslut om ersättning, äge han inom en månad från det han erhöll del av beslutet påkalla rättens prövning därav. Ansökan härom göres vid den domstol, som ägt upptaga fråga om beslagets bestånd. Ersättning utbetalas av länsstyrelsen efter framställning av åklagaren.

2. Om polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i föreläggande av ordningsbot, skall anmälan om beslaget göras hos polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 25 a § järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:000) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

² Senaste lydelse 1994:1742.

Ordningsvakt eller befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag skall skyndsamt anmäla detta till polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § *järnvägssäkerhetslagen* (1990:1157) eller annat brott, varå fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § *lagen* (1990:1157) om *säkerhet vid tunnelbana och spårväg*, 10 kap. 2 § *järnvägslagen* (2004:000) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Senaste lydelse 1993:1465.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 a § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 a §¹

För vissa frågor om järnvägs-
system finns särskilda bestämmel-
ser i *lagen (2000:1336) om järn-
vägssystem för höghastighetståg.*

För vissa frågor om järnvägs-
system finns särskilda bestämmel-
ser i *järnvägslagen (2004:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

¹ Senaste lydelse 2000:1338.

7 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 och 9 §§ körkortslagen (1998:488) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap. 3 §

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket *järnvägs-säkerhetslagen* (1990:1157),

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

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

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

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet inte bör ha körkort,

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

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

8. om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

9 §

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa

Detsamma gäller om körkortshavaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa

<p>trafikbrott <i>eller</i> 30 § första stycket <i>järnvägssäkerhetslagen</i> (1990:1157) och alkohol- koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.</p>	<p>trafikbrott, 30 § första stycket <i>lagen</i> (1990:1157) <i>om säkerhet vid tun- nelbana och spårväg eller 10 kap.</i> <i>2 § första stycket järnvägslagen</i> (2004:000) och alkohol- koncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.</p>
--	--

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.
 2. Bestämmelsen i 5 kap. 3 § 1 gäller även den som har brutit mot 30 § första, andra eller tredje stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) i dess lydelse före den 1 juli 2004.
 3. Bestämmelsen i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 30 § första stycket järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) i dess lydelse före den 1 juli 2004.

8 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § *järnvägssäkerhetslagen* (1990:1157) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2004.

Föreslagen lydelse

2 §

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § *lagen* (1990:1157) *om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen* (2004:000) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.